



# Comune di Padova

Settore Servizi Istituzionali e Affari Generali

## 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, S.I.T., Commercio e attività produttive, Lavoro, Patrimonio, Polo catastale, Politiche dell'innovazione

## 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.

#### Seduta del 19 marzo 2014

Verbale n. 4 della V Commissione

Verbale n. 6 della II Commissione

Verbale n. 3 dell'VIII Commissione

L'anno 2014, il giorno 19 del mese di marzo alle ore 17.30, regolarmente convocata con lettere d'invito dei Presidenti, si sono riunite presso la Sala Consiglio comunale di Palazzo Moroni, in seduta congiunta, la V , la II e l'VIII Commissione Consiliare.

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

Sono presenti (P) ed assenti (A) i seguenti Consiglieri Comunali:

CESARO Paolo	Presidente V	Ag	CAVATTON Matteo	Capogruppo	P
EVGHENIE Nona	Presidente II	P	BARZON Anna	Componente V	P
FORESTA Antonio	Presidente VIII	P	CARRARO Massimo	Componente III	A
GAUDENZIO Gianluca	V.Presidente V	P	CAVAZZANA Paolo	Componente V	P
CUSUMANO Vincenzo	V.Presidente II	A	LINCETTO Paola	Componente V	P
GRIGOLETTO Stefano	V.Presidente II	A	TOSO Cristina	Componente V	P
LITTAME' Luca	V.Presidente VIII	A	BORDIN Rocco	Componente V + VIII	A
TISO Nereo	V.Presidente VIII	P	CAVALLA Gregorio	Componente V	A
BERNO Gianni	Capogruppo	P	MARCHIORO Filippo	Componente II	P
TONIATO Michele	Capogruppo	A	SALMASO Alberto	Componente V + VIII	A
BUSATO Andrea	Capogruppo	A*	MAZZETTO Mariella	Componente II	P
OSTANEL Elena	Capogruppo	P	CRUCIATO Roberto	Componente V	A
RUFFINI Daniela	Capogruppo	P	PISANI Giuliano	Componente VIII	A
VENULEO Mario	Capogruppo	A	RIGOBELLO AUTIZI M. Beatrice	Componente III+ V	P
ALIPRANDI Vittorio	Capogruppo	A	SCAPIN Fabio	Componente V + VIII	P
TERRANOVA Oreste	Capogruppo	A	DI MARIA Federica	Consigliere	P*
ERCOLIN Leo	Capogruppo	P			

\* BUSATO delega DI MARIA.

Sono presenti in rappresentanza dell'Amministrazione Comunale: il vice Sindaco Ivo Rossi, l'Assessore al Commercio e Partecipazioni Marta Dalla Vecchia, il Capo Settore Mobilità e Traffico dott. Daniele Agostini, il capo Settore Patrimonio dott. Giampaolo Negrin.

Sono presenti inoltre il dott. Marco Selmin, della Provincia di Padova, il dott. Amedeo Levorato, presidente Aps Holding; l'ing. Stefano Rossi direttore BusItalia, i rappresentanti sindacali: Paolo Tollio, Andrea Castellan, Romeo Barutta e Nicola Rigon per la Cgil Aps, Sandro Lollo per la Cisl Aps, Bruno Agostini e Massimo Zeffin per la Uil Aps, Fabio Bigon per l'Adl Aps, Pietro Casalino ed Alfonso Pistelli per la Faisa Cital trasporti BusItalia.

Sono inoltre presenti il sig. Paolo Wieckzorek, uditore presso l'VIII commissione, il rappresentante dei Quartieri presso l'VIII Commissione Roberto Bettella (presidente CdQ4), l'assessore all'Ambiente Marina Mancin, la

consigliera non componente Milvia Boselli, il sig. Felice Paduano del Mattino di Padova, numeroso personale delle aziende Aps Mobilità e Busitalia.

Segretari presenti Claudio Belluco, Marta D'Este, Stefania Grigio, Barbara Magrini.  
Segretario verbalizzante Claudio Belluco.

Alle ore 17.45 il Vice Presidente della V Commissione Gianluca Gaudenzio, constatata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta.

OGGETTO: Trattazione dei seguenti argomenti.

1. *Proposta di deliberazione di GC n. 92 del 25.02.2014 ad oggetto: "Costituzione dell'ente di governo del bacino territoriale del trasporto pubblico locale della provincia di Padova, ai sensi dell'art. 3 bis del d.l. 138/2011, convertito nella L. 148/2011";*
2. *Proposta di deliberazione di GC n. 124 dell'11.03.2014 ad oggetto: "Aggregazione tra Aps holding Spa e società Busitalia-Sita Nord srl nell'ambito del trasporto pubblico locale";*

GAUDENZIO	Saluta i presenti ed introduce la seduta: Buon pomeriggio a tutti. Iniziamo questa Commissione, convocata in sede congiunta tra le Commissioni II, V e VIII, che si occupa di due argomenti all'ordine del giorno, iniziamo con il primo. Però, prima di iniziare, volevo salutare il nostro pubblico, i lavoratori dell'APS, i Sindacati che sono intervenuti, i rappresentanti dell'Amministrazione, tra un po' ci raggiungeranno anche il Sindaco e il rappresentante della Provincia, e i rappresentanti di APS e Busitalia. Il primo argomento all'ordine del giorno è: " <i>Proposta di deliberazione di G.C. n. 92 del 25.02.2014 ad oggetto: 'Costituzione dell'Ente di governo del bacino territoriale del trasporto pubblico locale della provincia di Padova, ai sensi dell'art.3 bis del D.L. 138/2011, convertito nella L. 148/2011'</i> ". Siccome siamo già a un certo numero di riunioni su alcuni di questi temi, vi diamo alcuni orientamenti di carattere organizzativo della riunione, e poi passiamo la parola al dottor Agostini per spiegare questo primo punto all'ordine del giorno. Passa la parola alla Presidente Evghenie.
EVGHENIE	Siete invitati, una volta che intervenite, ad alzare la mano o alzarsi in piedi, verrà acceso il microfono, siete tutti invitati a parlare nei microfoni, anche i rappresentanti dell'Amministrazione e delle due società e anche il pubblico è invitato, una volta che interviene, a inquadrarsi nei tre minuti a testa; non andiamo oltre, perché altrimenti la seduta si prolungherebbe oltre il tempo massimo.
GAUDENZIO	Passa la parola al dott. Agostini per l'illustrazione.
AGOSTINI	L'argomento in questione per cui il Consiglio comunale sarà chiamato ad esprimersi riguarda l'istituzione dell'Ente di governo del trasporto pubblico nell'ambito del territorio della provincia di Padova. In sostanza, in questi ultimi anni abbiamo assistito ad una evoluzione nella normativa del servizio di trasporto pubblico, come per altri servizi pubblici, e di fatto più recentemente, in base all'articolo 3 bis del decreto legge 138/2011, poi convertito nella legge 148, si è previsto che il servizio di trasporto pubblico sia gestito a livello di ambiti ottimali omogenei e anche, contestualmente, da parte di soggetti specifici indicati per gestire il servizio in maniera unitaria all'interno di questi ambiti. Sono state anche stabilite le funzioni di questo nuovo Ente di governo, che ha delle funzioni importanti: si dovrà preoccupare della gestione dei servizi, della determinazione delle tariffe e anche delle modalità di affidamento del servizio nel suo ambito. Cos'è avvenuto a livello della Regione Veneto? La Regione Veneto ha individuato, intanto, questi ambiti definiti ottimali e ha deciso che corrispondono al territorio delle nostre Province. Poi si è anche rivolta agli Enti affidanti della Regione indicando che facessero delle valutazioni per stabilire quale forma dare a questi Enti, per cui c'è stata una valutazione da parte di tutti gli Enti e comunque poi, alla fine, tutti hanno scelto la forma della convenzione prevista dall'articolo 30 del TUEL 267/2000. Ecco perché parlo di convenzione, perché in questo momento nelle Province ci sono più Enti affidanti, a parte Padova, dove c'è solo il Comune capoluogo e la Provincia. In altre Province ci sono anche altri Comuni che gestiscono il servizio, per cui l'istituzione dell'Ente di governo consiste, di fatto, nel coordinarsi tra gli Enti che attualmente sono affidanti del servizio sul territorio. La cronologia dei fatti prosegue con, appunto, la determinazione da parte della Regione di accogliere le istanze provenienti dagli Enti e, di fatto, come è successo nella realtà di Padova, mediante accordo tra Provincia e Comune si è appunto scelto di adottare la convenzione, come modalità per coordinarsi nella gestione associata dei servizi di trasporto pubblico all'interno del territorio. Questa è un'attività che si è svolta nell'autunno scorso, per cui a un certo punto è accaduto che la Provincia ha proceduto in maniera più rapida all'istituzione dell'Ente di governo, entro l'anno, con l'approvazione in Giunta provinciale. Solo più recentemente, il mese scorso, mi pare, anche a livello di Consiglio comunale. Per cui diciamo che da parte della Provincia c'è

già stato questo passaggio.

La cosa principale però è che l'oggetto più importante di questa operazione riguarda i contenuti di una convenzione. Si trattava, da parte dei due Enti, di stabilire la modalità di organizzazione per collaborare insieme e gestire in maniera unitaria il servizio all'interno dell'intero territorio provinciale. Quando parliamo di gestire in maniera unitaria, parliamo del servizio urbano in capo al Comune capoluogo e del servizio extraurbano in capo alla Provincia, per cui per la prima volta abbiamo una prospettiva che sia un unico Ente che dovrà gestire in maniera unitaria e integrata il servizio.

La convenzione, in base alla normativa di riferimento, poteva prevedere l'istituzione di un ufficio comune da parte dei due Enti, oppure la delega da parte di un Ente verso l'altro. Si è discusso, c'è stata una negoziazione, a livello tecnico abbiamo affrontato l'argomento e alla fine siamo pervenuti all'accordo di definire una struttura organizzativa che vede ovviamente una Conferenza permanente di tipo politico, che vede protagonisti il Sindaco e il Presidente, e poi un apposito ufficio di coordinamento e di supporto alla Conferenza, che consenta di far lavorare in maniera coordinata i due Enti, con entrambe le strutture che in questo momento sono dedicate a questa materia.

Per cui, penso che abbiate visto la convenzione che è allegata alla delibera: è abbastanza articolata, stabilisce quali sono i criteri principali, le varie competenze, le modalità in cui si sviluppano e si attuano. C'è una questione importante da rilevare: questo ufficio di coordinamento e di supporto svolge un ruolo determinante, nel senso che riceve le direttive, le sviluppa, elabora soluzioni e poi, di fronte ad una condivisione piena, è stata scelta la soluzione di delegare l'Ente Provincia alla loro attuazione e formalizzazione. Gli indirizzi vengono ovviamente condivisi, la struttura dell'ufficio di coordinamento elabora, studia, propone, produce soluzioni, e queste poi vengono, una volta pienamente condivise, sottoposte all'approvazione della Conferenza.

Si tratta di avere una prospettiva di miglioramento anche nell'efficienza di tutte le varie operazioni, perché sarà l'occasione per ricavare delle sinergie, e di ricercare le migliori soluzioni insieme per dare il miglior servizio ai nostri cittadini.

Ho saltato un passaggio: è stata anche riportata in allegato alla delibera la relazione che abbiamo pubblicato il 23 dicembre scorso. Padova, la realtà padovana, vede dei servizi affidati con contratti in proroga e, in base all'articolo 34 del decreto legge 179/2012, convertito dalla legge 221/2012, era necessario entro il 31 dicembre 2013 pubblicare una relazione che contenesse tutte le motivazioni e i criteri per consentire questa proroga allo stesso gestore. Questo è un passaggio, una relazione abbastanza dettagliata che si sofferma in tutti i vari aspetti del servizio attuale e di come dovrebbe evolvere in prospettiva futura, e in questo momento questo atto consente la proroga del servizio nel nostro territorio fino al 31 dicembre di quest'anno.

Se volete posso anche precisare di più quali sono gli indirizzi e le funzioni dell'Ente di governo, che comunque trovate ben dettagliate nei documenti che avete ricevuto. Una cosa importante: la costituzione dell'Ente di governo non modifica l'attribuzione delle competenze amministrative in materia di trasporto pubblico attualmente in capo ai singoli Enti, ma interviene solo sulle modalità del loro esercizio, per cui si auspica che ci sia un esercizio coordinato delle varie funzioni, anche in materia di pianificazione e organizzazione, affidamento, vigilanza e controllo.

Le decisioni che riguardano ciascun Ente, compresa quella importante sulla forma dell'affidamento dei servizi in prospettiva futura, sono in ogni caso subordinate all'assenso dell'Ente titolare del servizio, per cui questo Ente non va a superare le prerogative che stanno nelle competenze dei singoli Enti. Quello che viene deciso e stabilito, passa attraverso l'applicazione della delega che, nei termini che ho descritto prima, spetta alla Provincia di Padova.

Questi sono, in maniera molto schematica, gli indirizzi. Una cosa da rilevare è che i finanziamenti da parte della Regione, voi lo sapete che, come Ente affidante, il Comune e la Provincia ricevono dei contributi in conto esercizio per lo svolgimento del servizio, fondi che poi vengono girati alle aziende; ebbene questi fondi continueranno a transitare presso l'Ente Comune o Provincia e non direttamente all'Ente di governo. Per quanto riguarda le funzioni, è chiaro che queste riguarderanno l'attuazione di quelle che saranno le direttive da parte dell'indirizzo politico, e poi comprenderanno tutta l'istruttoria tecnico-amministrativa che sarà necessario sviluppare appunto per perseguire gli obiettivi legati alle varie necessità. E' chiaro che in questo momento se ne parla poco, ma sia il Comune che la Provincia svolgono una funzione che è stata delegata dalle Regioni agli Enti per poter in qualche modo pianificare il servizio sul territorio, che poi viene attuato dalle aziende, e comunque hanno anche funzioni di controllo e di sorveglianza, svolgono anche, funzioni di carattere finanziario, di verifica sulla qualità del servizio svolto.

Io mi fermerei qui. Giustamente il mio collega della Provincia accenna a un aspetto importante, che trascuravo. Di fatto i due Enti coordinandosi, mettendosi assieme, non è che prevedano un incremento dei costi per la gestione dei servizi in senso più generale. Le due strutture

	<p>lavoreranno insieme e, attraverso le varie sinergie, si potranno anche migliorare alcune prestazioni. E' chiaro che siamo di fronte ad una prospettiva delicata, originale, che affrontiamo per la prima volta, che è quella delle gare; sarà anche necessario riflettere e impegnarsi molto per sviluppare le attività conseguenti. Gli Enti locali, e in questo caso gli Enti locali riuniti in questo Ente di governo, dovranno impegnarsi nei prossimi mesi per impostare una gara per un nuovo affidamento del servizio all'interno del territorio della Provincia di Padova.</p> <p>Al riguardo richiamo anche quella che è una disposizione di legge, il decreto 150 dell'anno scorso, che poi è stato convertito in legge 15 del 27 febbraio 2014, che stabilisce delle scadenze: entro il 30 di giugno 2014 l'Ente deve obbligatoriamente dotarsi di Enti di governo e, contestualmente, deve anche impostare l'attività per l'affidamento del servizio mediante gara, affidamento che si prospetta e si sviluppa fino al 31 dicembre del 2014.</p> <p>Ripeto: il Comune di Padova in particolare, ma tutti gli Enti affidanti, sono tenuti a contribuire a costituire gli Enti di governo, all'interno dei bacini che sono stati individuati, entro il 30 di giugno di quest'anno, e anche impostare la fase di affidamento della gara del relativo servizio già entro il 30 di giugno e, comunque, entro il 31 dicembre del 2014.</p>
GAUDENZIO	Dà l'avvio agli interventi dei consiglieri.
TOSO	Avrei una domanda per il dott. Agostini, proprio su questa particolare problematica delle gare europee, per comprendere bene come il Codice Appalti recepisce questa direttiva dell'Unione Europea, che sta modificando in profondità tutta l'organizzazione e la direzione delle Pubbliche Amministrazioni che si occupano anche di mobilità, perché all'interno di quello che è il quadro normativo, e in particolare la parte proprio delle gare di per sé, le Pubbliche Amministrazioni sono obbligate, se non ho capito male, a far afferenza a quello che è il Mercato Elettronico e le gare che il sistema nazionale propone, all'interno del quale poi sviscerare le gare precise e particolari per il territorio. Può illustrarmi un po' meglio, per favore?
MARCHIORO	Se non ho capito male, mi pare che la data del 30 di giugno sia quella ultima stabilita dalla Regione, perché la mia domanda, prima che lei puntualizzasse questo, era la necessità, in che cosa vi fosse il carattere d'urgenza rispetto alla delibera. Soprattutto, a questo punto, chiederei anche la consequenzialità rispetto ai tempi, a parte la costituzione dell'Ente, appunto, di governo, e poi successivamente il discorso delle gare, l'affidamento, perché immagino che questa delibera, eventualmente approvata, sia prodromica rispetto a tutto il resto.
TISO	Volevo chiedere solamente due cose rapide. Siccome noi stiamo arrivando ormai alla conclusione di un <i>iter</i> molto complesso e lungo, volevo capire innanzitutto da dove viene, da quanto tempo stiamo discutendo di questa fusione, perché sappiamo che questa diventa una necessità, nata però da molte ragioni che afferiscono proprio al trasporto pubblico della Provincia e della nostra città, quindi volevo capire l' <i>iter</i> che si è costruito nel tempo prima di arrivare alla decisione. <p>Quanti sono, poi, gli abitanti di Padova, Rovigo e Provincia che usufruiranno di questo servizio nuovo, quanti saranno i cittadini quindi legati anche alle corse che gli autobus dovranno fare, quale incidenza avrà e verso quante persone.</p>
RUFFINI	Anch'io ho una domanda, perché nella delibera della costituzione dell'Ente di bacino territoriale per il trasporto pubblico locale non mi è chiaro un punto, cioè mi è chiaro fino a un certo punto, quindi faccio la domanda e, eventualmente, chiederò una maggiore chiarezza nel testo della delibera. Quando si parla del decreto legge 150, è molto chiara la parte che dice che gli Enti devono deliberare la costituzione di questo Ente di bacino, a cui sarà affidata la gestione del trasporto pubblico, entro il 30 giugno 2014, altrimenti il Prefetto, sanzionando gli Enti inadempienti, dovrà da solo predisporre questo affidamento. Ma parliamo dell'affidamento all'Ente di bacino, non parliamo dell'affidamento del servizio, altrimenti si sarebbe dovuto specificare meglio, perché così non si capisce.
AGOSTINI	Risponde alle domande: <p>La documentazione di gara per affidare il servizio di trasporto pubblico è una cosa complicatissima, per cui nel dettaglio non ritengo sia il caso che mi avventuri su aspetti e su valutazioni. La cosa principale che siamo chiamati a fare è quella di predisporre una documentazione di gara che descriva molto bene il servizio attuale, il servizio che vogliamo fare, indicare le risorse che ci saranno a disposizione e poi i criteri, di valutare le varie offerte, evitando in modo quasi radicale discrezionalità. Vi posso assicurare che avevamo già lavorato su una ipotesi quando la Regione aveva programmato una gara nell'ambito delle tre Province (Padova, Venezia e Treviso) e abbiamo fatto un'esperienza di quanto non sia facile predisporre questo tipo di documentazione. Io però parlo di aspetti di carattere più tecnico ed economico, e non giuridico-amministrativi, per cui, mi dispiace, la mia risposta non può che essere parziale, anzi, una non risposta.</p> <p>Relativamente al Consigliere Tiso, fa piacere che abbia collegato la fusione all'argomento dell'Ente di governo. Di fatto il progetto di fusione si può dire che anticipi l'operazione che poi è stata in qualche maniera imposta dalla normativa: il fatto di definire degli ambiti sufficientemente ampi, evitare frazionamenti e più gestioni di servizi nell'ambito di un territorio</p>

	<p>sufficientemente vasto e la ricerca di una gestione unitaria effettuata da parte di un soggetto preposto e, in qualche modo, dotato delle strutture sufficienti.</p> <p>Il bacino di domanda? La Provincia conta 900.000 abitanti, con la fusione c'è anche Rovigo, conseguentemente si supera il milione. E' questo il bacino di domanda, identificato però ovviamente con i cittadini.</p> <p>Per quanto riguarda il decreto legge 50 del 30 dicembre dell'anno scorso, esiste l'obbligo della costituzione dell'Ente di governo entro il 30 di giugno 2014, pena l'intervento del Commissario, e comunque si traccia anche una prospettiva in cui si vede che viene istituito l'Ente e il primo compito che è chiamato a svolgere è l'impostazione di una gara a evidenza pubblica per l'affidamento del servizio.</p> <p>Mi pare di avere risposto, in maniera spero sufficiente, ai quesiti forniti.</p>
MAZZETTO	<p>Mi sono segnata due date o tre. Io dico che guarderei alcune date, vorrei fissare l'attenzione, perché io sono una cittadina e quando non capisco chiedo lumi a chi svolge un determinato ruolo, quindi sono convinta che lei o qualcun altro, sarà in grado di dare le risposte al cittadino che non capisce. C'è anche il Vice Sindaco, quindi sentiremo anche lui, che ci spiegherà meglio.</p> <p>Io qui leggo alcune date: una è relativa al decreto legislativo del '97, poi c'è '98, 2011, 2010, 2013. Queste date, che sono sequenziali l'una all'altra, indicano però che tutto quello che viene fatto oggi ha origine da qualche cosa che viene da più lontano. Allora io mi domando: quando voi parlate di Ente gestore e la Provincia non ci sarà più, ecco, è lì il punto, è un punto politico, è un nodo, non è un nodo tecnico, perché penso che anche un nodo istituzionale politico porti come conseguenza anche un nodo tecnico. Se la Provincia non c'è più dal punto di vista della politica, dell'Amministrazione, non ci sono più gli Assessori, rimangono dei funzionari, non sappiamo come, non sappiamo neanche in che collocazione verranno posti. Qui si deve decidere entro il 30 giugno altrimenti ci sono le sanzioni, però decidere su questo Ente di governo che avrebbe un <i>partner</i> che non c'è più.</p> <p>Io non ho mai visto, in nessun Paese civile, che uno c'è, l'altro non c'è, è in dismissione, e quindi abbiamo un grosso punto interrogativo e non sappiamo che cosa si intenda fare. Se fai un centro di potere allora è un altro discorso, non diciamo Provincia, diciamo un centro di potere di ambito provinciale, perché le parole hanno un peso.</p> <p>Non si può usare in maniera impropria il termine "Provincia", perché questa è una presa in giro del cittadino. Io sono un cittadino, non sono un tecnico, io leggo e dico: cosa vogliono questi qua, che la Provincia non c'è più? Spiegate mi chi dovrebbe occuparsi di questo Ente di governo, da che cosa dovrebbe essere formato o da chi. Di paesi, i 104 Comuni che compongono la Provincia? Cioè fate un super Ente che abbia soltanto come funzione il trasporto pubblico? Dovete spiegarlo.</p> <p>Allora se mi spiegate bene l'<i>iter</i>, allora io dico: bravi, mi avete spiegato, il cittadino non sa e voi sapete, e allora posso anche dire che la cosa è una cosa buona. Ma qui non c'è, scusi, è come "<i>En attendant Godot</i>", c'è, non c'è? Aspettiamo la Provincia che non c'è più? Qua ci vuole onestà.</p> <p>Chi ha steso questa delibera, ha sbagliato, perché non puoi, rifacendoti a delle leggi vecchie, quindi che comprendono l'Ente Provincia, parlare di Provincia che fra due mesi non c'è più. O qui si è in ritardo o questa cosa non si doveva fare secondo queste modalità.</p> <p>Io parlo dell'oggetto del contendere, non so se sia buono o no, devo studiarlo meglio, non posso dire. Dico che è sbagliato l'<i>incipit</i> e questa è una delibera che è inficiata, per conto mio. Come cittadina dico: guardate che qua non ci siamo. Se voi avete delle risposte che mi possano convincere e far capire che sono in errore, che la Provincia ci sarà, che ci saranno gli Assessorati, ci sarà la viabilità, cioè tutto rimarrà come prima, allora posso anche dire: insomma, parliamo di cose reali. Invece qui uno dovrebbe votare una cosa campata in aria, un punto interrogativo, che non sa niente. Cioè i voti buttati a vuoto, senza sapere.</p>
	Voci sovrapposte ed interventi fuori microfono.
GAUDENZIO	Ricorda al pubblico che si tratta di una Commissione consiliare, invitando a non fare applausi o "tifo" per qualche intervento, auspicando la possibilità di spiegare, vista la delicatezza, le delibere.
AGOSTINI	<p>Io volevo dire che la Provincia comunque esiste, perché la legge amministrativa prevede che nessun posto di responsabilità possa rimanere vacante. Pertanto l'ordinamento giuridico non prevede il venir meno di responsabilità finché una legge costituzionale non avrà cancellato le Province definitivamente. Questa è una mia opinione, ci tengo a dirla, è un mio diritto dirlo.</p> <p>Dunque, la domanda che volevo fare io, non so a chi indirizzarla in particolare: io volevo chiarezza su quando, secondo il decreto Mille Proroghe, deve essere fatta la gara? Entro quando le aziende devono qualificarsi? Che requisiti devono avere e quando deve essere aggiudicata la gara?</p>
CAVATTON	Visto che è presente l'architetto Selmin, chiederei anche a lui di intervenire sui punti che sono stati sollevati.
SELMIN (Provincia di	Faccio una premessa: io sono un tecnico dei trasporti, non sono un giurista e quindi sono soggetto sicuramente ad essere smentito. Comunque per quanto riguarda l'aspetto attuale

Padova)	<p>istituzionale, l'Ente Provincia, ad oggi è un Ente che esiste a tutti gli effetti. La Finanziaria del 2014 prevede che per gli Enti provinciali in scadenza di mandato entro il 30 di giugno, vengano comunque commissariati con un Commissario prefettizio. Per quanto riguarda, invece, il cosiddetto disegno di legge Delrio sulla riformulazione delle Province, so che ad oggi è fermo in Commissione Senato e non sta procedendo.</p> <p>Per quanto ha detto il dottor Agostini, integro alcune risposte, facendo presente che la costituzione dell'Ente di governo, per quel che riguarda la delibera provinciale è già stata approvata all'unanimità, quindi sia da parte della maggioranza che della minoranza, sia in Commissione che anche in Consiglio provinciale. Dopo che avverrà la ratifica da parte del Consiglio comunale ci sarà comunque la sottoscrizione della convenzione tra i due Enti, ma non sarà attivo l'Ente di governo perché la suddetta convenzione dovrà comunque essere trasmessa in Regione e la Regione, a sua volta, dovrà ratificarla con una ulteriore delibera da parte della Giunta. Solamente al momento in cui ci sarà la ratifica da parte della delibera di Giunta regionale l'Ente di governo sarà effettivamente costituito.</p>
CAVATTON	<p>Io devo tornare, mio malgrado, sulla domanda poc'anzi posta dalla Presidente del Consiglio comunale Ruffini, ovverosia su quanto riportato nella proposta di deliberazione. Mi è chiara la proposta di deliberazione: si sta costituendo un Ente di governo che comprenda Comune e Provincia, però viene riportato il decreto legge 150 del 30.12.2013, articolo 13, "Termini in materia di servizi pubblici locali", e al comma 2 ha stabilito quanto segue, e voi lo riportate virgolettato: "La mancata istituzione o designazione dell'Ente di governo dell'ambito territoriale ottimale ai sensi del comma 1 dell'articolo 3 bis del decreto legge del 13 agosto – 2011, immagino, perché qui è 20111, ma immagino che sia 2011, n. 138, convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, ovvero la mancata deliberazione dell'affidamento entro il termine del 30 giugno 2014, comportano l'esercizio dei poteri sostitutivi da parte del Prefetto competente per il territorio".</p> <p>La risposta che era stata data poco fa dal dott. Agostini non mi è stata chiara: ammesso che, cosa sulla quale francamente nutro qualche dubbio, questa norma sia perfettamente applicabile, il 30 giugno 2014 è il termine per costituire l'Ente di governo, per costituire l'Ente di governo e procedere ad un affidamento o per procedere all'affidamento, costituito o meno l'Ente di governo? Faccio questa terza ipotesi rispetto a quanto mi è stato appena spiegato dal funzionario provinciale, perché se mi si dice che l'Ente di governo va ratificato dalla Giunta regionale, allora dovremmo proporre soltanto questa proposta di deliberazione il 24, attendere la ratifica dell'Ente di governo e, eventualmente, con un Ente di governo con pienezza di poteri procedere all'affidamento, ammesso che questo sia obbligatorio. E' chiara la domanda?</p>
SCAPIN	<p>Oltre ai termini appena citati dal mio collega che riguardano le leggi, andando nello specifico e nel merito sulla fusione, io da questa Commissione e dai qui presenti mi aspettavo, e mi aspetto ancora, dei dettagli veramente importanti su quello che è il piano industriale di questa fusione. Cioè leggo l'ennesimo – perché ne ho letti parecchi in questi giorni – comunicato delle maestranze, che vedo qui presenti in buon numero, in cui condizionano la firma dell'accordo a determinate risposte dell'Amministrazione e delle aziende che vanno a farle.</p> <p>La prima delle risposte di cui c'è necessità è capire le garanzie che devono venire dagli Enti, in questo caso la Regione, che contribuisce con il contributo del 50% dei bilanci delle società, come può coprire, come potrà andare a coprire un taglio totale di 1.700.000 chilometri, una delle prime cose.</p>
GAUDENZIO	Interviene specificando che l'argomento verrà sviscerato nel punto successivo all'ordine del giorno.
LINCETTO	Chiede di avere delle risposte chiare, da parte del funzionario della Provincia, su bando, gara ed assegnazione, in considerazione del fatto che l'accordo prevede che sia la Provincia a gestire l'Autorità.
GAUDENZIO	Invita quindi i tecnici a dare le risposte ai quesiti posti.
SELMIN (Provincia di Padova)	<p>Chiedo scusa, non pensavo di dover rispondere io a questa domanda. Allora, la norma dice che entro il 30 di giugno 2014 deve essere costituito l'Ente di governo e entro il 31 di dicembre deve essere affidato il servizio al nuovo gestore. Questo prevede la norma.</p> <p>Le ulteriori informazioni che vi posso dare sono che ad oggi, nella Regione Veneto, l'unico bacino provinciale che ha deliberato è la Provincia di Venezia, noi siamo il secondo. Tutti gli altri Enti sono in ritardo per quanto riguarda la costituzione dell'Ente di governo. Ad oggi siamo pienamente a regime con quanto prevede la norma, pertanto entro il 30 di giugno costituzione dell'Ente di governo ed entro il 31 di dicembre procedura di gara.</p> <p>Per quanto riguarda la domanda sulla procedura di gara, l'attuale normativa è il Regolamento comunitario 1370 del 2007 e il cosiddetto decreto legislativo Burlando, il 422 del '97, che all'articolo 18 ha stabilito quale deve essere la procedura di gara.</p> <p>Ovviamente non siamo all'interno del MEPA, quindi non si segue quella procedura. E' una gara di tipo europeo dove, comunque, si procede secondo il Regolamento comunitario e il 422. Spero di avere risposto a tutte le domande che mi erano state poste.</p>
GAUDENZIO	Dà la parola al consigliere Cavatton, per un'integrazione.
CAVATTON	La ringrazio, è molto preparato, mi aspettavo le risposte dal dott. Agostini, ma mi vanno bene

	le sue, che sono a verbale. Lei mi conferma che dal momento che è il Regolamento comunitario la normativa imperante in materia, vi è la possibilità, per Regolamento comunitario, di prorogare gli affidamenti in essere sino al 2019? Le consta?
SELMIN (Provincia di Padova)	<p>La materia è molto articolata e molto complessa. C'è un combinato disposto su quello che lei dice e non è effettivamente così, nel senso che la possibilità di proroga del servizio fino al 2019 è solamente per le società che sono <i>in house</i>.</p> <p>Tengo a precisare che la Provincia di Padova non è un Ente affidante <i>in house</i>, nel senso che l'azienda di trasporto non è di proprietà della Provincia, e comunque un affidamento <i>in house</i> comporterebbe alcuni aspetti relativi al servizio non di poco conto. L'affidamento <i>in house</i> fino al 2019 comporterebbe comunque che l'azienda possa effettuare solamente servizio all'interno del territorio comunale.</p>
GAUDENZIO	<p>Questo aspetto era importante stabilirlo. Se non c'è altro, direi di passare al prossimo punto all'ordine del giorno che, come sanno tutti, tratta dell'aggregazione APS-BusItalia Nord.</p> <p>Sono state preparate alcune <i>slide</i> per illustrare meglio il processo e darei la parola al Vice Sindaco Ivo Rossi.</p>
ROSSI	<p>Buonasera a tutti. Vedo che non solo sono presenti le tre Commissioni in forze, ma anche i lavoratori, che saluto, e anche le rappresentanze sindacali. Si tratta, indubbiamente, di uno dei temi più importanti che questo Consiglio comunale sia chiamato ad affrontare nel periodo residuo di questo suo mandato, ma le cui ragioni affondano in diversi anni fa, in cui si è cominciato a ragionare sulla necessità di modificare l'organizzazione del servizio del trasporto pubblico nella nostra città e nella nostra provincia, superando la frantumazione che ha sempre caratterizzato la divisione fra il bacino urbano ed extraurbano.</p> <p>Ci sono una serie di ragioni, che mi sono sempre state raccontate giustamente anche dai Sindacati nel corso degli anni: la necessità di miglioramento del servizio, di evitare le sovrapposizioni, quindi riducendo anche i costi, che poi finiscono inevitabilmente per gravare sulla collettività attraverso la tariffazione o anche attraverso la contribuzione che, in questo caso, dà la Regione. Altra necessità che si è sempre avvertita è quella di avere un servizio moderno, con un biglietto unico, evitando di dover avere più gestori. Sappiamo che, laddove è stato sperimentato il biglietto unico, con Unico Campania, però con aziende frantumate, è stato in qualche misura un fallimento. La soluzione migliore è quella di dar vita a un'azienda unica, quindi un unico gestore, che al suo interno poi organizza le sue economie.</p> <p>Ci sono ragioni ulteriori, che stanno anche nei tagli che ci sono stati, o meglio, nei mancati adeguamenti rispetto agli aumenti dei costi che ci sono stati nel corso degli ultimi anni nel servizio di trasporto. Sapete che la Regione ha mantenuto, o addirittura tagliato, una parte delle contribuzioni; ci siamo trovati più volte nel corso degli ultimi anni con molti di voi, giusto in quest'Aula, assieme alle altre aziende di trasporto che operano nella nostra Regione, per rivendicare l'adeguamento, cosa che è stata fatta in altre parti d'Italia. Noi sappiamo che abbiamo delle aziende che tutto sommato hanno standard di efficienza molto elevati, con un rapporto fra costi e ricavi che è nell'ordine del 42% con i biglietti. In altre parti del Paese i valori sono molto, ma molto inferiori, rispetto anche all'obiettivo che si è data la legge Burlando, che è stata ricordata prima, del 1997, che fissava l'obiettivo, se non vado errato, al 35%. Questo per dire che, comunque, con le contribuzioni in diminuzione da parte della Regione e il mancato adeguamento rispetto ai costi, si è creata una situazione di grande difficoltà, difficoltà che ci sono un po' in tutte le aziende del nostro Paese. Non parlo di talune aziende che hanno accumulato più di un miliardo di <i>deficit</i>, e sono quelle classiche situazioni che poi pesano sull'intero sistema Paese, che non si può assolutamente permettere cose di questo genere. Lo dico perché bisogna fare della buona Amministrazione, uno dei fondamenti della nostra azione.</p> <p>Ho fatto queste premesse perché è con questa serie di valutazioni che attengono alla qualità del servizio, e anche alla tutela dei valori dell'azienda, in questo caso soprattutto l'<i>asset</i> più importante, che è quello dato dai lavoratori, che più di un anno fa, era ancora Sindaco Zanonato, si è esplorata la possibilità di realizzare un'unica azienda di servizio di trasporto nella nostra Regione, assieme anche al Comune di Venezia. E' stata fatta una lettera d'intenti che ha dato avvio a un percorso che oggi è senza Venezia, per ragioni tutte interne a quell'azienda: come dire, non era pronta ad affrontare questa sfida, che noi invece abbiamo in qualche modo affrontato, su cui stiamo lavorando e che ci porta qua.</p> <p>E' stato un lavoro lungo, abbiamo cercato di tenere il più possibile informati tutti i soggetti, le RSU, le rappresentanze sindacali di categoria, ma anche le rappresentanze confederali, perché ci rendiamo conto che si tratta di un passaggio importante e soprattutto, quando ci sono cambiamenti, accompagnati anche con il massimo di informazione, perché uno deve sentirsi tutelato e capire l'orizzonte verso cui si sta andando. Questo, appunto, è stato il percorso, è durato molto tempo, perché c'è stata una trattativa che obbligava anche alla riservatezza fra le due società, APS e BusItalia: per poter stabilire come costituire la <i>newco</i> e quali fossero i contributi che ognuna delle due società porta alla <i>newco</i>, era indispensabile andare dentro i singoli bilanci, quindi come elementi di delicatezza e di riservatezza, perché uno veniva a conoscere quello che faceva l'altro.</p>

Alla fine del percorso ne è risultato un lavoro - lo ricordo perché con molti di voi ci siamo già trovati in tantissime occasioni - che dalla prima volta in cui è stato presentato una sorta di preaccordo di fusione, nel mese di novembre, con l'indicazione di possibili soluzioni, nei valori dell'azienda alcuni elementi sono cambiati. Si è partiti da una valutazione che, nuda, dava come peso di APS rispetto a BusItalia 18 a 82, dopo siamo arrivati a 32, grazie anche a una trattativa piuttosto serrata che è avvenuta nel corso degli ultimi mesi, condotta dall'azienda, e voglio ringraziare il Presidente e anche il Direttore per il lavoro che hanno fatto, perché dopo ognuno deve fare la sua parte. Non ringrazio, ovviamente non perché non lo voglia ringraziare, Stefano Rossi, perché era la controparte, e quando si incrociano due aziende, ognuno tenta di portare a casa il massimo del risultato, ovviamente, per la propria.

Il risultato finale, il punto in cui siamo arrivati oggi, che ci ha consentito di portare la deliberazione in Consiglio comunale, prevede una serie di cose. Ne dico una per tutte, che è stata al centro della mia personale attenzione, e di Marta Dalla Vecchia, che ha seguito per l'Amministrazione tutte le fasi di discussione dove non potevo essere presente: l'elemento centrale su cui ho voluto proprio soffermarmi era la garanzia del mantenimento di tutti i posti di lavoro e contemporaneamente anche del trattamento economico. Sono consapevole che dove è accaduto in altre parti, dentro le difficoltà del settore che ho l'impressione che sarà costretto a cambiare nei prossimi mesi, non perché lo dico io, ma perché succederanno delle cose, e non è un caso che fra l'altro già alcune aziende chiamino, del Veneto, per avviare un ulteriore processo di aggregazione con l'azienda che si va a organizzare. L'occupazione, per quello che è successo in altre città, rischiava di essere messa non dico in forse integralmente, perché non avrebbe senso, però, mettere in discussione anche solo un posto di lavoro, questo non ci andava bene perché sarebbe stata una condizione che non avremmo potuto accettare e che, personalmente, non avrei accettato.

Vado rapidamente: siamo riusciti, a seguito della trattativa, ad avere una condizione che io penso molto positiva. Non vi parlo del gestore unico del trasporto pubblico locale, biglietto e abbonamento unico, unificazione linee e fermate. Questi sono i risultati, ovviamente, della riorganizzazione, così come il coordinamento degli orari, perché va da sé che l'unico gestore risponde a un'unica logica.

E' stata messa nella *slide* anche la prospettiva, perché non ci nascondiamo che noi stiamo investendo e vogliamo continuare a investire nel trasporto pubblico e nella mobilità sostenibile per questa città per liberarla dal carico del traffico e, come sapete, siamo destinatari di un finanziamento da parte dello Stato, che dovremmo conseguire. Non è cosa già realizzata, conseguita, ma su cui penso che siamo nella *short list* delle prime tre città e dobbiamo, però, non perdere l'opportunità. Quindi la nuova linea del tram, per poter svolgere il nuovo servizio, abbiamo pensato, verranno acquistati due nuovi rotabili della *Translohr*, quindi due nuovi tram, per poter integrare i servizi riorganizzati.

Dei cento nuovi autobus ve ne parlo dopo, ma insomma, fanno parte sempre delle prospettive. E altro elemento di prospettiva, trattandosi di un'azienda, lo ricordo perché capisco che la semplificazione porta a pensare che stiamo parlando della privatizzazione di un'azienda pubblica. In questo caso stiamo parlando di due aziende, una pubblica al 99,9%, di proprietà del Comune di Padova, che è APS Mobilità, l'altra di proprietà delle Ferrovie dello Stato, la cui proprietà delle Ferrovie dello Stato è al 100% Ministero del Tesoro, quindi diciamo che il regime è privatistico, in cui opera, ma sostanzialmente è un'azienda pubblica, e anche con un solido capitale, perché se fallisce il Ministero del Tesoro credo che siamo messi male tutti quanti noi, prima ancora che, ovviamente, solo i dipendenti. Sarebbe messa male l'Italia. Questo per dire anche della solidità dell'azienda.

Perché citavo le Ferrovie dello Stato? Perché una delle cose che sarà resa possibile dal fatto che abbiamo come *partner* il gestore, che è Ferrovie dello Stato, diventa molto più semplice perché comunque Mauro Moretti - credo verrà qua la settimana prossima, credo che sarà anche una buona occasione per incontrare i lavoratori, perché è importante avere l'orizzonte e anche le assicurazioni necessarie - mi ha chiamato e si è dichiarato disponibile anche a raccontare cosa intende fare, perché la cosa importante io penso sia poi l'integrazione ferro/gomma, di cui si parla da tanti anni. Se parte finalmente il sistema metropolitano ferroviario regionale, l'integrazione dei due sistemi consentirà di fare un piccolo salto di qualità. Io non voglio illudere nessuno perché raccontare, come dire, panzane, siamo tutti stati capaci nel corso degli anni. Vorrei limitarmi semplicemente alle cose che sono credibili e fattibili, e quindi la riorganizzazione dei servizi anche in area metropolitana, ma soprattutto l'integrazione con il ferro.

Quali sono le condizioni che sono state create? Il rapporto all'interno della *newco*, in base ai valori, sono 44% APS Mobilità e 56% BusItalia; se dopo si guardano anche i numeri interni, tenendo conto che BusItalia gestisce anche il servizio di trasporto urbano ed extraurbano di Rovigo, si capisce che è un'azienda la cui consistenza di per sé sarebbe addirittura più grande. Si troverebbe quindi questa nuova società, con questa composizione sociale, a gestire il trasporto urbano ed extraurbano della Provincia, perché diventa BusItalia Veneto, quindi è un ramo che viene scorporato rispetto a BusItalia nazionale ed avrà una sua propria



autonomia.

La sede, anche questo è stato oggetto di discussione molto dura, perché l'intenzione di Busitalia era, anche per tradizione, per scelta specifica del Gruppo, di mantenere tutte le sedi concentrate a Roma, quindi nella sede delle Ferrovie dello Stato. Trattandosi di una società regionale, che vogliamo sia integrata in questo territorio e che diventi anche il polo aggregatore di ulteriori altre aziende nel futuro, una delle condizioni che abbiamo posto, e che alla fine Busitalia - ma non è stato semplice - ha accettato, è di collocare la sede a Padova in via Rismondo, cioè dove è posizionata attualmente. Questo per dire anche la centralità attribuita al territorio.

*Scorrono alcune slides*

Alla fine la società avrà 971 lavoratori – la sommatoria delle due società – e questo dà anche l'idea della dimensione importante e dell'attenzione che dobbiamo avere in questo senso; 605 autobus, di cui 235 di APS e 370 di Busitalia. Là vedete i numeri, dopo in caso possiamo anche distribuirli: è una piccola sintesi, un piccolo *vademecum* di com'è la struttura della nuova società. Complessivamente, porta oggi 225.000 passeggeri al giorno: 100.000 li porta Busitalia, mentre 125.000 APS, perché è comprensibile che ne portiamo di più pur essendo più piccoli, perché stiamo parlando di ambito urbano, che è un mercato in qualche modo su cui c'è maggiore domanda.

I tram passano da 16 a 18, perché dentro il processo di integrazione, altro elemento che è stato oggetto della trattativa, verranno acquistati altri due tram, perché nel momento in cui si fa l'integrazione sui due capolinea, per non lasciare a terra le persone senza dargli la possibilità di raggiungere il centro, è necessario aumentare la capacità del nostro sistema tramviario. Non potendo aumentare il numero delle casse del tram, ovviamente siamo obbligati a fare un investimento e lo faremo a breve. Uno degli impegni, sempre a sostegno della mobilità e quindi anche per il miglioramento, non è soltanto che si faccia una nuova società, ma anche si vada a migliorare la qualità dei servizi che vengono offerti. C'è un impegno, che sarà una cosa che vedrete nel giro di una quindicina, massimo venticinque giorni, l'arrivo di ventidue nuovi autobus, che fanno parte del progetto che avevamo. Tutti a metano, per dire anche dell'attenzione che si è posta, tra l'altro con la nuova livrea, anche la modalità nuova con cui si presenta il nostro sistema di trasporto in città, e altri 78 che saranno acquistati nei tre anni.

Questo per dire che si fa anche un investimento. Lo ricorderanno i Consiglieri e anche, soprattutto, il personale di APS presente, vedo anche degli amici di Busitalia, che noi abbiamo un parco più vecchio, per esempio, di quello della Lombardia; l'età media nostra credo sia undici anni, per la Lombardia invece, se non vado errato, sono sette anni. Perché la differenza? Perché in Lombardia la Regione contribuisce per l'acquisto dei mezzi; nella nostra Regione da alcuni anni questa cosa... Non voglio dare giudizi politici. Registro soltanto, come registravo prima gli altri numeri, che non vengono dati contributi per l'acquisto di nuovi autobus e gli autobus, compresi i 22 che vedrete in esercizio dalla metà/fine di aprile, sono acquistati in autofinanziamento direttamente da parte dell'azienda, un impegno che si era assunta con il Consiglio comunale e che viene svolto. Così anche i 78. Se contemporaneamente dovessero esserci contributi da parte della Regione per l'acquisto di nuovi autobus, andremo a migliorare ulteriormente la flotta, potremmo anche espanderla, lo dico perché è anche importante: se vogliamo catturare clienti, cioè in questo caso passeggeri, bisogna avere strutture, strumenti adeguati, quindi mezzi. Per carità, abbiamo già dei buoni mezzi, ma alla mattina, siete voi che lo insegnate, siamo costretti a mettere fuori i veicoli più vecchi, quelli che dovrebbero essere non dico rottamati, ma quasi, perché vengono fatti soltanto i bis, le corse straordinarie. Questo per dire delle necessità anche di rinnovamento, per avere una prospettiva della nuova azienda.

Dentro la nuova società, che dicevo appunto avrà sede a Padova, il Comune di Padova avrà due Consiglieri, tra cui il Presidente del Consiglio di Amministrazione. Busitalia ne avrà tre, d'altra parte è al 56%, tra cui l'Amministratore delegato.

Vengo sulla parte più importante, so che oggi fra l'altro sono state fatte delle assemblee con i lavoratori, perché ieri c'è stata un'ipotesi condivisa di soluzione dei punti più delicati, più spinosi che appunto riguardano la sicurezza del posto di lavoro, riguardano la qualità anche delle retribuzioni. Giudicherete voi, ma è stato appunto al centro di tutta la discussione: l'obiettivo del mantenimento dei posti di lavoro è garantito, non ci sarà il *turnover*, perché viene trovato un nuovo equilibrio per i primi tre anni; dal terzo anno in avanti si passerà all'assunzione, mediamente, di 30-40 lavoratori all'anno. Questo per dire che comincia, dopo, una fase diversa.

Il consolidamento delle attuali retribuzioni: non è successo in altre città, mi risulta, dopo ognuno parla bene della sua, parla bene delle cose che sta facendo e quindi fa un racconto magari diverso, però siccome siete testimoni, so che molti di voi hanno avuto occasione di valutare ciò che è successo o sta succedendo in altre città. Queste sono condizioni cui noi tenevamo e che vengono garantite, qui viene definito, non so chi se lo sia inventato, il cosiddetto "zainetto contrattuale": portare dentro alla nuova società queste condizioni, che renderà differente la retribuzione, so bene, perché prima ho incontrato anche dei lavoratori di

Busitalia, delle due parti di società. Io credo che sia interesse – e in questo senso mi hanno già dato garanzie, ma le devono dare loro, perché le mie garanzie possono valere pochissimo in questo caso – avere un contratto di secondo livello integrativo in modo tale che venga armonizzato anche chi prende meno. Questo per dire la filosofia di fondo su cui abbiamo lavorato.

E' chiaro che noi dovevamo costruire questa prospettiva soprattutto – lo dico con il rispetto per gli altri amici di Busitalia – nei confronti dei nostri collaboratori, che hanno dato molto nel corso di questi anni e che dentro il processo di riorganizzazione io ritengo che abbiamo fatto bene a garantire questi aspetti.

So che è stato oggetto di discussione, e devo dire non è stato per niente semplice, perché è un impegno che per noi è pesante, lo dico al Presidente, quello anche del premio di risultato per il prossimo anno, che alla fine viene garantito. Lo dico perché mi rendo conto che ognuno fa la sua parte. Uno dice: questi sono problemi tuoi, te ne devi occupare. Lo dico perché mi capita, su altri tavoli in cui abbiamo problemi anche molto delicati, con altri lavoratori che vivono grazie anche alla contribuzione, e non faccio i nomi, non dico le società o le fondazioni, ma che vengono a battere cassa, e devo dire che, siccome non si può dilatare la coperta, qualche problema ce l'abbiamo, ma comunque noi abbiamo garantito questo aspetto, che ritengo davvero essenziale.

Una preoccupazione che era presente nella discussione soprattutto con le rappresentanze sindacali aziendali, era quella sui trasferimenti. Cosa succede? Siccome faccio parte di un Gruppo che ha attività in giro per l'Italia, magari per punizione ti spostano. E questo è proprio scritto nero su bianco rimangono a Padova, quindi non nel Veneto, perché uno potrebbe dire: vado in giro per il Veneto. Questo per dire anche il livello di attenzione: l'avete valutata assieme anche voi, così come la salvaguardia delle posizioni professionali, legate anche ai turni, agli organigrammi, ma questo l'avete trattato direttamente con l'azienda e la cosa che conta di più è il fatto che a garantire non sia tanto l'azienda, quella attuale, ma soprattutto l'impegno sottoscritto da parte della nuova, perché, noi ci rendiamo garanti, però devono essere loro che poi materialmente si impegnano, e noi saremo qua, ovviamente, per fare questo.

Vado rapidissimamente, perché fa parte del dibattito che c'è stato in tutta questa settimana, quindi non lo voglio eludere, lo dico anche perché stiamo parlando non soltanto ai lavoratori, ma anche soprattutto alla Commissione, perché fra tre o quattro giorni saremo chiamati a votare in Consiglio comunale. Conosco, ovviamente, perché ho letto, le perplessità, i dubbi che vengono alle persone. Per chi, come noi, ha seguito passo passo questa vicenda nel corso di tutto questo lungo anno, più di un anno di lavoro, è semplice dare risposte. Mi rendo conto che uno che tocca con mano all'ultimo minuto si pone il problema: qual è il piano industriale, dove andiamo a finire? Domande corrette. Perché magari non farlo un po' più avanti, perché proprio adesso? Avete sentito anche prima, l'ha detto l'architetto Selmin: noi saremo chiamati a costituire l'Autorità di bacino entro giugno, la Provincia esiste. Cos'è che sparisce della Provincia? Sparisce la rappresentanza eletta, ma le Province rimangono. Saranno gestite da un Commissario che verrà nominato; successivamente appena finiscono la legge, quella non costituzionale - perché per abolire le Province ci vuole una legge costituzionale - per cui per il momento viene nominato un Commissario straordinario. Successivamente, appena la legge avrà definito le modalità, sarà una sorta di Consorzio dei Sindaci, per cui alla fine la Provincia rimane, e quindi l'Autorità che guarda tutto il bacino deve essere comunque costituita l'Autorità per il TPL (Trasporto pubblico locale) entro il 30 giugno 2014, come vi è stato detto. Teoricamente dovrebbero essere fatte le gare entro il 31 dicembre; diciamo che, comunque, è obbligatorio avere indetto la gara.

Nel caso in cui non venga indetta la gara – lo dico, perché dopo tutti quanti pensano che fosse una cosa che poteva andare da un'altra parte –, la legge del dicembre, pubblicata a febbraio, dice che qualora l'Autorità non indica la gara sarà nominato, a cura del Prefetto, un Commissario *ad acta* non solo per costituire l'Autorità di bacino qualora non venga fatta, ma viene nominato un Commissario per indire la gara.

Questo per dire che la prospettiva è certa perché non è che viene data la concessione alla nuova società che se la trascina e non si va più alla gara. Anche la nuova società deve passare attraverso la gara, e una delle cose che avevamo sempre detto, ricordato a molti di voi, è che se noi non siamo attrezzati per affrontare la gara, e questa era la preoccupazione anche della Regione Veneto, le nostre due aziende rischiano di non vincere, nessuna delle due, la gara.

D'altra parte un'altra delle condizioni che mi viene sempre ricordata da tanto tempo: in Inghilterra e in Francia ci sono quattro o cinque operatori, da noi abbiamo più di 1.100 aziende, solo quaranta nel Veneto. Questo per dire del processo che dovrà essere messo in moto: con le gare bisognerà essere preparati perché altrimenti gli altri operatori rischiano di vincere.

Domanda: APS potrebbe partecipare alla gara da sola? Perché uno poteva dire: scusate, perché volete fare comunque una fusione, e noi possiamo partecipare alla gara? I requisiti

	<p>minimi per poter partecipare alla gara li traduciamo in termini di chilometri: sono minimo 21 milioni di chilometri, che noi non abbiamo, cioè APS non ha, fa 8 milioni di chilometri. Quindi APS si sarebbe trovata nelle condizioni di non poter partecipare alla gara; eventualmente di partecipare alla gara in ATI con un altro soggetto. Ci vai però con il cappello in mano, perché se quel soggetto possiede già i chilometri, non ha bisogno dei tuoi; potrebbe anche dirti: non ho bisogno di te. E al termine della gara, sapete bene, lo devono sapere anche i Consiglieri comunali, questo è stato al centro delle mie preoccupazioni: il nuovo gestore, nonostante tutte le clausole sociali, finisce, come è successo in altre città, col tenere soltanto i lavoratori che gli servono, quindi con anche possibilità di esuberi. Contemporaneamente i parametri salariali non sono più quelli che abbiamo contrattato, ma diventano parametri, io non sono esperto della materia, del contratto collettivo nazionale di lavoro, e quindi con un danno economico nei confronti dei lavoratori molto, molto pesante. In più il danno economico che si arrecherebbe al Comune di Padova è rilevantissimo, perché oggi partecipiamo a una società con il 44%, ci siamo dentro; in caso di gara in cui noi non siamo stati nelle condizioni di partecipare, non solo si crea un danno ai lavoratori, ma contemporaneamente la società vale zero, cioè vale il <i>leasing</i> dei mezzi qualora il nuovo gestore, quello che vince la gara, acquisisca i mezzi di APS, e potrebbe anche non farlo, non è obbligatorio.</p> <p>Perché farlo entro il 30 aprile e non farlo dopo le elezioni? Anche questa è una valutazione che è bene che tutti quanti facciano, perché anche questo ha una incidenza sul risultato finale. La trattativa che ha stabilito queste condizioni va letta nel complesso, ma ne estrapolo una sola, che è quella dei valori patrimoniali delle due aziende, che dà un valore complessivo di 10 milioni di euro, per cui 4,4 sono di APS e 5,5 di Busitalia. Questo valore è stato stabilito con parametro di riferimento il 31 ottobre dello scorso anno. Se lo facciamo entro aprile queste condizioni rimangono; se non lo facciamo entro aprile viene approvato il bilancio che farà l'accertamento del debito, si farà un'altra perizia e i valori scendono, potrebbero tornare di nuovo a 18/82. Quindi con un danno, senza contare tutti gli altri aspetti, rilevante non solo per i lavoratori, ma anche per il Comune di Padova.</p> <p>Questo è un po' il quadro di riferimento; provo a rispondere alle tante domande e sollecitazioni a cui uno magari ha pensato: perché non ci teniamo l'azienda all'interno? Perché dal primo gennaio del 2015 l'azienda, se non dovesse succedere nulla, diventa parte integrante; come se fosse un Settore del Comune, quindi con <i>in house</i>, e il bilancio, il <i>deficit</i> dell'azienda entra nel bilancio del Comune. Siccome stiamo parlando della partita delle spese correnti, dovremmo tagliare due milioni e mezzo, perché abbiamo già la certezza di cosa accade, su altri fronti. Diventa una cosa davvero delicata perché le voci di spesa più consistenti sono le spese sociali, le spese della cultura e la spesa più consistente è quella del personale. Provate a immaginare come si riesce a tagliare su una materia così delicata e complessa. In più avremo tutti i vincoli del Patto di Stabilità, non si potrebbero fare nuove assunzioni, cioè è una cosa che non ha futuro, e in ogni caso si entra dentro la gara. Durerebbe pochissimo tempo, ma si entra dentro la gara e a quel punto, come dire, il problema sparisce di per sé.</p> <p>Spero di essere stato chiaro della delicatezza della scelta che siamo chiamati a fare, dico in coscienza, ma alla fine lo faccio con grande soddisfazione, ringraziando non soltanto il Presidente Levorato e Marta Dalla Vecchia che ha lavorato anche con Busitalia, tutti i collaboratori, perché il risultato, anche alla luce delle valutazioni che hanno fatto le stesse rappresentanze sindacali, è un buon risultato, credo modello a livello nazionale, che garantisce i lavoratori e ci dà una prospettiva certa anche per il futuro.</p> <p>Concludo: quando si dice che l'Italia deve cambiare, pensiamo sempre che siano cose che devono riguardare gli altri. Noi lo stiamo facendo dando una prospettiva, garantendo quello che gli altri non riusciranno a garantire nel prossimo futuro. Di questo personalmente credo che il Consiglio comunale, laddove appunto come immagino, lunedì sera voti a favore, deve andare fiero, perché abbiamo messo in sicurezza un'azienda, abbiamo dato prospettiva anche alle famiglie dei nostri collaboratori. Grazie.</p>
GAUDENZIO	Ringrazia per l'illustrazione e dà il via agli interventi
RUFFINI	<p>Io, intanto ringrazio tutti gli intervenuti questa sera, perché oggi le cose mi sono ancora più chiare. Sono d'accordo con il Vice Sindaco: credo che stiamo decidendo una cosa importantissima, perché io, quando penso al trasporto pubblico locale, lo riferisco immediatamente alla qualità della vita dei cittadini, all'ambiente, alla riduzione dell'inquinamento, alla riduzione del traffico. Questo, naturalmente, se si ha una prospettiva e una filosofia, oltre che politica, anche manageriale per quanto riguarda il trasporto pubblico locale come trasporto sostenibile, facente parte di un insieme di politiche che guardano alla sostenibilità del trasporto pubblico. Però questa operazione, secondo me, va da tutt'altra parte. Credo anche che l'ipotesi di accordo sottoscritto sia anche un accordo buono per quanto riguarda i lavoratori, anche se ho dei dubbi perché si verrà a formare una società in cui metà dei lavoratori staranno benissimo e l'altra metà forse avranno da rivendicare, evidentemente, delle mancanze. Siccome le armonizzazioni di cui ho sentito parlare questa sera, ne abbiamo viste tante nel nostro Paese e non sono mai andate al rialzo, sono tutte andate al ribasso, mi chiedo quanto valore possa avere poi per una società come Busitalia. Ferrovie dello Stato,</p>

	<p>che ricordo, Zaia non li vuole più neanche vedere, cioè dice che gli vuole togliere gli affidamenti insieme a Rossi, il Presidente della Regione Toscana, insieme alla Regione Abruzzo e con altre Regioni, in cui non si può nemmeno salire sui treni dei pendolari perché sono come dei treni che sembra debbano portare il bestiame e non le persone? Invece si investe sull'alta velocità. Ma questo è un altro discorso.</p> <p>Quindi mi rimangono dei dubbi anche sull'accordo. Anzi, prima parlando in maniera scherzosa con i sindacalisti qui presenti ho detto: "Gli dovevate chiedere anche 100 euro in più di stipendio perché vi avrebbero detto 've li diamo', sicuro". Purtroppo sono cose già viste. Io ritengo realmente che i lavoratori di APS Holding svolgano un servizio importantissimo per la città, e i soldi che prendono se li meritano, non è una concessione. Su questo penso anche che ci saranno dei problemi. Io penso che una cosa più seria sarebbe dovuta essere quella di presentare un piano industriale, cosa che si fa ogni volta che ci sono fusioni, aggregazioni, cambiamenti, ristrutturazioni, tagli, licenziamenti, piuttosto che nuove assunzioni. Un piano industriale.</p> <p>Non l'ho visto. Se qualcuno mi vuol far passare per piano industriale queste due relazioni: una si chiama "Integrazione" e l'altra si chiama "Sintesi dell'integrazione", sinceramente, guardate, non riesco proprio a capire perché non ci fate vedere il piano industriale. In base a quello poi si fa l'accordo, insomma, sindacale. I piani sono differenti, comunque.</p> <p>Io penso che, siccome abbiamo capito che se si fa la fusione poi si deve andare in gara, questo ci è stato detto, ovvero se si fa la fusione, non essendo più una società <i>in house</i>, totalmente pubblica, allora l'Ente di bacino deve fare la gara. Quindi è il contrario di quello che, come dire, mi sembra sia stato detto finora.</p> <p>Allora io penso che noi la fusione non la dobbiamo fare, dobbiamo fare assolutamente quello che dice la legge, cioè creare l'ambito ottimale per il trasporto e dobbiamo, da oggi fino a fine anno, fino al 2019, fare un discorso serio sulla creazione di una grande azienda pubblica del Veneto, con la supervisione della Regione, esattamente come stanno facendo in Liguria, grazie ai lavoratori di Genova che hanno bloccato una cosa simile a questa che si vorrebbe fare. Grazie.</p>
	Escono i consiglieri Cavazzana e Di Maria, ore 19:15.
GAUDENZIO	Prego di stare nei tempi, perché è una Commissione. Poi il dibattito lo facciamo in Consiglio comunale, qui ci chiariamo le idee e stiamo sui fatti.
OSTANEL	<p>E' sempre difficile intervenire dopo un intervento così passionale. Io volevo fare delle domande rispetto a tutte le perplessità che ho proprio su quel poco di piano industriale, che non è un piano industriale ma una serie di pagine che spiegano gli intenti per il futuro, che è stato inviato da Busitalia. La parte, secondo me, fondamentale, rispetto al fatto che mi pare sulla questione sindacale si sia arrivati ad un passo avanti, è la questione dei tagli di chilometri, perché io non credo che quello che è scritto nella <i>slide</i>, cioè il fatto che si mantenga lo stato del servizio attuale, sia vero. Perché 1,8 milioni di tagli di chilometri, che viene spiegato è una parte di togliere sovrapposizioni e una parte è tagliare nelle ore di morbida; a me sembra che un taglio di un livello di questo genere non possa essere semplicemente una razionalizzazione, ma è un taglio.</p> <p>Quindi mi chiedo: nel momento in cui i finanziamenti della Regione non saranno costanti, e questo è un altro punto, secondo me, fondamentale, perché – l'ha detto anche prima il Vice Sindaco – abbiamo e viviamo in una Regione che non ha investito sull'acquisto di mezzi pubblici; immagino che nei prossimi tre anni non succederà, come da <i>business plan</i> che ci ha inviato Busitalia, che il finanziamento pubblico regionale non sarà costante. Io anzi immagino che potrà decrescere, mentre Busitalia ha pensato addirittura che sia in crescita. Io mi chiedo questo dato da dove possa essere derivato, se non, ho sentito dire, da alcuni accordi solo verbali, di cui io, sinceramente, non posso fidarmi adesso come Consigliere.</p> <p>Quindi qual è – e chiedo questo all'Amministrazione – il piano B nel caso in cui tutti questi tagli arrivino dalla Regione e, di conseguenza, il trasporto pubblico locale a Padova venga inficiato dal fatto che non ci sono più fondi? Qual è il piano B che l'Amministrazione comunale mette in campo per ovviare a eventuali tagli di chilometri o, ancora, a tagli sul lavoro? Perché oggi, appunto, siamo arrivati ad un accordo che mi sembra buono, ma mi chiedo tra tre anni, nel momento in cui il finanziamento pubblico regionale (o anche prima) possa diminuire, se ci sarà una ricaduta sui chilometri e anche sui lavoratori. Quindi ci vuole, come minimo, il piano B.</p> <p>Quindi io chiedo proprio all'Amministrazione, è la domanda che ho fatto anche nelle altre Commissioni, qual è l'impegno del Comune di Padova a mantenere il servizio attuale costante, visto che dal piano industriale che io ho letto non sarà così, e non posso credere che sarà così.</p> <p>Mi chiedo anche: su questo piano industriale si prevede ci sia un risparmio anche per l'aumento della velocità delle corse di 1 chilometro/ora. Mi è stato detto che non sarà possibile costruire corsie preferenziali, quindi questo è un altro punto che io credo che nel <i>business plan</i> non sia stato affrontato in maniera corretta, permettetemi di dire così, e quindi chiedo anche qui quale potrebbe essere l'effetto poi sul trasporto pubblico locale e sui lavoratori.</p> <p>Ultima cosa, rispetto alle tariffe. Sempre nel piano che è stato inviato c'è scritto che ci</p>

	<p>potranno essere degli adeguamenti tariffari. Si è parlato, in una Commissione precedente, di un aumento che arriva a 1,50 euro a biglietto. Mi chiedo anche qui, nel momento in cui si debba incidere sulle tariffe per coprire eventuali tagli, cosa che io non condivido, chi sarà a prendere questa decisione nel momento in cui siamo, come Comune di Padova, in minoranza. Quindi mi chiedo anche quale meccanismo di decisione si utilizzerà per alcune questioni che sono di interesse pubblico all'interno del CdA formato da tre più due, ed è questa, insomma, la questione che io pongo.</p>
MARCHIORO	<p>Io vorrei capire in questa sede, come intervento tecnico, perché, su quale base si è scelto di andare a un accordo, ad una trattativa con BusItalia. Evidentemente, non essendoci, diciamo così, una gara per le trattative, cerchiamo di capire perché è stato individuato questo <i>partner</i>. Probabilmente per altre ragioni o per ragioni anche economiche, quindi vorrei una risposta in questo senso, anche tecnica. Così come vorrei, ma questo l'avevo detto al Vice Sindaco anche al primo incontro che abbiamo avuto, rassicurazioni rispetto agli accordi sociali, o quanto meno parasociali. Faccio riferimento al promemoria dello Studio Giordano allegato alla proposta di delibera, o quanto meno quello che è stato approvato nella delibera di Giunta comunale.</p> <p>Che cosa chiedo, in buona sostanza? Come dovrebbe comportarsi la <i>newco</i>, rispetto, eventualmente, ad altre aggregazioni, fusioni, proposte, interessi. Ciò che vorrei capire è, di questa percentuale, cosa può cambiare nell'ipotesi in cui vi sia un interesse da parte di altre società, di altri gestori? Per esempio, personalmente, ritengo sarebbe stato molto più interessante condurre trattative con altri soggetti gestori regionali, evidentemente per costituire una società regionale a carattere pubblico o, quanto meno, uniforme in senso anche per la gestione.</p> <p>Se c'è tutto questo interesse da parte di altre società, come ci si relazionerà con questi? Che cosa succederà? Qui c'è un rinvio, in maniera generica, sull'aggregazione tramite acquisizione diretta di società esistenti. Vorrei capire se in questo senso esiste uno specifico punto all'interno di un patto parasociale, che qui ovviamente non è chiarito; almeno verbalmente, chiaritemelo in questo senso.</p>
FORESTA	<p>Io penso che, se siamo arrivati dove siamo arrivati, è giusto fare il percorso. Questo lo dico per alcuni dei Consiglieri che forse non c'erano nella passata legislatura, per non tornare indietro col tempo.</p> <p>Allora, nel 2003 venne costituita APS Holding S.p.A., ma non spendiamoci una parola perché ogni cosa ha una sua motivazione. Nel 2011 c'è l'aumento del capitale sociale, che è un'altra delibera di Consiglio, e il passaggio dei parcheggi in APS Opere e Servizi. Facendo un passo indietro, perché c'ero e mi ricordo, nel 2008 c'è la modifica dello Statuto societario di APS Holding, cioè a dire il passaggio – qui ho la delibera di Giunta e di Consiglio – di questa società sostanzialmente al controllo analogo. Cosa vuol dire il controllo analogo? Io prendo il punto n. 1, lo leggo per chi non l'ha letto: "E' necessario apportare alcune modifiche al vigente Statuto della APS Holding S.p.A. onde rendere più stringente il controllo da parte del Comune sulla società. In particolare, le modifiche e le aggiunte riguardano", tralasciamo le altre e continuiamo al punto n. 1: "che la società APS S.p.A. non sia più una società a prevalente capitale pubblico, ma a totale capitale locale, incredibile a privati, intendendo per capitale pubblico locale il capitale detenuto da Enti pubblici locali in via diretta, ovvero indiretta tramite società da loro interamente partecipate".</p> <p>Mi ha preceduto il dottor Selmin, che ha spiegato bene la delibera precedente, quindi sostanzialmente qui si tratta di una società <i>in house</i>. Quindi nel momento in cui, Vice Sindaco, noi andiamo a questa fusione, accorpamento o che dir si voglia, si perde il principio giuridico, quindi da quel punto certo che dobbiamo andare in gara. "L'Ente locale – dice il controllo analogo – esercita sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi. L'Ente controllante esercita un assoluto potere di direzione, coordinamento e supervisione dell'attività della società. La società è una entità distinta solo formalmente dall'Ente e, in concreto, continua a costituire parte dell'Ente stesso. Il Consiglio comunale annualmente approva la delibera degli indirizzi sulla programmazione strategica della società", e mi piacerebbe sapere quante volte è stato fatto "sugli acquisti superiori a 150.000 euro e sugli impegni di spesa pluriennali superiori ai 2.500.000 euro". Questo dicono le carte.</p> <p>Ora andiamo alle questioni nostre. Allora, chi ha pilotato, Vice Sindaco, la fusione con Magazzini e Interporto è il dottor, o meglio, il ragioniere Francesco Giordano, Studio Giordano, che mi pare anche, tra le altre cose, non ho nulla contro Francesco Giordano, che io anche conosco, ma mi pare che, se si fa un giro su tutti gli Enti partecipati, lo troviamo spesso. Quindi questo documento, che è un parere, perché questo non è un piano industriale, questo è un parere, dove non c'è una valutazione asseverata, una perizia di proiezione di presunzione, una tabella, un piano industriale. Quindi qua stiamo andando a fare una fusione senza i documenti che determinano e sono assolutamente determinanti di quello che può essere o deve servire per fare una fusione.</p> <p>Poi ho trovato risibile un'altra cosa, Vice Sindaco: nella fusione io vedo uno sbilanciamento assoluto, al di là di questa grande quota che abbiamo portato a casa. Allora noi paghiamo un</p>

	<p>mutuo, ricordo, per il discorso tram, 60% lo Stato a fondo perduto e il 40% lo paghiamo noi, 3.500.000 euro all'anno, mi pare di ricordare, ma lei certamente stasera ci aiuterà. Ma questo valore quale perizia l'ha stabilito? L'ha stabilito lo Studio Giordano perché una mattina si è svegliato e si è fatto un giro con i dirigenti? Poteva essere 2, 5, 4, <i>quien sabe</i>? Questo non lo sappiamo, e ce lo dovrebbe dire una perizia asseverata, non lo Studio Giordano, con tutto il rispetto.</p> <p>Allora, il problema e le difficoltà dei trasporti pubblici non è certo da ora. La questione delle concessioni mi pare risibile: è dal '98, con la legge Burlando, che andiamo avanti! Mi deve spiegare come si fanno a ridurre i costi senza che si riduca il personale, senza che vengano tagliate linee. Perché questo studio è già stato fatto, 2001/2006, lei si deve ricordare, con Verza, insieme a Zanonato, parliamo di 2001/2006, ed è stato cassato perché incompatibile allora con le organizzazioni Sita; l'ha fatto, per ricordarle, KPMG, e lo sa bene, e non si è fatto niente.</p> <p>Adesso Venezia, che sta vivendo una situazione di questo tipo, perché erano la palla al piede di fondo, no? Mi pare che qualche esodato Venezia fra poco lo farà, e se volete spiegarci che tutto va bene, ne sono convinto per tre anni. Noi abbiamo esperienze forti, già vissute sul campo, dalla ZIP. Noi abbiamo Presidenti, amministratori, di qua e di là, che quello che ci sta meno in un posto sono otto anni: ZIP, IRA, APS AceGas, APS Holding, Fiera. Dico, qualche volta si ruota, si cambia? O andiamo avanti per continuare sempre le solite cose?</p> <p>Adesso io arrivo alle domande, ne ho preparate quattro; la premessa è perché le cose si devono sapere: la storia e la geografia ci aiutano; se non sappiamo la storia e la geografia, è inutile schiacciare pulsanti.</p> <p>Il personale, nelle ore di morbida, signor Vice Sindaco, si ferma nella cintura esterna; per il resto delle ore fa qualcosa, si cambiano, ci sono organizzazioni nuove, diverse? Uno.</p> <p>Due: se BusItalia – questo poi ho visto che l'avete, con la bozza, rivisto – va a Belluno, i lavoratori seguono. No, per fortuna adesso l'hanno rivista, sono a Padova. A cosa serve la struttura <i>holding</i> con i quindici dipendenti, le quindici persone che rimangono? L'amministratore delegato, ho letto nell'allegato alla delibera, 180.000 euro all'anno; resta da definire il compenso del Presidente, quello resta da definire, dei Consiglieri di amministrazione si fa dopo, no? Come tutte le cose si fanno dopo. Normalmente, quando si fanno le cose ci vuole anche uno Statuto che ci aiuta per comprendere e capire meglio. Ma c'è una questione di fondo, che è quella che ci tiene tutti qua: il discorso della <i>governance</i> e delle regole, signor Vice Sindaco, perché purtroppo qui di occasioni ne abbiamo avute, e lei che da dieci anni è Assessore ai Trasporti queste questioni dell'incremento del capitale sociale di questa azienda l'ha visto già precedentemente al 2011. Se ci fossimo preoccupati prima nel percorso, sicuramente oggi non staremmo a decidere più e a parlare di questo.</p> <p>Io penso e ritengo, con tutto il rispetto e l'impegno che lei sta dando alle cose, che è arrivato il tempo che questa, chiamiamola "patata bollente", se tale è o deve essere, è giusto che la prenda in mano chi domani, se sarà lei lo metta nel suo programma, farà il Sindaco e poi conduce a compimento tutto.</p>
SCAPIN	<p>Io, purtroppo, prima ho chiuso la mia domanda, ma vedo che, nonostante la seconda parte della Commissione, non ho ricevuto alcuna risposta, perché non abbiamo fatto altro che risentire una storiella che si sa, ma da mesi ormai! La sappiamo da quando è venuto per la prima volta Mazzoncini in questo Comune, Vicesindaco, cioè è veramente stancante che ci si imbonisca sempre con queste storielle.</p> <p>La domanda è semplice: non si può costruire una <i>newco</i> con mille persone dipendenti andando alla cieca, senza un piano industriale. Se invece non si vuole andare alla cieca e voi avete gli occhi bene aperti, rendeteci edotti anche noi, fatecelo vedere, perché non possiamo chiedere di votare una cosa del genere, come hanno bene anticipato i miei colleghi, con 1.700.000 chilometri tagliati e quindi relativi contributi in meno dalla Regione, senza tagliare da qualche parte personale, senza tagliare soprattutto servizio, per quanto ottimizzato possa essere. E' una cosa che non sta né in cielo né in terra! Ma, se voi siete capaci di farlo, dovete farcelo vedere prima del voto, e questa era la sede, non la sera del Consiglio comunale, d'accordo?</p> <p>E' chiaro che qui c'è qualcosa d'altro che si vuole fare, quando si sa benissimo che non è necessario, per una azienda <i>in house</i>, andare immediatamente in gara, ed è chiaro, perché si potevano percorrere le vie dell'ATI, non solo con BusItalia; anche con BusItalia, la fusione è una cosa da fare, auspicabile, ma non in questi tempi e non in questi modi, a mio avviso.</p> <p>Allora la domanda è: dateci questo piano industriale benedetto!</p> <p>Altra domanda: perché dobbiamo in ogni caso consegnare la maggioranza a BusItalia, che la vuole, è condizione <i>sine qua non</i>, ce l'ha detto chiaramente Mazzoncini quella sera, condizione <i>sine qua non</i>, perché? Perché così non siamo obbligati – l'ha fatto ben capire – a seguire le regole dei dipendenti pubblici. Ma allora diventa una società pubblica o privata? Perché, se è pubblica, hanno le stesse regole del pubblico e quindi gli stessi vincoli; se è privata è un'altra cosa, e allora è una privatizzazione e non è più un'azienda pubblica. Ci si deve spiegare su questi termini, devono saperlo benissimo i dipendenti e i sindacati, non per</p>

	<p>altro, i dipendenti hanno fatto un patto condizionato, cioè “vedere carta – pagare cammello”. Di queste risposte, allora, abbiamo bisogno perché non si può chiedere la responsabilità di una cosa, di una consegna, di una svendita di un'azienda che ha costruito il suo capitale umano, di mezzi e di competenze negli anni, con sacrifici di tutti i padovani negli anni, per consegnarla e svenderla a piani politici che sono oltre questo livello e vanno molto oltre a livello di segreterie nazionali, e lo sappiamo benissimo.</p>
BERNO	<p>Grazie. Il mio obiettivo non è prendere applausi, lo premetto, e quindi non ne prenderò, però la domanda che vorrei fare a voce alta a tutti i colleghi che saranno insieme a me chiamati lunedì a votare è: andremo a prenderci gli applausi dei lavoratori nel momento in cui non si potrà più partecipare alla gara con le condizioni attuali perché APS oggi non può presentarsi alla gara? Andremo dai lavoratori a prenderci gli applausi nel momento in cui si taglieranno posti di lavoro? I facili applausi è facile prenderli, ma le decisioni difficili, assumendosi delle responsabilità con una visione lunga, è un po' più difficile, ma forse è il tratto di serietà che almeno contraddistinguerà, credo, il Partito Democratico che rappresento.</p> <p>E' questione, credo, di avere una lungimiranza anche sulla tutela del lavoro, anche sulla prospettiva dello sviluppo di una società. Allora, giustamente il Vice Sindaco, nella presentazione anche molto chiara, che credo verrà messa a disposizione di tutti i Consiglieri, ha esplicitato in modo direi molto preciso quelle che sono le caratteristiche di questo progetto, che personalmente mi convince molto. Ma forse si è soffermato troppo poco su quello che sarebbe lo scenario laddove questa operazione non andasse in porto, perché far demagogia è facile, l'ha fatta Foresta, Ruffini, Scapin, tante persone; il problema di fondo è: se non va in porto l'operazione ci assumiamo una responsabilità enorme. Andremo a prenderci gli applausi dai cittadini dicendogli che due milioni e mezzo di perdita certa nel prossimo bilancio li taglieremo dal sociale, dalla cultura, dal personale? Andremo a prenderci gli applausi dai lavoratori nel momento in cui comunque i posti di lavoro, alcuni, salteranno?</p> <p>Mi pare che a livello di sindacati, è chiaro che, i lavoratori hanno molte visioni e non tutti, magari, la pensano allo stesso modo, ma mi risulta che fra ieri sera tardi e durante la giornata si sia arrivati a un accordo positivo su questo progetto, perché probabilmente la maggioranza dei lavoratori, insieme a chi, come il Comune, attraverso APS, e Busitalia, hanno portato avanti un progetto che ha una prospettiva, ha in qualche modo una possibilità di garantire uno sviluppo, che fra parentesi, qui c'è uno slogan nell'ultima <i>slide</i> che abbiamo lasciato, va proprio nell'ordine della città sostenibile, di uno sviluppo anche di qualità di servizi che interessa, oltre alla tutela, ovviamente, dei lavoratori, e che probabilmente si riesce a sviluppare avendo anche una massa critica, in questo caso un <i>partner</i> che fa riferimento alle Ferrovie dello Stato, che sottolineo, non dimentichiamoci, l'ha detto il Vice Sindaco, non è un'impresa privata, è un'impresa controllata dal Ministero, quindi pubblica, e il fatto che sia la Ferrovia ci interessa molto anche per tutte le famose sinergie gomma/ferro di cui ci riempiamo tanto la bocca, ma sembra che quando è il tempo di poter chiudere delle operazioni, non è mai il tempo, perché ci sono delle persone che guardano più l'aspetto, come dire, della demagogia e non della prospettiva.</p> <p>Ho chiuso e credo che lunedì avremo modo di esplicitare le nostre posizioni.</p>
MAZZETTO	<p>Faccio riferimento ad un invitato di pietra, che è Levorato. Lei stasera è stato con gli occhi giù, però quei debiti, io vorrei una spiegazione sul <i>deficit</i>. Sul bilancio non si può, caro Vice Sindaco, fare una paginetta in cui parli in maniera consequenziale. Qui dici: “...<i>deficit</i> di bilancio 2013 di APS ricadono sul bilancio...” Qui fai un ricatto, poi continui come, se succedesse questo la conseguenza sarebbe che i cittadini non avranno i servizi eccetera eccetera.</p> <p>No, allora leggendo questa, se magari la fate vedere anche a tutti quanti, è questa, ecco, grazie signora, “Effetti mancata aggregazione”, questa è intimidazione. (vengono recuperate delle slides)</p> <p>Allora questo, questo è un ricatto, giusto? Io lo leggo così, cioè: dato A ne consegue B; dato C (o dato E) ne consegue Z, se poi ci sono tante e tante fasi successive. Allora adesso io vorrei una spiegazione. Non ditemi che sono fuori tema, ma come cittadina io ho bisogno di sapere. Se so, se conosco, e non mi basta una cifra buttata là, tutte le motivazioni per cui siamo arrivati a questo <i>deficit</i> forte. Allora, intanto io penso che chi ha gestito, da Pillon a Levorato e a tutti gli altri, abbiano lavorato male, chiaro, malissimo, strapagati.</p> <p>Allora io leggo questa pagina, perché leggo le pagine che mi piacciono e questa mi piace, le altre no.</p> <p>Io voglio documentazione per lunedì, deve essere dentro in casella di tutti quanti i Consiglieri.</p>
	Esce la consigliera Barzon, ore 19:45.
CAVATTON	<p>Siccome dopo mi danno poco tempo, io, ahimè, signor Vice Sindaco, facente funzioni, lei sa che io ho dei dubbi, non tanto sulla sua legittimità formale, quanto sulla legittimità politica di proporre questa fusione. Li ripeterò in Consiglio comunale, è quella la sede, altrimenti verrei bacchettato da un altro facente funzione, che è il facente funzione del Presidente di Commissione, ma comunque tra invitati di pietra e fantasmi di banco mi pare che l'unico che abbia dato risposte precise fino ad ora sia il povero rappresentante dell'Amministrazione</p>

	<p>provinciale, che ringrazio. Povero nel senso che si è assunto l'onere. Allora io ho una domanda molto precisa, e tra l'altro mi dispiaccio che il Presidente facente funzioni della Commissione non impedisca a chi aveva tutto il diritto, e secondo me dovere, di intervenire, di interloquire quando parla un Consigliere, perché i Consiglieri comunali, che sono chiamati a compiere una scelta in proposito, sono stati eletti, mentre invece il Vice Sindaco, esattamente come il dottor Levorato, sono dei nominati. Quindi, se intendeva intervenire, poteva farlo all'inizio di questa seduta, anche se io so – perché ho memoria storica – che anche il dottor Levorato ha provato a partecipare all'agone elettorale, con alterni risultati, tra l'altro in un partito che adesso siede nella parte opposta rispetto a quello dell'attuale Vice Sindaco. Ma sono cose vecchie, risalgono al 1999.</p> <p>In ogni caso, <i>pacta servanda sunt</i>. Io ho letto tantissime ipotesi di accordo sindacale e ritengo che, visti i nervi a fior di pelle, poi sia giusto quanto ha dichiarato la Presidente del Consiglio prima, avreste potuto, cari lavoratori, chiedere qualsiasi cosa e vi sarebbe stata, almeno sulla carta, concessa. Dico sulla carta perché io mi sono posto un problema, che immagino vi siate posti anche voi e, se non l'avete posto a voi stessi, non posso pensare ad altro che a malafede, e cioè, indipendentemente dalla rappresentanza effettiva, vede, è per quello che io ne faccio una questione di sostanza e non di forma rispetto a questa delibera, indipendentemente dalla rappresentanza effettiva dei rappresentanti sindacali, mi pare che un eventuale accordo sottoscritto oggi sia sottoscritto da rappresentanti sindacali decaduti. Non lo dico perché i rappresentanti sindacali che stanno operando per il bene dei lavoratori non siano assolutamente efficaci nella loro azione e mirino a tutelare il più possibile i lavoratori, ma perché ci sono norme del contratto collettivo, che voi sicuramente sapete, che mi sembra non siano state rispettate, e qual è? Durata e sostituzione dell'incarico. Glielo leggo: "La RSU resta in carica per tre anni e ciascuno dei componenti può essere rieletto. In caso di mancato rinnovo alla scadenza prevista e trascorso un periodo di tempo non superiore a tre mesi, le strutture territoriali di categoria superiore intervengono per promuovere il rinnovo stesso. Se anche in questo caso non si raggiunge l'accordo necessario, trascorso un ulteriore periodo di tre mesi la struttura di categoria di livello superiore indice le elezioni per il rinnovo delle RSU. Trascorsi sei mesi dalla scadenza la RSU si considera decaduta". Io so che, mi sembra scaduta a luglio 2013.</p> <p>Il problema giuridico che mi pongo è: non andiate a far sottoscrivere accordi sulla testa dei lavoratori quando la parte datoriale in un secondo momento potrebbe impugnarli perché sottoscritte da RSU scadute. Lo dico anche ai lavoratori.</p>
TOSO	<p>Quando il Vice Sindaco parlava delle società <i>in house</i> e del mantenimento delle società <i>in house</i>, c'è un piccolo particolare, e non credo che sia così trascurabile: che una società <i>in house</i> può operare esclusivamente, come ci è stato peraltro spiegato in maniera molto chiara, nel territorio urbano, nel territorio del Comune dove la società <i>in house</i> ha sede legale ed opera. Ora io mi chiedo da utente dei sistemi urbani di mobilità dell'APS, tram e diversi autobus, a me risulta che questa società attualmente serva undici Comuni, oltre al Comune dove ha la sede legale: Selvazzano, Sarmeola di Rubano, Albignasego, Cadoneghe, Vigodarzere, Limena, eccetera. Mi si deve spiegare come si può retrocedere su una proiezione di pianificazione dei servizi territoriali, che attualmente è già oltre, per spostare un punto di vista che, dal mio punto di vista, è altamente ed esclusivamente ideologico.</p> <p>Perché a me hanno insegnato che quando si fa il Consigliere comunale bisogna avere l'idea, giustamente, l'orientamento è opportuno, perché in questa maniera si crea anche una migliore attività del Consiglio. Bisogna anche seguire soluzioni che siano praticabili, che siano per la gente: a) per i lavoratori, per i quali è doveroso lavorare per mantenere loro il posto di lavoro anche con l'attuale situazione, riguardo la contrattazione decentrata integrativa, che altrimenti non verrebbe mantenuta, e credo che questa sia una cosa importante. L'altro aspetto b) che è anche quello degli utenti, perché io da utente, da cittadina, se improvvisamente il mio autobus che sono abituata a prendere col mio abbonamento mi porta nel mio posto di lavoro, che è appena al di là del confine del territorio del Comune di Padova, ma per una scelta improba mi trovo a non avere più il mezzo, a dover sommare mezzi diversi. Si va letteralmente nella direzione opposta a quella che ci si auspica da un sacco di tempo: quella di avere un biglietto unico e di poter utilizzare i mezzi pubblici, i mezzi di mobilità pubblica, che garantiscono una vera democrazia per tutti i cittadini, in un modo adeguato. Tra le altre cose, l'altra domanda è: mi risulta che dal 2009 la Regione non abbia incrementato di nulla i contributi per la mobilità pubblica e credo che questa sia una voce di bilancio importante.</p> <p>L'altro aspetto, si parlava di gara europea. Ricordatevi (e questo lo posso dire perché nel mio lavoro utilizzo il sistema per quello prima la mia domanda sul MEPA): l'Europa obbliga per tutti gli appalti di servizi sopra i 206.000 euro ad andare in gara europea, e non è qualcosa che gli altri si inventano.</p>
RIGOBELLO AUTIZI	<p>Io sto pensando, se questa fosse una trattativa di privati, che le cose andrebbero così, perché un discorso sul piano industriale non è solo necessario, ma è indispensabile prima di parlare di certi argomenti, ma questo l'hanno già detto parecchie persone.</p> <p>Io voglio puntualizzare una cosa: una buona Amministrazione, una sana Amministrazione non</p>



	<p>prende una decisione e poi ce la porta con <i>aut-aut</i>. questa è e questa bisogna accettare per noi, per i lavoratori. Una buona Amministrazione percorre più vie. Abbiamo tempo fino al 2019? No, non abbiamo tempo.</p> <p>Allora, sarò brevissima, secondo me adesso forse non abbiamo tempo, ma la responsabilità non è più nostra, è vostra – indicando il Vice Sindaco - e allora a questo punto dico una cosa, a me sembra di vivere un copione già visto con Hera, stessa identica situazione: svelti, svelti, perché non si può fare altrimenti. Forse le cose adesso sono in una situazione particolare e bisognerà prendere delle decisioni in un senso o nell'altro, però io voglio dire, la responsabilità non è dei Consiglieri perché di questa cosa noi Consiglieri, come per Hera e per altre situazioni, siamo sempre rimasti fuori, sono anni che si decide in un certo modo qui.</p>
LINCETTO	<p>Sarò velocissima. A parte il fatto che, un po' da quanto è stato detto fino a adesso e un po' perché è previsto dalla legge, mi consta che la gara sia obbligatoria; appurato anche, da quanto è stato precedentemente detto, che comunque APS, con i suoi otto milioni di chilometri, alla gara non potrebbe partecipare; mettiamo che con soluzioni diverse da questa un domani lo potesse fare: a me risulta che per partecipare alla gara sia pure prevista una fideiussione piuttosto impegnativa, di cui fino a adesso non si è parlato. Vorrei brevemente un chiarimento anche su questo.</p>
	<p>Esce il consigliere Tiso, ore 20:00.</p>
TOLLIO	<p>Io volevo ringraziare la Presidente Ruffini e anche il Consigliere Cavatton perché pensano che questo accordo aziendale sia stato per noi una passeggiata. Io credo che invece l'abbiamo raggiunto dopo un percorso difficilissimo: abbiamo fatto quattro incontri, dal 28 di gennaio sembrava che le parti non potessero raggiungere nessun accordo, ieri abbiamo fatto quindici ore di trattativa, tanto perché le cose si sappiano, e abbiamo raggiunto ieri sera tardi un'intesa, dove sostanzialmente noi riteniamo di avere tutelato in pieno quelle che sono le condizioni che riguardano i lavoratori, cioè le cose che dall'inizio avevamo posto riguardo la questione della sede di lavoro, del mantenimento retributivo, delle condizioni normative economiche e della tutela occupazionale.</p> <p>Abbiamo sottoscritto quell'accordo, però, ben consapevoli che noi diventavamo, con quell'accordo, arbitri di un percorso di fusione che non ci ha mai convinto completamente, nel senso che fin dal 20 di ottobre, quando abbiamo avuto il primo incontro, fin dal 4 dicembre, quando abbiamo fatto l'incontro con le Commissioni consiliari, noi abbiamo evidenziato parecchie criticità di quella fusione. Ieri sera, in quel verbale che abbiamo sottoscritto con sofferenza; con la grande disponibilità, partecipazione delle aziende del Comune, abbiamo però deciso che alcune responsabilità non possono ricadere sui lavoratori.</p> <p>Intanto noi abbiamo un problema: che nel giro di tre anni i lavoratori passano da 1.020, tra Padova e Rovigo, a 920, quindi c'è comunque una riduzione di 100 occupati, e in questi periodi, insomma, perdere cento posti di lavoro non è una banalità. E' vero che per 50-60 di questi lavoratori non ci sarà, come dire, nessun problema, perché è un percorso prolungato nel tempo e andranno in pensione senza essere sostituiti; per 50 di questi lavoratori, però, che oggi lavorano con le aziende di subappalto, quindi non sono dipendenti né di APS, né di Busitalia, il problema c'è, cioè questi lavoratori perderanno il posto di lavoro. Tanto è vero che noi ieri sera, nel verbale, abbiamo detto: guardate, la questione di mettere a posto i conti di questa azienda dipende molto anche dalle risorse che si mettono in campo; se il Comune di Padova decide che quei tre milioni all'anno che provenivano dalla sosta non vengono più spesi per finanziare il servizio, ma vanno a finanziare l'investimento della nuova linea del tram, significa inevitabilmente che ci sarà un milione e mezzo di chilometri di servizio in meno. Con meno servizio ci sono meno occupati, con meno servizio ci saranno anche meno opportunità per i cittadini.</p> <p>Sicuramente molte cose che ha detto il Vice Sindaco Rossi, che hanno detto i Consiglieri sono vere, nel senso che una fusione dà molte opportunità, il biglietto unico, l'integrazione, la sistemazione degli orari, gli interscambi, sono cose che vanno naturalmente valorizzate. Quello che noi riteniamo, però, è che i Consiglieri comunali adesso debbano intervenire loro per cercare di ridurre i tagli, perché un milione e mezzo di chilometri di tagli sono eccessivi, 750.000 sulla città sono eccessivi, perché riducendo i tagli si possono tutelare meglio i posti di lavoro, e soprattutto riteniamo che l'introduzione del biglietto unico non debba tradursi in un aumento delle tariffe, perché è vero che il biglietto unico dà una opportunità, però se non è più possibile utilizzare un biglietto per 75 minuti, ma lo puoi utilizzare solo in un raggio di 7-8 chilometri, è chiaro che un cittadino che si muove al limite della città rischia di dover pagare una tariffa maggiore.</p> <p>Finisco quindi per dire che noi abbiamo fatto questo accordo condizionandolo al fatto che il Comune assuma una sua decisione proprio su questa questione dei tagli, che si prenda un impegno sulla questione delle tariffe, che rimarchi la sua centralità sulla questione, anche di dove vanno fatti i tagli, perché noi riteniamo che 750.000 chilometri non siano tutte sovrapposizioni e che ci sia il rischio che quindi molte parti della città abbiano, dopo, un servizio peggiore.</p> <p>Quindi queste sono le cose, noi abbiamo cercato di tutelare i lavoratori, però leggetelo</p>

	l'accordo, leggetelo bene, oggi abbiamo fatto un comunicato come RSU per precisare la cosa. La questione la rimandiamo al Consiglio comunale perché è il Consiglio comunale che fa questa scelta politica e deve decidere se il servizio sarà tagliato, se gli occupati saranno meno, se i biglietti potranno aumentare, dove saranno i tagli eccetera eccetera. Grazie.
LEVORATO	<p>Io non prendo molto tempo. Il Vice Sindaco mi ha chiesto di parlare, io purtroppo mi ero trascritto tutte le domande, però ci sono state molte occasioni, le risposte sono state date e cercherò qui di riepilogare in poche parole qual è la situazione di APS Holding.</p> <p>La situazione è la seguente: io sono stato nominato, dal Sindaco Zanonato, Presidente dell'azienda il 16 ottobre 2007, e sono stato rinominato per tre volte. Sono stato rinominato dalle persone che hanno svolto la funzione di Sindaco in questa città e, pertanto, rispondo a loro, non è che devo rispondere a lei, consigliera. Io rispondo a chi mi ha nominato e loro, eventualmente, rispondono del fatto di avermi nominato, perché io sono un tecnico. Il mio compenso è pubblicato sul sito <i>internet</i>, ammonta a 36.000 euro, lo può andare a consultare quando vuole perché noi abbiamo un sistema di trasparenza.</p> <p><i>Intervento fuori microfono</i></p>
LEVORATO	<p>Adesso spiego brevemente qual è il motivo. Come hanno ricordato i Consiglieri, io, quando sono stato nominato Presidente dell'azienda, l'azienda aveva 9,6 milioni di perdite accumulate negli ultimi tre anni: negli anni 2004, 2005 e 2006, perché da quando si è divisa dalla vecchia APS, non avendo più gli utili dell'ambiente e del gas, l'azienda ha prodotto 3 milioni di perdita l'anno, e quindi 9 milioni. In questi otto anni, sette bilanci che io ho chiuso, ne ho chiusi tre in utile, uno in pareggio e tre in perdita.</p> <p>Tenga presente, signora Mazzetto, che noi non lavoriamo come un'azienda normale, perché se in un anno mi viene tolto il parcheggio Valeri con il relativo introito perché il Comune vende il terreno per le sue finalità, e perdo 1.390.000 euro di fatturato in un anno, purtroppo quell'anno siamo costretti a fare perdita.</p> <p>Noi abbiamo fatto 75.000 euro di utili nell'anno 2011; nell'anno 2012 e nell'anno 2013 abbiamo maturato due milioni e mezzo. Mi scusi, ma le rilevo che ogni anno noi produciamo due documenti di circa 250 pagine, che sono il bilancio di esercizio e il bilancio sociale, che mettiamo nella cartella di tutti i Consiglieri quando vengono stampati, e costano moltissimo, le assicuro, anche stamparli, perché bisogna stamparli in tipografia. Abbiamo chiuso il bilancio del 2011 in utile di 75.000 euro e nel 2012 e nel 2013 siamo stati costretti a chiudere in perdita. Per quale motivo? L'ho spiegato moltissime volte. Il motivo è che la Regione non contribuisce, non aumenta i contributi chilometrici dall'anno 2010, quindi sono cinque anni che i contributi rimangono tali, mentre il gasolio aumenta e anche il costo del lavoro aumenta. Il problema di come portare avanti questa azienda è un problema che riguarda il Consiglio comunale. Il Consigliere Scapin prima diceva: facciamo l'operazione, non capisco perché facciamo l'operazione, perché sono dipendenti pubblici. No, il problema è che sono bilanci pubblici, cioè la differenza tra BusItalia e APS Holding è che BusItalia è in realtà un operatore industriale nel settore del trasporto e, essendo un operatore industriale nazionale, non c'è nessun obbligo di integrare il bilancio, come accadrebbe invece se APS Holding rimanesse un'azienda del Comune di Padova.</p> <p>Come ha spiegato il Vice Sindaco, dal primo di gennaio il bilancio, e quindi la perdita, viene integrata all'interno del bilancio del Comune di Padova; il Comune di Padova è costretto, per legge, ad accantonare le quote delle perdite, e accantonando le quote delle perdite il Patto di Stabilità vincola la sua possibilità di spendere il denaro.</p> <p>Se facciamo un'ATI (Associazione Temporanea di Imprese) per fare la gara, cosa che peraltro è possibile, l'ha spiegato bene il Vice Sindaco, alla fine, in esito di questa gara, anche se la vincessimo, noi ci terremmo i nostri due milioni e mezzo di perdita, con l'obbligo di accantonamento, e l'altra azienda che fa la parte provinciale si terrebbe i suoi utili che matura. L'obiettivo di fare una integrazione è quello di rendere sinergica la situazione, servire 1.300.000 abitanti, fare un biglietto unico e, a questo punto, realizzare un'unità aziendale.</p> <p>Quando si dice: perché non c'è un piano industriale? Guardate, il piano industriale c'è, il piano industriale è quello che le aziende conducono da cinquant'anni a questa parte, perché se noi spostiamo una linea domani mattina, i cittadini insorgono. Allora il problema che ci siamo posti è di fare una fusione tra le due aziende lasciando le corse uguali fino al mese di settembre e, nel frattempo, cominciando a sperimentare una serie di modifiche delle sovrapposizioni che conducano a una situazione ottimale.</p> <p>Il problema vero è che queste aziende fanno questo servizio da cinquant'anni, non stiamo facendo la gara per comprare un altro lotto, per cui presentiamo un piano industriale. Peraltro ricordo che, siccome abbiamo parlato dell'Autorità d'ambito prima, è l'Autorità d'ambito che fa il Piano d'ambito, sta scritto nel documento che voi avete visto e che vi è stato distribuito, perché c'è una separazione dei ruoli. La separazione dei ruoli consiste nel fatto che l'Autorità gestisce 38 milioni di euro e paga un servizio ad un'azienda. Noi facciamo l'azienda, l'Autorità d'ambito impone la qualità del servizio, gli obiettivi e i livelli di servizio e fa anche le sanzioni. C'è scritto nel documento che è stato distribuito.</p> <p>Questa è la situazione. Purtroppo siamo stretti da questa riduzione. Se aveste letto il bilancio,</p>

	<p>io so che molti l'hanno letto, vi sareste accorti che le perdite di esercizio relative al tram sono dovute al fatto che data la situazione dei mezzi possiamo offrire il servizio a un numero limitato di utenti. Non possiamo mettere delle linee extraurbane sui capolinea perché non siamo integrati. Tutto ciò impedisce al tram di raggiungere il livello di pareggio. Il pareggio non viene raggiunto anche perché riceviamo solo 4 euro a chilometro per la corsa del tram dalla Regione del Veneto, mentre le altre Regioni che hanno il tram ne prendono 7: Il Piemonte, la Lombardia, il Lazio. Se prendessimo 3 euro a chilometro in più dalla Regione, con 720.000 chilometri prenderemmo 2.200.000 euro in più e avremmo risolto il problema. Ma siccome la Regione i soldi non li ha e non ce li dà, quindi dobbiamo fare di necessità virtù e organizzare un'azienda che dia il meglio del servizio compatibilmente con le risorse che sono disponibili. Consigliere Marchioro, una cosa preciso, è una questione giuridica: noi abbiamo fatto la trattativa con Busitalia perché la legge prevede che si possano fare le fusioni senza gare solo tra le aziende che operano nello stesso bacino d'utenza, e siccome noi siamo concessionari della Provincia, esattamente come lo è Busitalia, possiamo fare la fusione solo con loro. Ma la cosa è naturale, è evidente: la legge dice che si possono fare le fusioni laddove è, ovviamente, utile farle. Non è possibile fare la fusione con un'azienda di Taranto, perché non ha nessun senso, e per fare quella bisogna fare una gara.</p> <p>Consigliera Ostanel, lei diceva prima una cosa riguardo alle tariffe: che cosa succederà tra tre anni? Lei ha perfettamente ragione, ma, come le ho detto, cinque anni fa la Regione ha smesso di aumentare i contributi chilometrici e noi abbiamo avuto un peggioramento graduale. Per avviare a questo peggioramento graduale mantenendo integri i livelli salariali dei dipendenti, costantemente integri, noi in sette anni non abbiamo mai avuto uno sciopero di un minuto per motivi aziendali, abbiamo sempre mantenuto tutte le parole date: abbiamo ristrutturato tutti gli edifici, abbiamo comprato tutti gli autobus nuovi che dovevamo comprare. Per fare questo a un certo punto le risorse si restringono, e quando si restringono bisogna cercare di trovare delle soluzioni che siano più ampie, e per fare questo abbiamo cercato un'alleanza con Busitalia. Ci sono stati due Sindaci che hanno firmato degli accordi per arrivare a questa fusione, non è che ci siamo inventati ieri della fusione. Ci sono stati una serie di incontri, c'è stato un lavoro molto forte e siamo arrivati alla fine a questo punto, quindi è il frutto di un lavoro che è stato lunghissimo.</p>
	Esce il consigliere Cavatton, ore 20:10
Ing. ROSSI (Busitalia)	<p>Buonasera a tutti, la voce è finita ieri sera al termine della trattativa sindacale, quindi scusatemi per il tono. E' veramente difficile cercare di far vedere un punto di vista diverso dopo il dibattito a cui ho assistito, perché è evidente che tendenzialmente fino ad ora ho visto solo un atteggiamento del dire: cerchiamo di evitare la parte più negativa.</p> <p>Dal nostro punto di vista, invece, questa è una grande opportunità, ed è una opportunità per i territori ed è una opportunità che noi stiamo cercando di portare avanti un po' in tutto il Paese. E' ovvio che come operatore industriale, seppur pubblico, noi operiamo e adeguiamo il nostro piano industriale a quelle che sono le condizioni di mercato, e qui le condizioni sono molto semplici: fino al 2010 in Italia storicamente le risorse del trasporto pubblico locale sono sempre e solo aumentate significativamente. Questo è stato anche, devo dire, uno dei principali problemi che si è avuto sul trasporto pubblico locale, perché questo ha generato una diffusa inefficienza e l'erogazione di tantissimi servizi a bassissima fruizione. Dal 2010 in poi quello che è successo è sotto gli occhi di tutti: le risorse sono diminuite significativamente, con un <i>trend</i> fortissimo per la gestione corrente del servizio, e le risorse per gli investimenti in autobus si sono completamente azzerate.</p> <p>La legge per le gare esisteva già dal '97, non è una legge nuova. Nel centro/nord Italia l'unica Regione in cui non è ancora stata fatta la prima tornata di gare è il Veneto, quindi il Veneto, anche nel cercare di utilizzare l'ancora di salvezza della normativa europea per fare le proroghe, ha molta difficoltà a farlo perché l'ha già utilizzata per non fare la prima tornata di gare, cosa che invece in tutte le Regioni limitrofe è già avvenuta.</p> <p>Quindi quello che vi dicevo è che, a questo punto, a fronte del taglio del 2010, le norme sono diventate anche molto più stringenti e noi oggi, è giusto dircelo, viviamo comunque già con le Regioni che hanno dei vincoli dal Governo per avere l'erogazione del Fondo nazionale trasporti di competenza, che è significativamente inferiore a quello di prima. Si prevede che bisogna arrivare, mi sembra nel giro di due anni, a obiettivi del 35% dei ricavi da utenza sui costi di produzione del servizio e a obiettivi di incremento significativo del <i>load factor</i>, cioè a obiettivi di incremento dei posti utilizzati dai nostri utenti sui servizi che noi rendiamo. Considerate che il livello medio che noi abbiamo è del 20%; vuol dire che l'80% mediamente dei posti che noi vendiamo è vuoto, e la Francia ha il 40% di coefficiente di carico.</p> <p>Pensare che oggi il tema dello spreco del servizio nel nostro Paese non ci sia è assolutamente sbagliato, nel senso che esiste, è un tema veramente importante, e peraltro viviamo anche una situazione un po' surreale, che è quella che quando il servizio serve veramente, che è la fase in cui nell'ora di punta tutti hanno bisogno del servizio, gli autobus sono strapieni e le persone rimangono a piedi, mentre ci sono gli autobus che girano vuoti nel momento in cui, durante la giornata, il servizio è pochissimo utilizzato.</p>

	<p>Quindi, la percezione dell'utente, è quella che, a fronte del fatto che abbiamo un 20% di coefficiente medio di carico, le poche volte in cui l'utente ne ha bisogno vede il 110%, quindi siamo in una situazione completamente surreale da un punto di vista delle reti.</p> <p>Per quanto ci riguarda, noi in che contesto ci muoviamo? All'interno di questo panorama delle 1.200 aziende nazionali noi ci muoviamo con l'obiettivo, visto che oggi c'è un'esigenza nazionale di arrivarci, ad avere una situazione simile a quella dei Paesi internazionali. In Francia sono passati da 2.000 aziende a quattro aziende. Cito la Francia, più che l'Inghilterra, perché in Francia c'è il sistema di finanziamento più simile a quello italiano. Quindi Ferrovie dello Stato, che oggi è l'unica azienda italiana pubblica che è in grado di portare avanti un progetto pubblico di aggregazione tra le aziende, intende cogliere questa opportunità con <i>partnership</i> con gli Enti locali, lavorando in particolare sull'integrazione ferro/gomma nelle grandi aree metropolitane.</p> <p>Questo perché? Perché le grandi aree metropolitane sono le aree in cui il nostro Gruppo ha la possibilità di sfruttare al meglio la gestione delle sovrapposizioni, tant'è che il protocollo da cui è nata poi l'operazione che state esaminando oggi, nasce da un protocollo firmato tra Venezia, Padova e Ferrovie dello Stato nell'ottica dell'area vasta, dell'area metropolitana, che è ovvio che a regime è l'area su cui meglio si possono gestire le inefficienze del servizio.</p> <p>Oggi voi credo che non troverete da nessuna parte un sistema che, a fronte della stessa possibilità di spostamento da Padova a Venezia, dica che ci si può arrivare o con un treno locale, con un treno di due operatori, perché non c'è solo Trenitalia, o addirittura con servizi di autobus di operatori diversi, perché ci siamo noi e c'è l'ACTV. Tutto questo è assolutamente asincrono e genera, evidentemente, inefficienze.</p> <p>Quindi su questo ci sono grandissimi margini di recupero, e per capire quanto il tema delle sovrapposizioni sul bacino di Padova sia significativo sarebbe sufficiente vedere la mappa della provincia di Padova con evidenziate in due colori diversi la rete di Busitalia e la rete di APS: c'è tutta la fascia dei Comuni di prima cintura in cui ci sono una serie di ramificazioni incrociate delle due reti che sono veramente surreali. Noi oggi addirittura facciamo dei servizi che hanno entrambi bassissimi carichi in ora di morbida e in cui andiamo, come dire, addirittura al contrario, mentre potremmo essere complementari, ottimizzando ad esempio gli spostamenti a vuoto.</p> <p>Questa, rispetto ad altre operazioni che stiamo facendo in Italia - abbiamo chiuso la settimana scorsa l'acquisto dell'azienda che gestisce tutta l'Umbria - è di sicuro quella su cui da un punto di vista della revisione del servizio c'è un'opportunità, che non vuol dire assolutamente ragionare nell'ottica di ridurre il servizio come reale utilizzo dei passeggeri. E' ovvio che il nostro obiettivo è quello di aumentare i passeggeri trasportati; il vero problema è che fare del servizio in cui non portiamo nessuno e non facciamo servizio quando lasciamo a piedi delle persone, è una situazione assolutamente inefficiente.</p> <p>In questo contesto, quindi, il piano industriale su cui noi ci muoviamo, e che poi porta a spiegare anche tutta una serie di scelte, parte nell'ottica di arrivare a una aggregazione addirittura su scala nazionale. Noi partiamo - e ogni volta dobbiamo risolverlo - da situazioni disaggregate. Pensate che ognuna di queste 1.100 aziende ha una sua rete, che non è integrata con le altre, ha un suo contratto di lavoro in cui i singoli lavoratori hanno una retribuzione diversa da quella degli altri. Il tema delle armonizzazioni, che qui, anche in modo un po' provocatorio, viene vista come una cosa che noi regaliamo, mi sembra di averla capita così, non è assolutamente un regalo, ma è una ovvia necessità per poter passare da mille, potenzialmente, contratti aziendali diversi, a un unico contratto nazionale.</p> <p>Il progetto è questo, le gare arrivano, perché non c'è dubbio che la Regione Veneto ormai non ha più alternative. Noi con questo progetto industriale miglioriamo il coefficiente di carico degli autobus, in autofinanziamento compriamo cento autobus nuovi. Se la Regione dovesse supportare gli investimenti con una quota di finanziamento, ovviamente la quantità di autobus acquistati crescerebbe significativamente, e confermo pienamente la questione delle garanzie fideiussorie in fase di gara: oggi ogni gara richiede una fideiussione a garanzia del potenziale rischio per la stazione appaltante sulla durata di tutto il contratto di servizio, che è di sette, nove anni, e solo un operatore che ha miliardo di euro di patrimonio, come Ferrovie dello Stato, oggi è in grado di fornirla.</p> <p>Una piccola parentesi sull'<i>in house</i>, che è effettivamente una opportunità che la normativa italiana oggi concede, ma sconsiglia, lo dice chiaramente, e concede a fronte del fatto che sia dimostrata la sostenibilità economica del servizio durante l'<i>in house</i>, e quindi questo poi va dimostrato. E' soggetta alla verifica da parte dell'Antitrust e comunque, evidentemente, non permetterebbe di gestire uno dei principali benefici che l'operazione dà, che è quello della gestione del servizio sui Comuni di prima cintura, visto che non potrebbero più essere <i>in house</i>.</p>
ROSSI	<p>Credo che la Commissione, guardate, dovrebbe essere il luogo in cui si approfondisce, tanto il dibattito poi dovrebbe essere lasciato all'Aula. La presenza dei lavoratori, lo dico soprattutto per i Consiglieri, talvolta mi ha dato l'impressione che abbia portato più l'accentuazione dell'enfasi sul dibattito politico, e personalmente ritengo che, ovviamente liberi</p>

dall'interpretazione politica ognuno di noi, dovremmo però cercare di guardare al merito, guardare agli scenari che abbiamo di fronte e soprattutto cosa succede, e vi è stato spiegato anche adesso sia da Amedeo Levorato che da Stefano Rossi, quali sono le ragioni e anche i vantaggi.

Vado rapidissimamente su alcune osservazioni, così rispondo anche a Daniela Ruffini e a tanti altri. Primo aspetto: siamo in presenza di un taglio delle risorse pubbliche sul trasporto pubblico locale. Il trasporto pubblico non vive da solo se non ha un contributo pubblico, e chi è il soggetto titolato a pagare? Non sono i Comuni. I Comuni pagano eventualmente i servizi aggiuntivi, non pagano direttamente, perché la contribuzione è del Fondo regionale trasporti, in precedenza era del Fondo nazionale. Vi è stato detto, i sindacalisti e anche i lavoratori lo sanno perfettamente, che il taglio è stato importante; o meglio, a fronte degli aumenti dei costi i trasferimenti si sono ridotti. Ringrazio, ovviamente, perché questa consapevolezza da parte del sindacato c'è sempre stata, e abbiamo non a caso fatto le battaglie, lo ricordo, perché eravate tutti qua con me, visto che ero stato delegato anche dagli altri Assessori alla Mobilità del Veneto e dei Trasporti, a condurre la battaglia nei confronti della Regione per l'aumento dei contributi, perché se perdiamo di vista questo aspetto parliamo d'altro.

Io non dico che la Regione ha colpe. Immagino che sia nelle stesse identiche condizioni in cui siamo noi: siamo con le pezze al culo. I soldi non è che vengono fuori perché io me li tiro fuori da qualche parte, perché altrimenti, per farli saltare fuori – lo dico per tutti noi – bisogna aumentare la tassazione. E' praticabile? Qualcuno, qui dentro, ha il coraggio di dire che per fare cose che non riusciamo a fare con i soldi che abbiamo oggi aumentiamo la tassazione a carico dei cittadini? Io no, chiaro? Allora bisogna avere il coraggio, vedi Ruffini, il coraggio di riorganizzarci, senza mettere le mani in tasca dei lavoratori o dei nostri concittadini, mettersi nelle condizioni di funzionare. Questo deve essere il criterio.

Secondo aspetto: noi abbiamo, tutti noi, io stesso, quindi non accuso nessun altro, siamo nati dentro la stagione che i servizi di trasporto venivano erogati soltanto se l'azienda era di proprietà dell'Ente, in questo caso del Comune, che era proprietario della società e quindi esercitava il servizio di trasporto. Negli altri Paesi è già cambiato da un pezzo, sta cambiando anche da noi, è cambiata anche nelle altre Regioni, come vi ha raccontato Stefano Rossi: si va a distinguere il soggetto che gestisce per conto del regolatore, ed è il regolatore, cioè l'Autorità, che definisce quali servizi, quali soldi mette, e quindi il gestore che fa l'offerta migliore vince la gara. Questa è la condizione, per cui il pubblico fa l'operazione di essere colui che chiede quali servizi, definisce anche gli standard di qualità e, contemporaneamente, indica anche la disponibilità di risorse, conseguentemente anche le tariffe. Questo è in sintesi lo schema di riferimento. E il gestore, ovviamente, chi sarà più bravo avrà il vantaggio di potere acquisire quel servizio.

Questa è la prospettiva. Continuare a ragionare dentro una prospettiva che non esiste più, come ho sentito dire un sacco di volte: quando c'è la volontà politica i soldi non sono un problema.

Quando Zaia dice "disdetto Trenitalia, prendo un altro gestore", io capisco che fa folklore, ma Trenitalia, non per difendere il gestore del servizio, fa il servizio che gli viene pagato. Se non mi paghi le corse, non posso fare corse in più; allora vuoi che ci siano più corse? Pagami più corse.

Vale anche per Elena Ostanel, che pone il problema: se domani, fra tre anni la Regione taglia? E questo sarà un grande problema, sarà un grandissimo problema, perché non è che possiamo mantenere sempre gli stessi standard di servizio, perché da qualche parte dobbiamo andare a prendere i soldi che qualcuno sta togliendo, no? O qualcuno pensa che vengano fuori da qualche altra parte? Guardate quello che sta succedendo in questo Paese. Ci dimentichiamo lo stato in cui siamo? Allora ognuno di noi fa la sua parte, tentando in questo caso, come abbiamo fatto noi, di tutelare, credo al 100%, e ringrazio ancora anche le parole che ha detto Tollio prima, al 100% i lavoratori. Questo è stato l'impegno nella riorganizzazione, poi, del servizio.

Se domani si taglia, questo diventa un grande problema perché le fonti di entrata sono: contributo pubblico, contributo pubblico che è pari al 48... 60%, e il resto è dato dalla tariffa. Se diminuisce uno, evidentemente aumenta l'altro. Io non vorrei aumentare l'altro.

Queste sono le cose in questo Paese, non è che si batte carta moneta. Non far fallire l'azienda, anzi, valorizzarla, questo credo sia un obiettivo che noi ci siamo dati. Io dico sempre perché Mariella Mazzetto ha posto il problema del *deficit* della nostra società pari a due milioni e mezzo di euro. Allora, quanto è il *deficit* prodotto a Verona? Guardiamo realtà perché sto ragionando sul perché si producono i *deficit*. Verona fa 8 milioni. Quanto ha perso l'ACTV di Venezia? 22 milioni, 5 compensati dall'introito dell'acqua, vanno a meno 17. Ci sarà un problema, o no? O è un problema soltanto che riguarda il Presidente perché magari è stato poco attento? No, ci sarà un problema generale che sta dentro al primo aspetto di cui parlavo prima, ovverosia i tagli sulle contribuzioni e quindi le difficoltà, in questo caso, del sistema Paese.

Su questo ci siamo mossi: credo che il risultato sia un buon risultato, vi invito davvero a

	<p>riflettere, capisco la propaganda politica, ma lo dico ai lavoratori, perché il danno che si fa - guardate, qui fra qualche mese può esserci chiunque altro - se noi non l'avremo fatto; chi ci sarà avrà modo, o se sarò io di dire "ve l'avevo detto", nel caso in cui non l'abbiamo fatto, perché gli esiti, il recupero del <i>deficit</i>, il Consiglio di Amministrazione – lo dice la legge – ha già dovuto prevedere come rientrare. Non è che c'è qualcuno che paga, che c'è un altro che mette i soldi che vanno a copertura del <i>deficit</i>, e gli effetti si vedono, rischiano di vedersi sulle buste paga. Voglio evitare in tutti i modi che questo accada, chiaro? Perché potrebbe succedere. Capite? Allora lo dico, lo dico per voi che sorridete, perché vedete, fare i pagliacci fa anche ridere, ma quando toccherà alle vostre tasche, saprete a chi dovrete andare a chiedere conto. Allora questa cosa, siccome bisogna essere persone serie, quando si parla del destino di mille famiglie in questo modo, bisogna essere coerenti, spiegare cosa accade, è quello che vi ho detto. Capite la difficoltà di discutere con una signora, che io mi rendo conto che qualcosa evidentemente rappresenta, pochino peraltro in questa città, però i danni che rischia di produrre anche sulle vostre vite in futuro io voglio in tutti i modi evitarli.</p>
	Esce la consigliera Ruffini, ore 20:35.
GAUDENZIO	<p>Vi ringraziamo della presenza, dell'attenzione, e noi ci rivedremo con i Consiglieri in Consiglio comunale.</p> <p>Non essendoci ulteriori interventi, la seduta viene chiusa alle 20:40.</p>

Il Presidente  
VIII Commissione  
*Antonio Foresta*

Il Vice Presidente  
V Commissione  
*Gianluca Gaudenzio*

La Presidente  
II Commissione  
*Nona Evghenie*

Il Segretario verbalizzante  
*Claudio Belluco*