



# Comune di Padova

Settore Servizi Istituzionali e Affari Generali

## VIII COMMISSIONE CONSILIARE

### POLITICHE DI CONTROLLO E DI GARANZIA

Bilancio, Risorse Umane, Vigilanza sull'attuazione del P.E.G., Controllo di gestione, Attività ispettive per la trasparenza.

## V COMMISSIONE CONSILIARE

### POLITICHE DEL TERRITORIO E DELLE INFRASTRUTTURE

Urbanistica, Mobilità, Viabilità e Infrastrutture, Edilizia Privata, P.E.E.P., Lavori Pubblici, Manutenzioni, Arredo Urbano, Edilizia Comunale, Città Metropolitana

## II COMMISSIONE CONSILIARE

### POLITICHE ECONOMICHE

Tributi, Turismo, Servizi tariffati, Enti Economici, SIT, Commercio e attività produttive, Lavoro, Patrimonio, Polo catastale, Politiche dell'innovazione

Seduta del 4 dicembre 2013  
Verbale n.35 della VIII Commissione  
Verbale n. 20 della V Commissione  
Verbale n. 17 della II Commissione

L'anno 2013, il giorno 4 del mese di dicembre alle ore 16,30 regolarmente convocate con lettera d'invito dei Presidenti si sono riunite presso la sede di Palazzo Moroni, nella Sala Consiglio la VIII, la V e la II Commissione Consiliare in seduta congiunta.

In conseguenza dell'affollata presenza di pubblico, su indicazioni della Capo Settore Gabinetto del Sindaco, dott.ssa Maria Grazia Peron, si è deciso il trasferimento della Commissione tricongiunta presso la Sala Paladin alle ore 16,50.

Ai sensi del vigente Regolamento del Consiglio Comunale la seduta è dichiarata **pubblica**.

Sono presenti (P) i seguenti Consiglieri Comunali:					
FORESTA Antonio	Presidente VIII	<b>P</b>	TONIATO Michele	Capogruppo	<b>P</b>
CESARO Paolo	Presidente V	<b>P</b>	SCAPIN Fabio	Componente V VIII	<b>P</b>
NONA Evghenie	Presidente II	<b>A</b>	PISANI Giuliano	Componente VIII	<b>P</b>
TISO Nereo	V.Presidente VIII	<b>P</b>	BARZON Anna	Componente V	<b>P</b>
LITTAME' Luca	V.Presidente VIII	<b>A</b>	CAVAZZANA Paolo	Componente V	<b>P</b>
GAUDENZIO Gianluca	V.Presidente V	<b>P</b>	LINCETTO Paola	Componente V	<b>P</b>
CUSUMANO Vincenzo	V.Presidente II	<b>A</b>	RIGOBELLO Autizi M.Beatrice	Componente V	<b>P</b>
GRIGOLETTO Stefano	V.Presidente II	<b>P</b>	TOSO Cristina	Componente V	<b>P</b>
BERNO Gianni	Capogruppo	<b>P</b>	SALMASO Alberto	Componente V VIII	<b>P</b>
BUSATO Andrea	Capogruppo	<b>A</b>	CAVALLA Gregorio	Componente V	<b>P</b>
OSTANEL Elena	Capogruppo	<b>P</b>	BORDIN Rocco	Componente V VIII	<b>P</b>
RUFFINI Daniela	Capogruppo	<b>P</b>	CRUCIATO Roberto	Consigliere II V	<b>P</b>
VENULEO Mario	Capogruppo	<b>A</b>	CARRARO Massimo	Consigliere II VIII	<b>A</b>
ERCOLIN Leo	Capogruppo	<b>P</b>	MARCHIORO Filippo	Consigliere II	<b>P</b>
ALIPRANDI Vittorio	Capogruppo	<b>A</b>	MAZZETTO Mariella	Consigliere II	<b>P</b>
TERRANOVA Oreste	Capogruppo	<b>AG</b>	CAVATTON Matteo	Consigliere VIII	<b>P</b>

Sono presenti, in rappresentanza dell'Amministrazione Comunale, l'Assessore al Commercio, al Turismo, alle Attività produttive, alle Partecipazioni e all'Urbanistica, Marta Dalla Vecchia, il Capo Settore Mobilità e Traffico, dott. Daniele Agostini.

Sono presenti il dott. Amedeo Levorato Presidente APS Holding Spa, il dott. Umberto Rovini direttore generale APS Holding Spa, Ing. Renato Mazzoncini Amministratore delegato società BUSITALIA, il dott. Marco Selmin Provincia di Padova.

Sono altresì presenti il presidente del CDQ 5 Francesco Pavan, rappresentante dei Quartieri presso la V Commissione; l'uditore della V commissione Sergio Lironi; l'uditore della II commissione Gilberto Gambelli; il Portavoce delle Associazioni presso la V commissione, Michele Mazzucato.

Sono inoltre presenti i signori: Tollo Paolo, Merlo Guido, Barban Nicola, Bragato Giordano, Ramolo Marco RSU CGIL APS Mobilità; Bomparola Marco, Agostini Bruno, Zeffin Massimo RSU UIL APS Mobilità; Pieretti Stefano RSU ADL APS Mobilità; Ardolino Antonio, Amedeo Benetton, Capuzzo Gaudenzio RSU UGIL APS Mobilità; Castellan Andrea, Barutta Romeo RSA Busitalia FILT CGIL Trasporti; Rizzo Emilio RSA FIT CISL Trasporti Busitalia; Sattini Giancarlo RSA FIT CISL Trasporti APS Mobilità.

Segretari presenti delle Commissioni Claudio Belluco, Marta D'Este, Christian Gabbatore.  
 Segretaria verbalizzante: Marta D'Este.

Alle ore 16,50 il Presidente Paolo Cesaro, constatata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta.

OGGETTO: trattazione del seguente argomento:

- 1) *Proposta fusione APS-BUSITALIA – Aggiornamenti;*
- 2) *Varie e eventuali.*

Cesaro	Saluta i presenti precisando che questa è una commissione tecnica dove i Consiglieri e i sindacalisti potranno rivolgere delle domande tecniche riguardo a quanto indicato all'ordine del giorno con interventi contenuti per questione di tempo e in attesa dell'arrivo dell'Amministratore delegato della società BUSITALIA, dott. Mazzoncini, passa la parola al dott. Levorato, Presidente della società APS-Holding.
Levorato	<p>Espone quanto segue.</p> <p>Abbiamo già fatto una riunione il giorno 19 novembre 2013 con le rappresentanze sindacali e quindi oggi ripetiamo il processo che ci ha portato a questo punto tenendo presente che ad oggi non c'è nessun accordo sottoscritto da parte di APS o da parte del Comune di Padova e questo non perché non siamo sicuri di questo accordo che stiamo proponendo, ma semplicemente perché non abbiamo ancora completato l'iter.</p> <p>Per far bene le cose ci vuole tempo: il 21 gennaio 2012 le FF.SS. (Ferrovie dello Stato) hanno inviato una lettera all'azienda APS e al Comune di Padova proponendo la costituzione di un'azienda APS-BUSITALIA: la condizione che è stata posta è che la neonata azienda avesse la maggioranza delle FF.SS. (FF.SS. è di proprietà per il 100% dello Stato).</p> <p>Dopo questa lettera del 21 gennaio 2012 abbiamo discusso per parecchio tempo durante l'anno 2012 anche perché la legislazione in merito non era chiara, non erano maturate determinate situazioni e non esistevano i requisiti per fare questo ragionamento tanto che il Comune di Padova aveva cercato di coinvolgere anche la ACTV di Venezia e il processo logico di ragionamento ha portato il 29 gennaio 2013 a firmare un protocollo di intesa tra l'Amministrazione comunale di Padova, l'Amministrazione comunale di Venezia e le FF.SS. per uno studio di fattibilità per poter realizzare questa operazione.</p> <p>Lo studio di fattibilità si è avviato immediatamente e nel mese di luglio 2013, in un incontro a Roma, il Sindaco di Venezia ha ritirato la partecipazione della ACTV in quanto il bilancio d'esercizio 2012 di ACTV presentava una perdita elevata di 17 milioni di euro circa e con una previsione per il 2013 di circa 13 milioni; era quindi evidente e opportuno che prima di procedere ad una ipotesi di aggregazione si dovesse procedere ad una operazione di risanamento del bilancio della società ACTV.</p> <p>Per inciso: la dimensione della ACTV-Terra di Venezia (su gomma) è simile a quella di APS+ FF.SS.+BUSITALIA. ACTV-Terra perde 28 milioni l'anno che in parte vengono recuperati da 11 milioni di utili della navigazione e il risultato finale è quindi per il 2012 di 17 milioni di euro di perdita.</p> <p>Il giorno 26 luglio 2013 abbiamo stipulato una lettera d'intento con FF.SS.-BUSITALIA non vincolante perché ci dovrà essere sempre una successiva delibera finale del Consiglio Comunale.</p> <p>Ai primi di settembre 2013 i primi approfondimenti di bilancio, il 28 settembre una bozza di contratto che è stata vista in più occasioni con le strutture delle FF.SS.(il 3-10, il 25-10, l'8-11, il 18-11, il 2-12) fino a concludere il testo contrattuale di massima, lunedì scorso (2 dicembre 2013).</p> <p>Non abbiamo ancora definito gli aspetti relativi alle quote anche se nel frattempo BUSITALIA ha depositato due proposte: una proposta con il testo del contratto e un'altra proposta di ripartizione pari a 60-40.</p> <p>Questa è la situazione attuale e quindi in questo momento dobbiamo definire la</p>

negoziante sul piano delle quote; successivamente il Consiglio di Amministrazione di APS Holding prenderà in carico la negoziazione sul piano delle quote e, se approvata, verrà poi trasmessa al Consiglio di Amministrazione di FF.SS. BUSITALIA.

Il passaggio successivo sarà che la trasmissione degli accordi alla Giunta Comunale di Padova per un successivo passaggio in Consiglio comunale; al termine, l'Assemblea della società APS Holding deciderà i tempi per effettuare l'operazione e la previsione di oggi è il 31 marzo 2014 come data di arrivo.

L'atto che stiamo pensando di compiere ha dei vincoli di natura normativa che sono legati all'evoluzione delle norme nel corso degli anni passati.

La prima questione deriva ancora dal decreto legge n. 179/2012 (convertito dalla legge 221/2012) dove sia APS e sia FF.SS. BUSITALIA hanno degli affidamenti che da due anni vengono condotti in atto d'obbligo. Cioè prestiamo un servizio pubblico perché obbligati a prestare questo servizio e non perché abbiamo vinto una gara o perché abbiamo firmato un contratto.

Come intestatari del contratto esercitiamo questo esercizio con un atto d'obbligo e questo ha determinato che alla fine del 2012 BUSITALIA, avendo diverse cause con la Provincia di Padova ha ottenuto dalla stessa un aumento impulsivo delle tariffe di circa 2 milioni 300 mila euro (aumento impulsivo dell'8% delle tariffe degli abbonamenti e dei biglietti) mentre l'APS ha provveduto all'aumento delle tariffe soltanto a settembre di quest'anno, nonostante ne avesse bisogno già in precedenza per rientrare nel bilancio.

Sempre in relazione al decreto legge 179/2012, il 31 dicembre di quest'anno scadono i nostri affidamenti e non si può più fare la proroga dell'atto d'obbligo, ma bisogna che ci sia una delibera del Consiglio comunale e una delibera del Consiglio provinciale, affinché questi contratti, detti anomali in quanto senza data di scadenza, siano o non siano prorogati.

Secondo la normativa possono essere prorogati questi affidamenti per due anni se lo decidono le Amministrazioni (art. 5 paragrafo 5 del Regolamento europeo n. 1370 del 2007).

Un litro di gasolio costava 93 centesimi al litro, ora costa 1 euro e 40 centesimi.

Questo comporta un aumento di costi e quindi una situazione tesa di bilancio con una perdita nell'esercizio 2012 e sicuramente una perdita anche nel 2013 (questa la situazione APS Holding).

Dal punto di vista della Regione del Veneto, il 19 novembre 2013 la Regione ha approvato una delibera per identificare nelle Provincie le Autorità d'Ambito per i trasporti.

Quindi entro il 10 dicembre le Amministrazioni devono chiudere l'accordo convenzionale e istituire l'Autorità che gestirà i bandi di gare; successivamente la Regione stabilirà le modalità con cui questi bandi di gara verranno fatti.

Quindi da oggi al 31 dicembre 2013 i Consigli comunale e provinciale devono decidere se prorogare gli affidamenti.

Tutta questa spiegazione è stata fatta perché l'operazione di aggregazione viene proposta e nasce sulla base della constatazione che noi come Azienda non possiamo partecipare alle gare provinciali, nel senso che, se viene bandita una gara a livello provinciale, per esempio di 20 milioni di chilometri, noi avendone solo 8 non possiamo partecipare e quindi ci dovremmo unire con un altro soggetto non avendo i requisiti richiesti dal bando di gara; se perdiamo la gara i dipendenti vengono assunti da chi vince. Quindi tutte queste trattative che stiamo facendo sono legate per trovare, ricercare un accordo con una società che lavori nello stesso bacino, che sia di reciproca soddisfazione e che permetta poi di partecipare alle gare direttamente, senza dover cercare alleanze con altre realtà.

All'interno di questo abbiamo il maxi emendamento della legge di stabilità.

Nel maxi emendamento c'è una buona notizia in quanto riporta la destinazione delle risorse per la seconda linea del tram; questo emendamento specifica le risorse che nell'arco dei prossimi sei mesi arriveranno per finanziare le opere del tram.

Nei commi 370 e seguenti è specificato che: il bilancio dell'Azienda è un tutt'uno con il bilancio del Comune di Padova e la legge di stabilità va a regolamentare questo meccanismo; quindi dal 2014 il Comune di Padova deve accantonare un terzo della somma algebrica delle perdite subite dalla società nell'ultimo triennio, e quindi nell'anno 2011 l'Azienda non ha subito perdite, nel 2012 ha subito perdite per 2,5 milioni di euro e nell'anno 2013 presumibilmente avremo una perdita di 1,7 milioni; la somma è circa 4 milioni e 200 mila euro e quindi nel prossimo bilancio il Comune di Padova dovrà accantonare per la copertura delle perdite circa 1 milione e 300 mila euro.

Perché quindi proponiamo e accettiamo la proposta di fusione? Perché ci dà alcuni gradi di libertà: la libertà di una contrattazione, cioè la possibilità di far capo ad un operatore industriale del trasporto e non più ad una municipalizzata e quindi la possibilità di assumere liberamente in base alle necessità, la possibilità di espanderci nel territorio e

	<p>infine dare via ad un piano di investimento.</p> <p>Alla Regione del Veneto abbiamo chiesto una garanzia sul piano degli investimenti: oggi noi abbiamo acquistato 22 autoveicoli a metano (vincolata questa decisione con le entrate dei parcheggi) che ci verranno consegnati il 28 febbraio 2014 e finiranno nel parco della nuova azienda con l'aggiunta di due rami del tram che andrebbero ad rafforzare la linea attuale SIR 1 per aumentare la portata di trasporto del tram.</p> <p>Il piano prevede di acquistare 78 autobus nuovi e la Regione Veneto ha indicato la disponibilità di 40 milioni di fondi FAS per la Regione, che non ha comunque ancora deliberato, più 17 milioni per le tecnologie che ci permetterebbero di coprire almeno il primo anno di investimenti e infine la legge di stabilità, che prevede 100 milioni l'anno per 3 anni, dove nel Veneto arriverebbero circa 12 milioni e avremmo quindi la disponibilità di acquistare quasi tutti gli autobus previsti dal piano di investimento.</p> <p>Abbiamo chiesto di mantenere la contribuzione attuale, per agevolare questa fusione, pari a circa 36 milioni all'anno per le due aziende, questo per permetterci di affrontare la tempistica necessaria per l'aggregazione delle due aziende con le risorse sufficienti e senza alcun esubero; inoltre abbiamo concordato che tutti i dipendenti APS passerebbero senza alcuna incidenza retributiva con l'impegno di non trasferire il posto di lavoro per tre anni.</p> <p>Queste sono le caratteristiche dell'accordo che abbiamo concordato con BUSITALIA.</p> <p>L'obiettivo strategico della fusione è quello di aumentare il numero di autobus per incrementare i servizi fino alle seconda cintura.</p> <p>Ho seguito le indicazioni che sono venute anche dal sindacato dove si segnalava la necessità di diminuire e semplificare le strutture e abbiamo quindi cercato di perseguire questa finalità.</p>
Tollio	<p>Il rappresentante sindacale RSU CGIL APS Mobilità espone quanto segue.</p> <p>Inizialmente abbiamo espresso un parere favorevole rispetto all'aggregazione.</p> <p>Fino al 19 di novembre 2013 non abbiamo più avuto alcuna notizia di questo progetto salvo avere rassicurazioni che non si sarebbero stati problemi sui lavoratori, sulla applicazione dei contratti, sull'occupazione, sui servizi, ma avrebbe rappresentato una opportunità per la Città, con un biglietto unico e con la razionalizzazione delle coincidenze dei trasporti.</p> <p>Ma quello che ci ha spiazzato enormemente è ciò che ci è stato presentato il 19 novembre in Sala Consiglio: un progetto di ridimensionamento del piano trasporto della città di Padova, quindi una cosa completamente opposta rispetto a quello che ci era stato detto prima.</p> <p>Il problema non è il taglio delle risorse in quanto ci siamo adeguati a questi tagli, ma al fatto che questa nuova società avrà una diminuzione di 5 milioni di risorse perché non avrà più il trasferimento dei soldi dei parcheggi, dovrà pagare 3,5 milioni di affitto in quanto tutte le strutture rimarranno di proprietà del Comune e quindi una azienda che deve ripianare il deficit che deriva dal tram, che produce con 700 mila km di servizio 2 milioni e mezzo di debito, non riuscirà più a stare in equilibrio e questo per noi è una enorme preoccupazione.</p> <p>Alle R.S.U. è stato detto che si manterrà l'occupazione. Oggi siamo 1030 lavoratori tra Padova e Rovigo e ci dicono che tra tre anni saremo 900 dipendenti e questo è il punto di equilibrio, ma forse non sarà più neppure questo.</p> <p>A oggi non avete consegnato nulla e non è possibile fare questa fusione in 10 giorni e inoltre abbiamo chiesto il passaggio alla nuova società con le normative in essere e quindi chiediamo in sede di approvazione in Consiglio comunale che ci venga garantito questo aspetto.</p> <p>Ci dovete inoltre dire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- se è vero che il Comune toglie i 5 milioni delle risorse dei parcheggi;</li> <li>- se è vero che la nuova società dovrà pagare 3,5 milioni di affitto;</li> <li>- se è vero che verranno tagliati 1 800 km sul territorio urbano e suburbano;</li> <li>- se è vero che l'occupazione sarà di 920 unità;</li> <li>- se è vero che verranno tolti gli accordi aziendali attualmente in essere con la nuova società;</li> <li>- se è vero che per tre anni verrà mantenuta la sede di lavoro; questo è un aspetto importante in quanto ci potrebbe essere mobilità all'interno del gruppo;</li> <li>- se è vero che ci sarà il biglietto unico, che è una grande opportunità per la Città, ma lo dovete spiegare meglio;</li> <li>- se è vero che il disavanzo del tram lo metteremo in equilibrio portando 10 mila persone dell'extra urbano in più al capolinea del tram.</li> </ul> <p>La legge di stabilità non è ancora stata approvata e non abbiamo ancora due anni/tre anni di bilancio passivo e quindi non siamo nell'obbligo di vendere e sul decreto "mille proroghe" ci sarà un provvedimento che incentiverà le fusioni e quindi non obbligateci a fare questa fusione in 15 giorni in quanto siamo all'oscuro di tutto.</p>

	<p>Ho studiato i bilanci delle società e su 255 milioni di fondi che la Regione Veneto dà al trasporto pubblico 7-8 milioni vanno ai Consigli di Amministrazione e quindi alla fine creiamo un nuovo Consiglio di Amministrazione mentre diversamente diminuiscono i dipendenti.</p>
Levorato	<p>Non c'è un Consiglio di Amministrazione in più in quanto BUSITALIA rimane in essere e diventa l'azienda di trasporto.</p> <p>Il tema del rafforzamento della linea del tram è così: se tu attesti il capolinea nelle ore di morbida alle fermate del tram tu eviti di portare un certo numero di autobus a gasolio dentro la città nelle ore di morbida e questo è un risparmio economico che si trasferisce in un maggiore ricavo, un miglioramento per il traffico cittadino.</p> <p>Per quanto riguarda il milione 600 mila km l'idea di tagliare una parte viene recuperata dai giri a vuoto che oggi abbiamo; le unità sono 980 e non 1030 perché se lei conta anche i subappalti allora sono 1030, ma su subappalto possiamo fare un ragionamento nel momento in cui non ne avremo più bisogno ma è un problema che ci porremo solo dopo aver tutelato il posto di lavoro.</p> <p>L'obiettivo è creare efficienza mantenendo i posti di lavoro delle aziende.</p> <p>E comunque non abbiamo detto che vogliamo chiudere al 31 dicembre e non è vero che non siete stati messi al corrente, semplicemente non abbiamo ancora un contratto scritto e quindi non possiamo dare ancora nessun documento.</p>
Pieretti	<p>Il rappresentante sindacale RSU ADL APS Mobilità espone quanto segue.</p> <p>Abbiamo fatto l'incontro in Sala Giunta e ci è stato detto che la delibera sarebbe stata approvata in Comune entro il mese di dicembre per poter dare via così alla società nei primi mesi del prossimo anno per arrivare puntuali a marzo-aprile con la società che partiva a tutti gli effetti.</p> <p>Rispetto a tutto quello che è stato detto questa sera quello che emerge è un milione e 800 mila euro di tagli e questo vuole dire che nelle ore di morbida la città è praticamente vuota, quindi facciamo correre i nostri mezzi nelle ore di punta.</p> <p>Ci sono accordi integrativi che abbiamo costruito negli anni e che ci hanno permesso di arrivare a conquistare qualche agevolazione in più in cambio di produttività, di flessibilità, in cambio di servizi resi in un certo modo che non possiamo pensare di abbandonare.</p> <p>Se facciamo un accordo dove non si ragiona tenendo conto della parte normativa è evidente che non si potrà fare.</p> <p>I lavoratori di BUSITALIA con lo stesso lavoro hanno due stipendi diversi in quanto non sono nemmeno riusciti a trovare un accordo integrativo uguale per tutti.</p> <p>Entrare in una società dove BUSITALIA ha il 60% e il Comune di Padova ha il 40% significa che il Comune di Padova non conterà assolutamente nulla nelle scelte aziendali e nei piani di sviluppo; abbiamo avuto esperienze precise in passato: ACEGAS Trieste e APS Padova, ACEGAS-APS/HERA, quindi cerchiamo di evitare di commettere lo stesso errore.</p>
Bomparola	<p>Il rappresentante sindacale RSU UIL APS Mobilità chiede: rispetto ai cittadini dobbiamo focalizzare come andrà il nuovo trasporto e come mai facciamo una fusione con il 40% APS e il 60% BUSITALIA quando APS porta 110 mila utenti a confronto di BUSITALIA che ne porta 40 mila.</p> <p>Mi sembra che il patrimonio di APS costruito in tutti questi anni sia molto di più in quanto il capannone, il tram, sono cose della città, del Comune, dell'APS e quindi credo che ci sarà solo un travaso di passeggeri in quanto alla fine verrà incentivato il trasporto nella seconda fascia della cintura mentre in città sarà molto deficitario.</p> <p>E chiedo il biglietto unico avrà un costo unico o tariffe diverse? Sarà più alto? quindi chiedo una attenzione anche nei confronti del cittadino.</p>
Cruciato	<p>Siamo stati convocati dall'Amministrazione sabato scorso (30.11.2013) e mi fa fatto specie tutta questa fretta verso questa fusione; mi chiedo se questa commissione è propedeutica per il passaggio in Consiglio comunale perché non ho avuto molte notizie al riguardo e se si arriva in Consiglio senza un piano industriale o altra documentazione sono in difficoltà per poter decidere nel merito.</p> <p>Per quanto riguarda il tram non capisco questa volontà di fare la linea del tram senza conoscere i costi; non mi interessa se il Governo destina 60 milioni se poi ne devo mettere 35 milioni perché la linea ha un costo di gestione che è in perdita e inoltre, se dai dati che ho avuto, l'azienda padovana è più grossa di BUSITALIA perché non abbiamo noi la maggioranza?</p>
Marchioro	<p>Chiedo ai Presidenti se questo percorso ha dei tempi per cadenzare anche con riunioni congiunte affinché questo possa essere un momento di coinvolgimento del Consiglio Comunale per poter decidere, diversamente da quanto è successo con la fusione Hera che, dopo la pausa estiva, è stata presentata una delibera in Consiglio che doveva essere o accolta o respinta.</p>

	<p>Siamo ormai in fase pre-elettorale e quindi ritengo ci sia una responsabilità e vedo quindi molto positivo il fatto che la società ACTV non partecipi inizialmente a questa fusione avendo un bilancio passivo molto pesante e inoltre vedo molto positiva l'ipotesi che questo possa essere l'inizio di un futuro accordo anche a livello regionale.</p> <p>L'aspetto importante è quello che riguarda i lavoratori e le garanzie del posto di lavoro; la storia non si può fermare ed inoltre è bene fissare le esperienze passate, ma propongo altre convocazione con la partecipazione sia dei sindacati che dei consiglieri per portare le giuste proposte.</p>
Foresta	<p>C'è il problema della città e dei cittadini per il potenziale aumento delle tariffe e il taglio di chilometri di cui ne risentirà la cittadinanza.</p> <p>I 30 milioni di euro che abbiamo messo per il tram che fine hanno fatto? Forse ci avrebbero dato più forza nella contrattazione.</p> <p>Ma quello che emerge è che se non si mette per iscritto che la preoccupazione dei lavoratori parla di contratto integrativo, di riposi, di produttività, di flessibilità, di mezzi, di turnazione e quant'altro, non si può decidere in Consiglio comunale.</p> <p>C'è inoltre una delibera del Consiglio regionale che parla di trasferimenti dei fondi in base ai chilometri effettuati e in base all'azienda se è cittadina o meno.</p> <p>Mi sembra che i trasferimenti avvengono sui numeri di abitanti e sui chilometri percorsi e quindi finché c'è la conferma che non cambierà nulla per i prossimi anni e non c'è qualcosa di scritto, la preoccupazione rimane.</p>
Scapin	<p>L'idea della fusione è un'idea da percorrere per andare incontro alle necessità e alla legislazione che sta cambiando, ma in assoluto questa fusione non è da percorrere.</p> <p>Il rapporto 40 a 60 basato su patrimonializzazione è una assurdità in quanto non si capiscono i motivi per cui non si considerano i cespiti di via Rismondo, della Guizza, dell'impiantistica e il tram, su cui la città ha investito e di cui il cespite farebbe cambiare il rapporto di forza.</p> <p>Con il 40%, dal mio punto di vista, la contrattazione è già chiusa e a maggior ragione la contrattazione collettiva per i lavoratori.</p> <p>Mi chiedo se devo per forza fare un accordo con BUSITALIA e a mio avviso così com'è non c'è alcun spazio di trattativa.</p>
	I Consiglieri Cavalla e Toso entrano alle ore 17,27.
Ruffini	<p>Mi rivolgo all'Assessore Dalla Vecchia evidenziando che, essendo una decisione che passa solo attraverso il Consiglio comunale e non attraverso un Consiglio di Amministrazione, è necessario vedere cosa è stato deciso o cosa si vorrebbe far decidere.</p> <p>Una fusione di questo tipo non è una fusione, ma una privatizzazione in quanto prima di tutto rende una società pubblica in privata, ma è lo stesso Comune che cerca di trarre profitto dai mezzi, dai cespiti, dalle strutture perché se si mettesse il patrimonio all'interno della nuova azienda il Comune sarebbe in maggioranza.</p> <p>Il Comune non solo vuole affittare i mezzi, il tram, tutta la struttura, ma non vuole più neanche trasferire i soldi dei parcheggi che erano quelli che tenevano sostanzialmente in equilibrio di bilancio, una voce che poneva il pareggio della spesa del tram o diminuiva il deficit che il tram produce in questa città.</p> <p>Sono invece perché ci sia sicuramente una aggregazione delle aziende altrimenti si continua ad avere un trasporto spezzettato, mal utilizzato e organizzato, ma non capisco questa fretta.</p> <p>Penso che prima di prendere qualsiasi decisione e se questa è la strada che si sta prendendo sono totalmente in disaccordo in quanto si perderebbe il controllo del trasporto in questa città perdendo mezzi e uomini.</p> <p>Chiediamo di conoscere il percorso, gli accordi sottoscritti, le lettere di intenti, il piano industriale e quant'altro che sicuramente è stato presentato per questa fusione.</p> <p>Comunque ritengo che qualsiasi decisione dovrà essere sottoposta al voto preventivo dei lavoratori.</p>
	I Consiglieri Cavatton, Pisani e Toniato escono alle ore 17,40.
Grigoletto	<p>APS Holding gestisce trasporto pubblico, logistica, pubblicità nel territorio del Comune di Padova e così via.</p> <p>Sapevate che i parcheggi di APS Parcheggi sono stati ceduti all'Amministrazione comunale di Padova con contratto di alienazione con la corresponsione della somma di tre milioni di euro per ripianare lo stato patrimoniale dell'Azienda altrimenti non c'era la liquidità in banca per poter fare un mutuo per l'acquisto di un autobus?</p> <p>Non posso più vedere i bilanci di APS così disastrosi.</p> <p>Oggi la Regione ha tagliato i fondi per il trasporto pubblico e quindi si attinge al fondo nazionale, ma non c'è più la disponibilità di prima.</p> <p>C'è una legge dello stato del 2010 che dice che tutte le partecipate con due anni di perdite</p>

	<p>dovranno essere liquidate o vendute.</p> <p>Bilancio APS Holding: nel 2010 1 milione 494 mila euro di perdita; nel 2011 1 milione 911 mila euro di perdita; nel 2012 2 milioni 312 mila euro di perdita e nel 2013 si prevedono 3 milioni di euro di perdita.</p> <p>Ci sono tre punti importanti:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) oggi è essenziale portare in Consiglio comunale l'atto d'obbligo per la concessione per la proroga entro il 31.12.2013;</li> <li>2) la Regione deve definire le Autorità d'Ambito e questo significa che se si avvia una gara di 21 milioni di km e l'APS ne fa solo 8 milioni siamo esclusi dalla gara;</li> <li>3) se non si fanno degli accordi oggi, BUSITALIA potrebbe cambiare idea rivolgersi ad altre Amministrazioni e noi con i bilanci in rosso non possiamo partecipare alle future gare.</li> </ol> <p>Quindi visto che siamo i primi ad avere i vantaggi della fusione è questo quello che dobbiamo fare per salvare i posti di lavoro.</p>
Rigobello Autizi	<p>Chiedo se questa operazione, così importante per la Città in questo momento e senza avere documenti che ci aiutino a capire, sia una operazione di ordinaria amministrazione.</p> <p>Ho avvertito in questa Commissione una grandissima tensione che credo molte persone vivono in questo momento.</p> <p>L'aspetto fondamentale per me non è sapere cosa accadrà fra tre anni, perché tre anni sono molto pochi, ma vorrei invece conoscere le strategie reali affinché i posti di lavoro continuino ad esserci anche dopo questo periodo.</p> <p>Se oggi si prospetta una seconda linea del tram sottolineo che se la prima linea mi comporta una perdita di circa 1,4 milioni, due linee mi comporteranno probabilmente un danno per 2,8 milioni di perdita e inoltre per la seconda linea del tram è previsto l'attraversamento in una pista ciclabile in una zona verde molto importante per la Città.</p> <p>Nel Veneto ci sono 39 aziende di trasporto e vorrei quindi capire oggi se esiste ancora la possibilità di pensare ad una struttura regionale.</p> <p>Infine essendo la stessa storia della fusione di APS-HERA, dove molto rapidamente abbiamo dovuto decidere, chiedo di conoscere i dati perché diversamente a queste condizioni non darò parere favorevole.</p>
	I Consiglieri Bordin, Cruciato e Salmaso escono alle ore 18,15.
Gaudenzio	<p>E' una questione molto complicata e si prova ad evitare un danno maggiore con qualche sacrificio e mi chiedo cosa si è disposti a cedere.</p> <p>Molte delle premesse iniziali sono dati di fatto, però i lavoratori chiedono di inserire in questa discussione anche un altro aspetto delle problematiche che si analizzano quando si fanno le fusioni e in particolare la questione normativa del loro contratto.</p> <p>Una prima questione è quella dell'equilibrio dei posti di lavoro. Questo aspetto è già in via di soluzione perché ci sarà un primo periodo in cui alcune persone andranno in pensione. Seguirà un successivo periodo di equilibrio e forse in un futuro si riuscirà anche ad assumere.</p> <p>Chiedo quindi quando sarà il momento preciso in cui si entrerà nel merito della questione rispetto ai problemi che riguardano i chilometri, la parte normativa del contratto e nel frattempo cosa succederà ai lavoratori, quanti anni serviranno affinché la Società ritorni in equilibrio, la tempistica necessaria e quali decisioni bisognerà prendere.</p>
	Il Consigliere Cavazzana esce alle ore 18,28.
Berno	<p>Vanno ricordati gli incontri che sono stati fatti in questo ultimo periodo: un incontro di maggioranza, un altro incontro con le minoranze e ulteriori incontri con i sindacati e i vertici aziendali.</p> <p>Il primo tema è quello strategico cioè quali prospettive ha questa Azienda all'interno di un mercato perché prima ancora di ragionare sui singoli dettagli, dei contratti, dei lavoratori, temi squisitamente sindacali, devo capire se questa Azienda ha delle prospettive restando ferma dov'è.</p> <p>Abbiamo sentito parlare di un debito, di prospettive di gare con dei parametri di riferimento che da sola questa Azienda non ha, di un mercato in movimento dove la logica del piccolo non è più sufficiente in quanto in prospettiva potremmo avere delle difficoltà sia per la partecipazione a gare sia rispetto agli equilibri di bilancio.</p> <p>Per quanto riguarda l'aspetto dei lavoratori l'Amministrazione ha avuto interesse e priorità.</p> <p>Mancano ancora alcuni elementi tecnici rispetto alla qualità dei servizi, nel senso che dobbiamo da un lato parlare della qualità dei contratti e dall'altro anche preoccuparci della qualità dei servizi e credo sia stata fatta un po' di confusione da parte degli intervenuti precedenti in quanto non è stato detto con chiarezza che la scelta che verrà mantenuta è quella della proprietà delle infrastrutture del tram (visto l'investimento di varie realtà pubbliche) e quindi un'operazione in cui si riceverà un corrispettivo dall'azienda che gestirà</p>

	<p>questa infrastruttura.</p> <p>E' una scelta sulla quale si può essere d'accordo o meno: a mio parere le infrastrutture e i reti strategiche debbano rimanere di proprietà pubblica, del Comune ma se si vuole aprire un dibattito su questo credo che ci sia la disponibilità a farlo.</p>
	<p>La Consigliera Barzon esce alle ore 18,36.</p>
Ostanel	<p>Mi avete detto che questa votazione sarebbe arrivata in Consiglio comunale entro il mese di dicembre, ma ora è stato detto che ci vorrà più tempo e quindi chiedo quali saranno i prossimi passi, le prossime concertazioni, i prossimi incontri in cui credo ci debba essere una partecipazione attiva politica e sindacale.</p> <p>E' stato detto che il taglio sarebbe stato di un milione e otto mila di chilometri e che sarebbe questo un taglio di efficienza, ma uno studio dice che un taglio di efficienza per evitare sovrapposizione arriva a 700 mila chilometri quindi la metà di quello che voi proponete. Quindi chiedo i vostri conteggi, il piano industriale dell'Azienda, ma anche il piano industriale rispetto ai trasporti.</p> <p>Per le quote 40-60 apprendo oggi che alcuni beni non sono stati valorizzati dentro questo accordo (reti, depositi) e quindi qual è la ragione politica e tecnica di questa scelta? Scelta che mi vedrebbe non favorevole.</p> <p>Se questa azienda privata dovesse avere il controllo del trasporto pubblico a Padova, nel momento in cui ci saranno dei tagli ai finanziamenti da parte della Regione Veneto e quindi un minore capitale come riuscirà a pagare l'affitto al Comune e soprattutto nei primi anni di attività come sceglierà di affrontare questo problema? aumenterà il biglietto? taglierà le corse? Licenzierà?.</p>
	<p>Il Consigliere Tiso esce alle ore 18,50.</p>
Mazzetto	<p>Visto che questa stasera ci sono le rappresentanze sindacali, dopo aver sentito tanti esponenti di maggioranza e minoranza, mi pare che si dovrebbe almeno assicurare quello che sarà il percorso successivo o quello che intende la nuova società fare visto che deve garantire non solo i servizi ma anche i posti di lavoro.</p> <p>Vorrei quindi sapere dal dott. Levorato se lei è venuto qui stasera per costruire un percorso con le rappresentanze sindacali o se nonostante la loro presenza c'è un altro percorso a cui lei ha già pensato e se le domande che le sono state fatte dai sindacati possono avere una risposta.</p>
Toso	<p>I Consiglieri hanno un ruolo istituzionale e stiamo cercando di comprendere quello che andremo a votare.</p> <p>Vorrei che il Presidente Levorato spiegasse questo aspetto, ossia, se esiste una legge di stabilità 2014 che prevede vincoli per la Pubblica Amministrazione molto più stringenti di quelli attuali, vincoli che non permetteranno determinate tipologie di spesa.</p> <p>Questo significa che se viene mantenuta la struttura organizzativa dell'Azienda così com'è non ci saranno i requisiti giuridici per partecipare ad un bando di gara europeo. C'è stato un caso analogo, quello del servizio mensa, che è un altro servizio a domanda individuale, pari al servizio di trasporto pubblico, dove l'utente paga e il Comune partecipa.</p> <p>Il servizio mensa era in appalto ad un'azienda italiana, poi è andato in appalto ad un'azienda tedesca che attualmente svolge questa attività e la svolge anche bene. Questo per evidenziare che se si va in gara europea e non si riuscirà a presentare offerte vantaggiose, ci potrà essere la difficoltà del mantenimento dei vostri posti di lavoro nell'Azienda.</p> <p>La Commissione europea ha presentato una direttiva che dice che entro il 2040 i carburanti, come il gasolio, vanno ridotti nel trasporto pubblico del 50% e la legge sulla <i>spending review 2</i> alla voce trasporto pubblico ribadisce la stessa cosa.</p> <p>Chiedo a Mazzoncini dopo l'operazione, l'azienda come si posizionerebbe a livello italiano in questa ottica?</p>
Mazzoncini	<p>L'Amministratore delegato società BUSITALIA risponde quanto segue.</p> <p>Il dibattito ha una tale asimmetria informativa e vastità di temi che non è facile trovare il punto di partenza.</p> <p>Esiste la necessità di chiarire quali sono i paletti normativi entro i quali ci si può muovere.</p> <p>Il TPL (Trasporto Pubblico Locale) è in conclamata crisi e questo dipende da una gestione a livello nazionale di questi servizi che (a) per l'85% sono ancora di fatto ex municipalizzate e (b) in parte da un taglio di circa un miliardo e mezzo al fondo trasporti quindi fortemente ridotto rispetto al passato.</p> <p>In Italia ci sono due/tre gruppi europei molto importanti, tutti pubblici; in particolare le ferrovie tedesche che agiscono mediante un'azienda tedesca la quale sta controllando tutto il Friuli, metà della Lombardia e un pezzo del Piemonte.</p> <p>Un altro è il gruppo francese che è presente in Veneto, in Lombardia e recentemente in Lazio, che nasce da una legge in Francia sulla liberalizzazione del trasporto pubblico in un</p>



momento storico in cui la situazione in Francia, circa 25 anni fa, era simile alla nostra attuale con tutte le aziende gestite dai Comuni e tutte in crisi.

Il Governo francese ha fatto acquistare alla Cassa Depositi e Prestiti un'azienda privata che si occupava di trasporto pubblico e privato diventando socio delle aziende locali e in poco tempo in Francia si sono create tre/quattro grossi gruppi.

Il Governo italiano si trova di fronte ad uno scenario di aziende in crisi con il rischio che finiscano nelle mani dei gruppi stranieri.

BUSITALIA è 100% Ferrovie dello Stato che è 100% Ministero del Tesoro che avendo la disponibilità economica per intervenire decide di costituire almeno un gruppo nazionale italiano che provi a contrastare questa situazione.

La strategia con cui è stato rinnovato il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato è di concentrarsi esclusivamente sul trasporto pubblico locale (gomma e ferro), di recuperare i necessari investimenti per arrivare a qualcosa che assomigli ai livelli europei.

BUSITALIA comincia a muoversi sul mercato circa un anno fa e nel giro di un anno è triplicata la sua dimensione con 4.500 dipendenti, con un trend in crescita e con continue richieste di Enti Locali che chiedono di cedere le loro aziende municipalizzate perché non sono più in grado di fare gli investimenti necessari.

In Italia c'è una normativa che obbliga ad affidare il servizio di trasporto pubblico locale esclusivamente per gara, con un periodo transitorio fino allo 2019 limite massimo 2019. Le gare non possono avere una durata superiore a 10 anni e quindi ogni 10 anni si potrebbe cambiare gestore.

L'art. 35 della finanziaria del 2000 dice che tutte le infrastrutture debbono rimanere di proprietà pubblica e riguardo l'aspetto urbanistico è il Comune che decide la pianificazione urbanistica.

Non è vero che questa nuova società avrà maggiori costi per 3 milioni e mezzo di euro perché attualmente sia APS e sia BUSITALIA hanno costi di gestione per questi immobili e la differenza dei costi di gestione di questi immobili rispetto ai costi di locazione è modesta, in quanto si è ipotizzato un livello di locazione che consenta ad APS di mantenere il suo equilibrio.

Battaglie con la Regione Veneto sul tema dei contributi. Nell'estate del 2012 ho trovato una situazione in cui c'era un attacco contro l'ACTV e l'APS perché i contributi in Italia storicamente sono stati attribuiti sulla base del costo aziendale e le aziende più erano grandi, importanti, in particolare le municipalizzate, più avevano costi aziendali e quindi ricevevano contributi maggiori.

Oggi per legge i contributi sono assegnati sulla base del costo standard.

Stanno uscendo due prescrizioni obbligatorie per le Regioni: fare le gare secondo un capitolato definito dal Ministero e applicare dei costi standard definiti sempre dal Ministero.

ACTV e APS sono sopra questi costi standard, quindi si vedono abbassare i contributi. La ragione per cui l'ACTV ha chiuso il bilancio con 18 milioni di euro di perdita è anche perché la Regione ha tagliato 12 milioni di euro di contributi.

Il più importante intervento che da Roma si vedeva necessario nel Veneto era sulla cosiddetta Area metropolitana di Venezia e Padova. BUSITALIA aveva già il vantaggio di operare sull'extraurbano di Padova e Rovigo e da lì è nata l'idea dell'aggregazione.

Il livello di deficit ed inefficienza di Venezia è emerso subito; è stato costituito un gruppo di lavoro per analizzare l'ipotesi di una fusione a tre e le tre aziende hanno messo sul tavolo i propri conti e le loro vere perdite e di fronte a questa situazione si è rilevata l'impossibilità di procedere con Venezia. La Giunta comunale ha proceduto a disdettare gli accordi di secondo livello e sta tentando di negoziare una riduzione dei costi del lavoro di 6/8 milioni di euro per poter arrivare ad una aggregazione in tempo utile per partecipare alle gare successive.

Per quanto riguarda Padova, nessuno ha mai pensato di lasciare a casa il 30% dei lavoratori, con una possibilità di risparmio di personale.

Si è immaginato che su questo bacino si potesse mettere insieme i servizi urbani ed extraurbani e tagliare le sovrapposizioni.

Il lavoro che è stato fatto a Verona è quello che si sono unite le due aziende urbane e extraurbane; hanno operato la stessa ristrutturazione, ma essendo due aziende pubbliche nessuno ha sollevato problemi.

L'alternativa, visto che la Regione Veneto finito il periodo transitorio deve bandire le gare, o si è uniti o ci si fa la guerra tra APS o BUSITALIA.

Questo vale in tutte le regioni e il mandato è di muoversi prima delle gare perché non ci si rende conto, su tutti i fronti, delle conseguenze che può comportare successivamente ad una vincita o perdita di una gara; quindi si è ritenuto più saggio accompagnare questo processo in anticipo: i due modelli sono o dei soggetti che decidono di cedere integralmente l'azienda (Firenze) o una maggioranza dell'azienda (Umbria).

Non siamo comunque qui per fare un accordo a tutti i costi e quindi ritengo che sia un'occasione che non va persa per discutere e trovare un accordo che dia una tranquillità. Quando il Presidente Levorato diceva: "che abbiamo ipotizzato, all'interno dell'accordo, che per tre anni non si spostino i lavoratori" vi informo che a Firenze le organizzazioni sindacali, prima della privatizzazione, avevano dichiarato che c'erano 340 esuberanti e per questo chiedevano al Comune di non vendere l'azienda perché temevano che venissero licenziati. Ora, non solo non è stato licenziato nessuno, ma le persone che sono state trasferite, che sono 35 apprendisti con un contratto a termine, sono stati assunti in altre aziende del gruppo.

Abbiamo previsto all'interno del *business plan* che il costo del dipendente di APS e BUSITALIA non cambi rispetto all'attuale, anzi i dipendenti di BUSITALIA che attualmente non hanno il contratto aziendale, è previsto che si applichi l'attuale contratto dei dipendenti di APS che hanno l'integrativo e quindi il costo complessivo del personale sul bacino di Padova aumenti rispetto a quello attuale, in quanto i 150 lavoratori di BUSITALIA, che sono a contratto nazionale, passano a contratto aziendale.

I rappresentanti sindacali sanno che BUSITALIA sta per definire un contratto nazionale aziendale per creare una base unica, come oggi hanno i lavoratori delle Ferrovie dello Stato.

Oggi ci sono 1.100 aziende di trasporto, 1.100 RSU/RSA, 1.100 contratti aziendali: pensate che si possa così gestire il trasporto pubblico in Italia in maniera competitiva?

Si sta facendo un lavoro molto veloce perché i tempi sono stretti in quanto sta franando il settore.

L'opportunità che ha in questo momento il Comune di Padova, l'APS e i lavoratori di APS è quello di far parte di un progetto che ha un respiro molto importante e che ha l'obiettivo di dare un trasporto pubblico di qualità anche tramite le linee tramviarie. Sono state realizzate quattro infrastrutture nuove: la tramvia Venezia, la tramvia Padova, la metropolitana leggera a Brescia e la tramvia a Bergamo, tutte strutture che partivano su territori deboli, ma bisogna comunque comprendere lo sviluppo futuro dei trasporti e della mobilità sostenibile.

Ci sono due alternative: rimanere come si è o provare ad interfacciarsi nell'ambito di un processo impegnativo, su cui noi avremo un approccio nei confronti dei primi soggetti diverso rispetto a chi verrà dopo perché a quel punto non ci sarà lo stesso tempo, la stessa attenzione e le regole verranno definite con i primi che si sono seduti al tavolo e non con gli ultimi.

Proporrei di far circolare due documenti tecnici che danno i fondamentali del piano industriale che sono: uno come si muove l'organico e i costi, compreso il costo del personale, gli investimenti e il tema dell'organizzazione aziendale e un altro documento sul servizio.

Il tema delle tariffe non è un tema previsto in questo piano perché al momento il Governo sta dicendo che i 4 miliardi e 9 sono il fondo definitivo garantito. Andremo a vedere con i costi standard se ci stiamo dentro; si definirà il livello di tariffa media che sarà di 1 euro e 50 sul biglietto di corsa semplice perché si cercherà di favorire i pendolari che prendono l'abbonamento, quindi una politica di far pagare di più la corsa semplice e meno gli abbonamenti. Il Governo sta cercando di studiare un'ipotesi di defiscalizzazione gli abbonamenti del trasporto pubblico.

Sulla nostra aggregazione pesa una decisione regionale molto importante. Attualmente la Regione vede il bacino urbano ed extraurbano come bacini separati. Quando la Regione la ripartizione dei costi standard attribuiscono i contributi come se fossero due bacini separati. Poiché è a rischio che venga fatto un taglio sul bacino urbano perché il costo standard dell'urbano è più alto della media regionale, mentre non ci vengono restituiti sconti sull'extraurbano dove siamo più bassi, l'ipotesi su cui stiamo lavorando con il Presidente Levorato è proporre alla Regione di riconoscere un unico bacino che metterebbe in media i contributi alti di APS con quelli bassi di BUSITALIA e si rientrerebbe così nella media nazionale.

La Regione ha dato la disponibilità a riconoscere il bacino unico di Padova e questo dovrebbe servire a blindare i contributi che attualmente sono garantiti.

Sul tema della ripartizione delle quote non viene neanche presa in considerazione un'ipotesi di una partecipazione di minoranza perché è del tutto ingestibile oggi con un soggetto quale un ente locale con i vincoli normativi che oggi ci sono. Le leggi emanate nell'ultimo anno creano dei vincoli forti per le società controllate dagli Enti Locali: non si può assumere nessuno, non si possono fare ricapitalizzazioni se la società è in perdita e tutte le leggi sono fatte per costringere gli Enti Locali a cedere le aziende. Il fatto di avere la maggioranza come BUSITALIA è l'unica soluzione possibile.

Il Governo oggi dice che un'azienda può essere anche pubblica, ma deve essere almeno

	in parte quotata in borsa in modo che non risponde più alla politica, ma risponde al mercato. Ad esempio Ferrovie dello Stato andando a quotare bond ha una natura un po' diversa e da qui il fatto che si dice che è un'azienda privata, ma in realtà è un'azienda pubblica.
	I Consiglieri Toso, Ercolin e Cavalla escono alle ore 19,20.
Cesaro	Due considerazioni: mi sento di escludere l'ipotesi di andare a discuterne a breve in Consiglio, ma ci saranno altre commissioni di approfondimento sui documenti che ci saranno sottoposti e un appello ai Consiglieri: non è corretto porre delle domande tecniche e uscire prima di ricevere la risposta.
Levorato	<p>Espone quanto segue.</p> <p>Io condivido quello che ha detto l'ing. Mazzoncini, ma io difendo gli interessi dell'Amministrazione comunale di Padova, l'ing. Mazzoncini difende gli interessi di un'azienda che sta facendo un'operazione di aggregazione.</p> <p>Io non mi voglio frapporre nella tutela degli interessi dei lavoratori e negli ultimi sette anni in cui sono stato Presidente abbiamo sempre trovato un accordo.</p> <p>Adesso abbiamo di fronte questa opportunità e il motivo per cui c'è stato un ritardo rispetto a quanto detto in una riunione di maggioranza è perché i sindacati hanno presentato alcune preoccupazioni e questo ha fatto in modo che io tenessi aperto il contratto con loro che si è chiuso solo lunedì scorso.</p> <p>In risposta al Consigliere Grigoletto dico che, abbiamo diverse aziende nel gruppo e la perdita che abbiamo coperto qualche anno fa è stata perché abbiamo svalutato una partecipazione che si chiamava Infracom, che era stata acquistata da Del Torchio, e che era stata lasciata ad APS Holding per 9 milioni di euro e l'abbiamo dovuta svalutare in un anno di 7 milioni di euro.</p> <p>I debiti col passato, incluso il tram, si stanno pagando e personalmente non sono d'accordo con chi dice che non bisogna fare la seconda linea in quanto il tram su gomma è un buon prodotto e il fatto di dover passare dove ci sono i parchi, in tutta Europa i tram elettrici passano nei parchi perché non scarica gasolio nell'aria.</p>
Assessore Dalla Vecchia	<p>Espone quanto segue.</p> <p>Comincio col rispondere alla Consigliera Rigobello-Autizi: è stata rilevata la questione del funzionamento del Consiglio comunale. Ho chiamato il Segretario Generale che ritiene che non si ponga la questione della ordinaria amministrazione, il Consiglio comunale è nelle sue piene funzioni.</p> <p>Riguardo ai tempi, è vero che ci si era trovati il 19 novembre 2013 per una seconda riunione di maggioranza, e via via che le informazioni sono state note le abbiamo passate ai Consiglieri. C'è stata una riunione con i Consiglieri di minoranza e i sindacati.</p> <p>Nei prossimi giorni verrà inviato il piano industriale con gli estratti di cui parlava l'Ing. Mazzoncini.</p> <p>Lunedì 2 dicembre 2013 c'è stato un ultimo incontro su questi accordi, su questo contratto tra BUSITALIA e APS. La delibera di Giunta comunale non è stata fatta perché non c'era ancora la documentazione scritta e non è mai stata portata una delibera in Consiglio comunale senza la documentazione necessaria.</p> <p>Ci sarà un altro incontro di approfondimento e ci sarà un'altra commissione.</p>
Cesaro	Non essendoci altri interventi, saluto e ringrazio i presenti e chiudo la seduta alle ore 19,40.

Il Vice Presidente II Commissione  
*Stefano Grigoletto*

Il Presidente della V Commissione  
*Paolo Cesaro*

Il Presidente VIII Commissione  
*Antonio Foresta*

Il Segretario verbalizzante  
*Marta D'Este*