



Azienda
Trasporti
Verona Srl

MASSIMO BETTARELLO
PRESIDENTE DI ATV S.R.L.
RELAZIONE DI FINE MANDATO





Verona, aprile 2013



Al termine di questi tre anni di mandato alla presidenza dell'Azienda Trasporti Verona, ritengo giusto e opportuno rendere conto agli Enti proprietari ed a tutti gli stakeholders delle attività intraprese e di quanto realizzato e dei risultati che ho contribuito a raggiungere prestando la mia opera a servizio di ATV.

Ritengo in questo modo di compiere un gesto all'insegna della doverosa trasparenza per uno strumento utile a valutare gli eventi che hanno interessato la nostra Azienda, durante un periodo sicuramente tra i più delicati per l'intero settore del trasporto pubblico italiano.

Proprio la necessità di fornire ai cittadini veronesi un valido servizio di trasporto pur facendo i conti con risorse economiche sempre più esigue è stato il tema che più ci ha impegnato, e talvolta preoccupato. La conseguente necessità di operare razionalizzazioni ed efficientamenti ci ha portato a compiere scelte difficili ed ha determinato anche momenti di tensione.

Tuttavia oggi credo di poter affermare in tutta certezza che ATV è un'Azienda sana, sicuramente tra le più virtuose del settore, e può quindi guardare al prossimo futuro con serenità contando su una solida base gestionale fatta di rigore ed efficienza, come testimonia l'ultimo bilancio appena approvato con il segno positivo.

Di questo risultato mi sento di ringraziare in primo luogo gli azionisti, di cui ho sempre avvertito la fiducia e che non mi hanno mai fatto mancare il loro sostegno nei momenti più critici. Lo stesso vale per i componenti del Consiglio di Amministrazione, con cui ho sempre lavorato in sintonia, e per i quadri dirigenti, di cui ho apprezzato la professionalità e la dedizione, al pari di tutto il personale aziendale: di guida, di manutenzione ed amministrativo.

Ritengo che, grazie a questi punti fermi, ATV abbia oggi tutte le carte in regola per puntare a un deciso rilancio della mobilità pubblica e per continuare a dare - coerentemente con la storia delle aziende che l'hanno fatta nascere - il proprio contributo allo sviluppo del sistema territoriale, sociale ed economico di Verona.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Bettinelli'.

Presidente di ATV s.r.l.

LA REALTA' DI ATV S.R.L.

ATV, l'Azienda Trasporti Verona, gestisce il servizio di trasporto pubblico di Verona e provincia e di alcuni territori contermini. La compagine societaria è formata per il 50% da AMT s.p.a. - Azienda a totale partecipazione del Comune di Verona e per il 50% da APTV s.p.a. - Azienda a totale partecipazione della Provincia di Verona.

ATV srl fornisce il **servizio urbano** di Verona mettendo a disposizione dei cittadini 20 linee nei giorni feriali, mentre, nei giorni festivi e nelle ore serali sono operative 9 linee; alcune di queste, recentemente, grazie allo sviluppo ed alla graduale integrazione della rete di trasporto, raggiungono i principali Comuni di prima cintura tra cui San Giovanni Lupatoto, Negrar, Sommacampagna (frazione Caselle), Sona (frazioni Lugagnano e Mancalacqua), Grezzana, Castel d'Azzano, garantendo così al Cliente un servizio più efficace e capillare. Viene inoltre effettuato il servizio urbano nel Comune di Legnago.

Per ciò che attiene al **servizio extraurbano**, in provincia ATV gestisce 80 linee raggiungendo tutti i comuni ed alcune delle principali destinazioni delle province confinanti. Con l'obiettivo di razionalizzare e integrare la rete, è stata, poi, creata la linea "diametrale" n. 510 che collega i due Comuni di Grezzana e Castel d'Azzano transitando dai principali punti di interesse cittadini (Stazione, Centro storico, Università) del Capoluogo.

L'Azienda, inoltre, opera nel settore dei **servizi commerciali**, grazie alla sua flotta di pullman gran turismo (attrezzati anche per il trasporto delle persone disabili) con licenza di noleggio con conducente, assicurando alla clientela un servizio dalle elevate prestazioni, garantendo sempre la sicurezza dei mezzi e la professionalità del proprio personale.

ATV inoltre, durante il periodo estivo effettua alcuni servizi turistici. In particolare, si affiancano al servizio ordinario urbano ed extraurbano ed ai rinforzi delle linee nel bacino turistico gardesano, anche alcuni importanti collegamenti con note località di villeggiature grazie alle linee Verona-Cattolica e Riva del Garda-Venezia. A questi si aggiungono i servizi "Bus, Walk & Bike" che consentono agli appassionati di escursioni a piedi o in mountain bike di poter fruire delle attrattive naturalistiche del territorio veronese, potendo contare su autobus attrezzati ad hoc.

Alcune cifre (anno 2012)

Dipendenti	777
Numero di autobus:	
urbani	185
extraurbani	355
noleggio	35
Bacino di utenza servizio urbano	258.000 abitanti
Bacino di utenza servizio extraurbano	1.250.000 abitanti
Estensione rete urbana	km 249 feriale; 129 serale e festiva
Estensione rete extraurbana	km 4.392
Numero linee urbane	20 feriali 9 festive e serali
Numero linee extraurbane	74
Percorrenze urbane	km 6.900.000
Percorrenze extraurbane	12.500.000
Passeggeri trasportati servizio urbano	41.000.000
Passeggeri trasportati servizio extraurbano	18.500.000
Velocità commerciale servizio urbano	15*
Velocità commerciale servizio extraurbano	34,5

* il dato si riferisce al servizio diurno

29/11/2010,

LA NOMINA DI MASSIMO BETTARELLO ALLA PRESIDENZA ATV

Il 29 novembre 2010, a seguito delle dimissioni di Gianluigi Soardi presentate il 3 settembre 2010, Massimo Bettarello viene nominato nuovo Presidente di ATV srl dall'Assemblea dei Soci dell'Azienda di Lungadige Galtarossa, alla presenza dell'Amministratore Unico di APTV s.p.a., Mauro Grezzani, e del Presidente di AMT s.p.a., Germano Zanella.

I Soci proprietari di ATV srl, nell'esprimere la soddisfazione per la nomina di Massimo Bettarello, hanno voluto contestualmente rivolgere un sentito ringraziamento al Vicepresidente di ATV srl Costantino Turrini, che ha colmato in modo impeccabile il momentaneo vuoto di potere, sostituendosi nel ruolo di Presidente in un periodo molto delicato e sofferto per l'Azienda.

Per Massimo Bettarello, Presidente uscente di APTV s.p.a. - azienda che ha guidato dal 2008 - continua dunque l'esperienza nel settore del trasporto pubblico scaligero, con la nomina al vertice dell'Azienda Trasporti Verona.

Appena insediatosi, il neo Presidente mette subito a fuoco le problematiche destinate a segnare anche gli anni successivi del proprio mandato: da un lato il confronto con la Regione Veneto che ha avviato una politica di progressiva riduzione dei finanziamenti per il settore del TPL, dall'altra la delicata partita interna all'Azienda finalizzata ad introdurre un nuovo contratto di lavoro per il personale, comune alle maestranze ex AMT ed ex APTV, il cosiddetto "contratto unico". Un passaggio quest'ultimo di importanza strategica per ATV, in quanto rappresenta da un lato la piena attuazione del Piano Industriale che ha portato alla nascita dell'Azienda e dall'altro lo strumento sul quale basare l'efficientamento interno di ATV, mettendola in condizione di fronteggiare efficacemente i tagli di risorse pubbliche e di renderla competitiva sul mercato in vista delle liberalizzazioni del settore ed anche dell'acquisizione della gestione della rete filoviaria integrata con quella degli autobus.

Immediata anche l'azione sul fronte delle razionalizzazioni aziendali: solo dalla rinegoziazione dei contratti su pulizie ed assicurazioni si sono ottenuti risparmi per circa 500 mila euro, ma il piano di riduzione delle spese per servizi coinvolge tutti i settori aziendali, come specificato successivamente.

Nel settembre 2011 Massimo Bettarello viene eletto componente del Consiglio Nazionale e della Giunta direttiva di ASSTRA, ruolo dal quale il Presidente ATV avrà modo di seguire le più delicate problematiche del settore e di conseguire anche importanti benefici per l'Azienda, come l'autorizzazione del Ministero dei Trasporti a svolgere internamente i corsi per il rinnovo CQC (Carta di qualificazione del conducente) del personale di guida aziendale, con un risparmio quantificabile in circa 300 mila euro.

IL BILANCIO 2010

Il 29 aprile 2011, l'Assemblea di ATV approva il bilancio 2010 dell'Azienda, che chiude con il segno positivo. E' infatti di 980 mila euro l'utile di esercizio ante imposte, e di 21 mila euro il risultato netto finale. Un traguardo di rilievo, in considerazione del clima di generale affanno che attanaglia il trasporto pubblico locale, alle prese con aumenti dei costi e tagli ai contributi che stanno mettendo in ginocchio numerose aziende italiane del settore.

Nel 2010 infatti ATV ha dovuto fronteggiare l'esplosione dei costi del gasolio e di quelli assicurativi, che hanno comportato maggiori spese per oltre 1,2 milioni di euro. Un duro colpo, che l'Azienda ha comunque affrontato economizzando la gestione e razionalizzando al massimo le risorse disponibili. Merito dell'obiettivo raggiunto è anche del personale aziendale che ha accettato di compiere sacrifici economici (non è stato corrisposto il premio di risultato), dimostrando così di condividere con il Consiglio d'Amministrazione la prospettiva di un rilancio dell'Azienda.

Quanto alle cifre, il bilancio 2010 di ATV chiude con un valore della produzione di circa 70 milioni, in linea con l'anno precedente. Sostanzialmente invariati anche gli introiti complessivi da titoli di viaggio, pari a circa 23,5 milioni. In leggero aumento il numero dei passeggeri che passano dai 54,8 milioni del 2009 ai 55,3 del 2010. Molto positivo anche l'aumento di utilizzo degli abbonamenti: rispetto al 2009 sono un milione in più i viaggi effettuati con questo titolo, segno che le strategie di fidelizzazione perseguite attraverso le politiche tariffarie sono state recepite positivamente dall'utenza. Il 2010 d'altra parte ha visto la concretizzazione di qualificanti obiettivi

previsti dal Piano industriale di ATV. Primo fra tutti la manovra tariffaria, con l'introduzione dei titoli di viaggio integrati che hanno reso più facile e vantaggioso spostarsi in bus tra provincia e città. Avviata anche la revisione complessiva della rete urbana, che l'ha resa più aderente alle mutate esigenze della mobilità cittadina, mentre è ormai di fatto completato il sistema di bigliettazione elettronica MoVer, la cui estensione anche alla rete extraurbana partirà con la fine dell'estate.

IL BILANCIO 2011

Il 9 maggio 2012 viene approvato il quinto Bilancio di esercizio 2012 di ATV SRL, che si chiude con un passivo di € 3.211.535. Risultato che si inquadra in un contesto del trasporto pubblico locale italiano, e Veneto in particolare, contraddistinto da alcuni pesanti elementi di cui si deve tener conto nell'analisi dell'andamento della Società nel corso del 2011.

Nello specifico, l'ammontare dei contributi statali a favore del TPL nel 2011 è caratterizzato da un saldo netto negativo globale di circa 160 milioni di euro.

A fronte di una siffatta riduzione delle risorse, anche intervenendo con il taglio dei servizi, non è possibile registrare un corrispondente recupero, considerato che per ogni 10% di riduzione dei servizi il risparmio reale - a causa della rigidità dei costi in assenza di programmi di riassetto aziendale di lungo termine - risulta solo del 3%.

A rendere ancora più pesante la già grave situazione concorre la circostanza che la Regione Veneto utilizza quote sempre maggiori del fondo dedicato ai trasporti proveniente dallo Stato, per scopi collaterali a quelli per cui è stato istituito e finanziato.

Questo fatto si inserisce in uno scenario contraddittorio poiché, nonostante le Aziende di TPL venete presentino costi di produzione tra i più bassi d'Italia e praticino al pubblico tariffe tra le più economiche, raggiungendo così livelli di performance di tutto rispetto, a fronte dei minori corrispettivi da parte degli Enti competenti si sono trovate costrette a ridurre la propria offerta di servizio.

Su indicazione di Comune e Provincia di Verona tale scelta non è invece stata fatta per il nostro territorio, poiché i livelli di servizi riconosciuti - sia per il trasporto urbano che per quello provinciale - erano storicamente tra i più bassi del Veneto. Perciò,

nonostante la riduzione dei contributi regionali, ATV si è trovata a far fronte a un livello di servizio in linea con gli anni precedenti.

Tenuto conto, quindi, di queste premesse generali, nel corso del 2011 si sono evidenziate maggiori costi e minori entrate. In particolare:

- 1,2 milioni di minori trasferimenti da parte della Regione Veneto. La riduzione di tali trasferimenti inizialmente doveva essere pari a 3,5 milioni, ma grazie a un'azione congiunta messa in atto con altre realtà del Veneto per la distribuzione dei 13 milioni, derivanti dall'assestamento di bilancio della Regione, si è riusciti a far modificare i criteri di riparto e a recuperare su Verona 2,3 milioni (rispetto gli 1,1 milioni che sarebbero derivati dal riparto storico);
- 1,7 milioni di maggiori oneri per l'acquisto di materie prime. È di tutta evidenza al proposito l'aumento che si è verificato nel costo del gasolio. Peraltro, tenuto conto del prezzo medio di settore, ATV avrebbe dovuto far fronte a un ulteriore onere rispetto a quello citato di 1,40 milioni di euro che, invece, si è riusciti a evitare attraverso efficienti sistemi di qualificazione, gare d'appalto trimestrali e aggregando altre aziende (APAM, AMIA, SERIT) in modo da ottenere un prezzo inferiore alla media nazionale di ben 21 cent/litro;
- 1,5 milioni per la copertura del premio di risultato. Il Premio di Risultato originariamente avrebbe comportato un costo pari a 3 milioni, ma grazie alla transazione tra l'Azienda e le Organizzazioni Sindacali si è abbattuta la voce del 50%;

ATV, a causa del ritardo nel trasferimento dei corrispettivi dei contratti di servizio da parte degli Enti competenti, si è trovata inoltre nella necessità di sottoscrivere affidamenti bancari per aumentare la liquidità di cassa e mantenere la regolare gestione. Tali affidamenti hanno comportato ulteriori oneri in termini di interessi passivi.

Peraltro, senza le azioni correttive e gestionali adottate dalla Società - azioni che sono più compiutamente descritte in seguito - , l'ammontare dei maggiori costi derivanti dall'intreccio di questi fattori (e pari a circa 4,55 milioni) avrebbe potuto essere di gran lunga superiore (nell'ordine di 8,4 milioni) proiettando così un passivo di gran lunga più pesante.

Tra le azioni di efficientamento intraprese dall'Azienda va sottolineata la revisione

dei contratti di lavoro finalizzata alla stipula di un contratto unico per tutti i dipendenti (si veda in proposito capitolo specifico) volto a uniformare i trattamenti delle provenienze ex AMT ed ex APTV - completando così le azioni previste dal Piano Industriale -, a ottenere un risparmio sui nuovi assunti e a rivedere i vincoli operativi che incidavano negativamente sulla produttività.

LE AZIONI DI RISANAMENTO E RIORGANIZZAZIONE AZIENDALE

SVILUPPO DEL CORE BUSINESS TPL

Nonostante le difficoltà del biennio 2011-2012 dovute al calo di contributi a livello regionale, come evidenziato nel capitolo dedicato a questo tema, ATV ha proseguito l'azione di rafforzamento e stabilizzazione della **manovra tariffaria** lanciata a fine 2010, completando l'offerta dei titoli di viaggio, lanciando con forza lo strumento del borsellino elettronico e dando impulso alle modalità di acquisto on line di Mover Card e abbonamenti.

Per quanto riguarda il servizio, a parte gli interventi di riduzione operati solamente nell'estate 2012 per i motivi di bilancio sopra descritti, è proseguita l'attività di razionalizzazione e sviluppo delle reti attraverso **l'ampliamento dei servizi minimi e aggiuntivi** nell'ambito del Comune, con particolare riferimento alla positiva estensione della linea 41 che ha portato al raddoppio del servizio nei quartieri di Saval e Borgo Nuovo, al prolungamento della linea 61 che ha realizzato un collegamento continuativo a frequenza con tutta l'area ZAI - con estensione a orario fino all'Agenzia delle Entrate -, all'estensione del servizio festivo a San Felice Extra, e al miglioramento della frequenza nei quartieri di Porto San Pancrazio e Valdonega con la linea 70.

In ambito extraurbano, è stato istituito il nuovo collegamento per Lugagnano-Grande Mela in collaborazione con il Comune di Sona, si è dato luogo alla ristrutturazione dei servizi suburbani aggiuntivi per Castel d'Azzano, San Giovanni Lupatoto

e Sommacampagna, in collaborazione con i rispettivi comuni.

La proficua collaborazione con i comuni della riviera occidentale del Lago di Garda ha portato all'istituzione di **nuove corse serali estive della linea 62-64**, molto apprezzate da turisti e residenti. Sempre a servizio del bacino gardesano, e grazie alla collaborazione degli Enti locali, la corsa serale di ritorno al termine delle rappresentazioni liriche areniane è stata prolungata fino a Torri del Benaco e Malcesine, con ottimo riscontro di utenza.

Inoltre, con l'estate 2013 viene lanciato un progetto di forte potenziamento del servizio extraurbano sulla riviera veronese del lago di Garda per creare un cadenzamento più continuo e quindi dare maggiore risposta alla domanda di mobilità espressa da residenti e visitatori.

In tema di **trasporto scolastico**, in particolare quello riferito alla domanda di mobilità degli studenti extraurbani per raggiungere tutti i poli scolastici dislocati sull'intero territorio provinciale, ATV ha proseguito il lavoro di analisi nell'ambito del tavolo tecnico coordinato dalla Provincia di Verona (Assessorato ai Trasporti e Assessorato alla Pubblica Istruzione), cui partecipa anche il Provveditorato degli Studi di Verona e la Consulta dei Presidi, per valutare le possibili soluzioni volte a ottimizzare l'uso delle risorse definite a livello regionale per offrire la massima accessibilità agli Istituti, ridurre i tempi di attesa e minimizzare i disagi per gli studenti soprattutto per coloro che provengono dalle zone più periferiche della Provincia.

Accanto a queste azioni è stato sviluppato **Smile Line**, un progetto altamente innovativo dedicato ai cittadini veronesi e agli ospiti della nostra città che potranno viaggiare sui mezzi pubblici di Verona in modo più facile e gradevole. Con questa iniziativa ATV prevede di trasformare - in una prima fase sperimentale che partirà con l'avvio del servizio estivo 2013 - una delle linee del servizio urbano attrezzandola e organizzandola con tutti i necessari accorgimenti per offrire: più facilità di accesso, migliore informazione, maggiore confort, più cortesia, più semplicità di acquisto biglietti in vettura, aumentata sicurezza del viaggio.

Smile Line si rivolge a tutte le categorie di utenti, comprese le persone con difficoltà motoria e non vedenti e prende spunto dall'indagine condotta lo scorso aprile a bordo delle linee ATV da PMI - Project Management Institute - Northern Italy

Chapter, una società no-profit di emanazione internazionale finalizzata alla diffusione della cultura di progetto che è divenuta partner di ATV nello sviluppo del progetto. Lo studio di Smile Line ha potuto anche contare sulla preziosa collaborazione dell'Unione Italiana Ciechi e della Consulta dell'Handicap del Comune di Verona. Per aumentare l'impatto positivo e innovativo è stato poi coinvolto nel progetto anche il Comune di Verona per estendere gli interventi alle aree di fermata e ai percorsi di accesso alle stesse. Si stanno in questo senso valutando interventi di arredo urbano su pensiline, paline e aree di attesa per eliminare le barriere architettoniche, organizzare piani di calpestio per non vedenti, segnaletica orizzontale con indicazioni delle aree dedicate alla salita/discesa delle carrozzelle disabili e razionalizzazione dei percorsi di accesso alle fermate.

Si tratta dunque di una proposta altamente qualificante e di grande significato perché dimostra che ATV, nonostante la difficilissima congiuntura economica che riguarda il comparto nel suo complesso, non rinuncia a perseguire la sua missione: quella di essere vicina ai suoi clienti e migliorare la qualità del trasporto pubblico offerta ai cittadini veronesi, nella convinzione che una mobilità più qualificata si traduca in un sensibile miglioramento della vita delle persone, a vantaggio di tutto il contesto urbano.

AZIONI STRATEGICHE DI RAZIONALIZZAZIONE E DI MARKETING PER IL RILANCIO DELLE ATTIVITA' NON TPL

Alla luce della difficile congiuntura economico-finanziaria che ha investito l'Azienda, uno dei primi atti del mandato - già espresso a fine 2010 -, è stata l'analisi approfondita sulla resa dei servizi collaterali non TPL quali i servizi atipici, i commerciali, i turistici, gli scolastici e le attività di noleggio. Questo con l'obiettivo di misurare la reale redditività di tali attività, andando eventualmente ad intervenire con azioni di efficientamento e razionalizzazione, valutando al contempo l'opzione di dimettere quelli che non avessero offerto adeguate marginalità. L'analisi ha evidenziato la presenza complessiva di numerose prestazioni poco o nulla remunerative per un totale di circa 800 mila euro. Si è quindi proceduto ad una valutazione selettiva dei

vari servizi, intervenendo con azioni di efficientamento per ricreare le condizioni che garantissero un margine operativo per ciascuna specifica attività, oppure – ove questo non è risultato possibile – rinunciando alla partecipazione a gare o affidamenti. Questo ha consentito anche un ulteriore risparmio a seguito della riduzione del parco mezzi con l'eliminazione degli autobus più vetusti e meno utilizzati.

Strategico per l'opera di puntuale messa a fuoco degli indicatori costi/ricavi e della effettiva redditività delle attività e dei servizi svolti, è stato poi poter disporre di strumenti che consentissero di fornire dati e quantificazioni economiche di dettaglio sui servizi svolti. In quest'ottica sono stati messi a punto **sistemi e procedure per l'analisi e l'utilizzo di tutti i dati** provenienti dalle flotte di mezzi e dai diversi database aziendali ottenendo un nuovo sistema di reportistica che fosse in grado di mettere in luce redditività per singole linee, analisi degli scostamenti medi degli orari, analisi dei carichi, ecc. finalizzati alla creazione di cruscotti di gestione.

In quest'ambito si è proceduto anche alla **riorganizzazione e ristrutturazione delle linee turistiche estive** attraverso un forte rilancio di marketing e comunicazione che ha visto il positivo coinvolgimento di enti, associazioni di categoria e privati.

In particolare è stata posta attenzione alla valorizzazione del bacino del Lago di Garda, che offre enormi possibilità di sviluppo anche per i servizi di TPL e commerciali. Per stimolare la domanda di trasporto si è agito sull'**ampliamento dell'offerta tariffaria** proponendo al pubblico nuove forme di titoli di viaggio (come il biglietto giornaliero) che hanno riscosso notevole interesse e sulla base dei quali sono stati proposti per l'entrante servizio estivo il pass triggiornaliero e il pass settimanale. Sono state inoltre attivate forme di collaborazione con i comuni, i consorzi locali e le organizzazioni delle strutture ricettive per campagne di promozione (Welcome Card, GardaCamping Card ecc) e iniziative di co-marketing.

Inoltre, in un'ottica di rilancio del trasporto nell'area del Garda, ATV sta conducendo una verifica esplorativa per un'ipotesi di attivazione di un **sistema integrato di mobilità**, in collaborazione con le Province di Verona, Brescia e Mantova, il Consorzio dei Comuni gardesani e Navigarda, titolare delle linee di navigazione sul Lago, con la prospettiva di coinvolgere in un secondo momento anche Ferrovie, Aeroporto nonché i più importanti operatori turistici operanti nell'intero bacino.

Un'approfondita riflessione è stata poi condotta per il settore aziendale del **noleggio**, la cui competitività sta subendo una forte flessione a causa dell'evoluzione normativa di settore - che limita sempre più l'operatività delle aziende di TPL nell'ambito dei servizi di turismo - nonché per l'aumento di concorrenza che, data anche la particolare congiuntura economica, sta comprimendo il mercato verso tariffe sempre più basse. Per questo sono in corso di valutazione ipotesi di riorganizzazione complessiva dell'attività anche in termini societari, valutando aggregazioni che consentano una massa critica tale da poter aggredire opportunamente il mercato esistente. Tutto questo con l'obiettivo di rilanciare il settore, evitando di disperdere il patrimonio costituito dalle professionalità interne e da una posizione di preminenza nell'ambito del mercato a livello provinciale, raggiunta grazie ad un'offerta qualificata e consolidata in decenni di presenza.

Azioni di co-marketing sono state sviluppate con l'Aeroporto Catullo, per migliorare visibilità ed accessibilità al servizio di vendita dei biglietti, anche attraverso l'installazione di emettitrici automatiche, che hanno avuto un ottimo riscontro, permettendo di snellire le fasi di imbarco dei passeggeri.

Proficui rapporti di collaborazione sono inoltre in corso con altre importanti realtà cittadine, come l'Azienda Ospedaliera di Verona, con la navetta che permette ai lavoratori dell'Ospedale Maggiore di raggiungere il parcheggio dell'ex caserma Riva di Villasanta, con Veronafiere, per un servizio navetta durante le più importanti manifestazioni, con l'Università di Verona-ESU, con l'apertura di uno sportello abbonamenti dedicato agli studenti, con la Fondazione Arena, in particolare nell'ambito delle iniziative per il centenario delle rappresentazioni areniane, e con il ChievoVerona, consolidato cliente del noleggio e partner di iniziative rivolte ai giovani. Contatti sono in corso anche con la società Verona Hellas per lo sviluppo di sinergie commerciali.

Sempre nell'ambito del co-marketing e dell'integrazione dei servizi, è stato studiato un progetto con Trenitalia per offrire titoli integrati tra TPL urbano, TPL extraurbano e TPL ferroviario regionale, nonché un servizio che possa collegare direttamente la Stazione di Porta Vescovo - ove il servizio verrà implementato con il progetto di cadenzamento ferroviario previsto dall'entrante mese di giugno - con il principali

poli attrattori cittadini.

ATV inoltre opera a fianco del **Comune di Verona** nel supporto a iniziative di sensibilizzazione ambientale rivolti a ragazzi e famiglie, quali le Giornate senz'auto, le Giornate Ecologiche, le Giornate dei nonni, le Giornate FAI o durante particolari eventi come TocaFi, concerti, ecc, o per la progettazione e sperimentazione di nuovi tipi di servizi individuati in particolare dall'Assessorato alla Mobilità e Traffico.

In linea con la politica di apertura e confronto, che sul fronte delle relazioni interne ha portato all'importante risultato della firma del nuovo contratto unico, l'Azienda ha posto il massimo impegno anche nello sviluppo dei rapporti con la clientela attraverso le **attività di comunicazione e informazione**. E' stato ampliato l'orario di operatività dell'Ufficio Relazioni con il Pubblico, ora presenziato dalle 8,00 alle 18,00. Potenziata la comunicazione anche attraverso nuovi strumenti, come la mappa della rete urbana distribuita gratuitamente nelle biglietterie e quella della rete suburbana, in corso di stampa, oltre agli altri materiali informativi costantemente aggiornati nella veste grafica e nei contenuti. In concomitanza con il servizio estivo 2013 sarà attivata anche la nuova versione del sito internet aziendale, portale che viene visitato quotidianamente da circa 4000 utenti e oggetto di completo restyling nell'ottica di migliorarne l'accessibilità e la fruizione, con particolare riguardo allo sviluppo della vendita dei titoli di viaggio on line.

Si provveduto infine a migliorare l'attività dell'Ufficio Oggetti Smarriti con una gestione più attiva con l'obiettivo di raggiungere direttamente il proprietario ogni qualvolta sia possibile individuarlo. Questo ha consentito di aumentare notevolmente la percentuale di oggetti riconsegnati, in particolare di portafogli, documenti, computer, cellulari ed altri oggetti di valore.

GESTIONE DELLE GARE E REVISIONE DEGLI APPALTI

Ancora nell'ambito dell'impegno aziendale verso il riequilibrio economico, è da sottolineare il considerevole risparmio ottenuto dalla revisione degli appalti dei ser-

vizi assicurativi, pulizie e fornitura vestiario uniforme.

Nel giugno 2012 è stata aggiudicata la gara per la copertura RC della flotta aziendale, che ha permesso un risparmio di oltre 330 mila euro, pari al 10 per cento del totale, rispetto al contratto precedente. Questo risultato è stato reso possibile anche grazie alla bassa sinistrosità che ATV vanta rispetto alla media nazionale, per la quale va fatto un doveroso riconoscimento alla perizia del personale di guida.

Con il 1° settembre 2012 è diventata operativa anche la nuova gestione del servizio di pulizie, a seguito della relativa gara d'appalto per i successivi 2 anni. Anche in questo caso il nuovo contratto permetterà ad ATV un notevole risparmio rispetto alla precedente gestione pari a 136mila euro, a fronte di prestazioni sostanzialmente inalterate e delle doverose garanzie sulla qualità delle prestazioni fornite.

Ulteriori significativi risparmi sono stati ottenuti dalla revisione di molti contratti di manutenzione (presidi antincendio, impianti di depurazione, gestione termica, ecc...) e si prevede di ottenere un analogo risultato dalla revisione delle modalità di fornitura al personale del vestiario uniforme e della relativa gara d'acquisto. Il risparmio in questo caso dipenderà dagli accordi che si raggiungeranno con il personale, ma sarà in ogni caso rilevante.

Con l'acquisto di un prodotto di elevata qualità ad un prezzo molto competitivo si è conclusa nel mese di febbraio 2013, la gara per la fornitura di 6 nuovi autoarticolati alimentati a metano, acquistati grazie al contributo di 1,54 milioni pervenuto al Comune di Verona dal Ministero dell'Ambiente, cui si sono aggiunti i finanziamenti propri di ATV. I mezzi saranno consegnati entro il prossimo ottobre.

L'INTENSIFICAZIONE DELL'ATTIVITA' ANTIEVASIONE

Tra le azioni poste in essere nell'arco degli ultimi due anni da ATV, un ruolo di rilievo è occupato dalle attività specificamente dedicate al controllo dell'evasione. L'impegno nel controllo sulla regolarità del pagamento dei titoli di viaggio da parte di tutti i viaggiatori risponde infatti in primo luogo ad un'imprescindibile esigenza di equità sociale, e per questo l'Azienda impiega considerevoli risorse in termini di personale e di investimenti tecnologici per migliorare l'efficacia dei controlli. Parte di questo investimento peraltro viene recuperato attraverso le risorse provenienti

dalle sanzioni comminate, che complessivamente - tra servizio urbano ed extraurbano - ammontano a circa 20 mila l'anno a fronte di circa 300 mila passeggeri controllati. La percentuale di evasione si attesta su un valore del 6,5% nel servizio urbano e del 4,9% sull'extraurbano.

A partire dal 2012 è stato implementato il controllo attraverso personale Civis che ha anche svolto azioni di presidio in particolari punti nevralgici della rete extraurbana con finalità mirate specificamente alla repressione di fenomeni di vandalismo e di bullismo e di tutela personale dei passeggeri.

Riscontri positivi ha ottenuto poi la campagna di sensibilizzazione/controllo condotta sulla rete dei mezzi urbani nell'estate 2012. Iniziativa che ha visto il personale aziendale, affiancato dalla polizia municipale e dagli agenti della Civis, impegnato per una decina di giorni a presidiare "a tappeto" i mezzi pubblici cittadini svolgendo un'opera di controllo serrato e verificando che tutti i passeggeri salissero in autobus con biglietto o abbonamento alla mano. L'intento principale dell'iniziativa non era quello sanzionatorio, quanto piuttosto quello di condurre una campagna di sorveglianza e nel contempo di informazione e sensibilizzazione per dare un chiaro segnale sul fatto che le regole sull'uso dei mezzi pubblici devono essere rispettate da tutti. L'iniziativa ha fatto registrare un sensibile gradimento da parte dell'utenza. Nell'intento di potenziare ulteriormente l'efficacia dell'azione antievasione, in particolare in ambito cittadino e suburbano, a fine 2012 è diventato operativo il progetto di **completa riorganizzazione dell'attività di controlleria**. Tale riorganizzazione ha permesso di:

- allargare le fasce orarie di presenza degli agenti a bordo dei mezzi, coprendo di fatto l'intera giornata, dalle 5,45 alle 20 per il servizio diurno e dalle 20 alle 23 per il serale; per quanto riguarda il servizio festivo, 1 domenica su 5 i controlli vengono estesi anche alla fascia oraria del mattino;
- migliorare l'operatività degli agenti stessi, grazie ad un più razionale criterio di formazione delle squadre ed alla stretta collaborazione con le guardie giurate Civis, oltre che con le pattuglie della Polizia municipale.

Oltre ad assicurare maggiore copertura oraria, la nuova organizzazione prevede lo svolgimento di specifiche azioni di controllo - con frequenza ogni 20 giorni circa - operate nei punti nevralgici della rete da squadre di 15 agenti composte da personale ATV, personale Civis e agenti di Polizia municipale. Tali azioni sono mirate a

colpire una fascia di evasori “irriducibili” e di difficile identificazione tramite la presenza dei vigili urbani che verificano in tempo reale con la propria centrale operativa la rispondenza delle generalità dichiarate.

RUOLO DI ATV ALL'INTERNO DELLA COMMISSIONE TECNICA REGIONALE PER I CONTRIBUTI STANDARD

Nel mese di giugno 2012 si è insediata la nuova Commissione tecnica regionale incaricata di definire livelli di servizio standard, costi standard, e contributi standard per il servizio di trasporto di ciascun territorio, così da riequilibrare una situazione di evidente sperequazione tra i diversi bacini che si era storicizzata, venendo in questo modo presa come base di calcolo per la contribuzione annuale del TPL regionale. A testimonianza del ruolo di fattiva partecipazione di ATV in questo delicato lavoro di redistribuzione delle risorse regionali, nella nuova Commissione sono entrati a far parte il sottoscritto, in qualità di rappresentante del Comune di Verona e l'ing. Guido Zanderigo in rappresentanza della Provincia di Verona.

La Commissione tecnica ha completato, nell'ottobre 2012 un primo segmento di lavoro licenziando la proposta di definizione dei livelli di servizio standard e, nel marzo 2013, ha concluso anche il secondo segmento relativo ai costi standard delle diverse realtà.

I livelli di servizio standard - Per la prima volta la Regione ha messo a punto uno strumento che, analizzando gli spostamenti in base al censimento 2001 integrato con le presenze turistiche, permette di rilevare il bisogno di mobilità di ciascun bacino. L'elaborato della Commissione ha messo in evidenza il forte sottodimensionamento del servizio fino ad oggi riconosciuto al bacino veronese, fissando degli indicatori di riequilibrio che prevedono un aumento percentuale del 25% delle percorrenze da riconoscere al servizio urbano di Verona e un aumento del 6,69% da riconoscere al servizio extraurbano scaligero.

Tale diverso riconoscimento tra le due situazioni è in realtà apparente in quanto parte di servizio suburbano oggi rubricato nell'ambito dei servizi extraurbani dovrà invece venire accorpato ai servizi urbani. Ciò comporterà di conseguenza un ulte-

riore vantaggio per il sistema complessivo veronese, in considerazione del fatto che il servizio urbano gode di un maggior contributo rispetto all'extraurbano.

I costi standard - Per quanto riguarda i costi standard monitorati nell'anno 2010, si evidenziava una leggerissima differenza tra costo effettivi ATV e quelli di riferimento emersi dal lavoro della Commissione. In particolare, il valore del servizio urbano veniva riconosciuto in sede di Commissione in 4,084 euro/km, contro un costo effettivo ATV nel 2010 di 4,02 euro/km. Per quanto riguarda il servizio extraurbano, il costo standard veniva indicato in 2,808, a fronte di un costo aziendale effettivo per ATV di 2,91 euro/km.

Mentre il costo urbano risulta dunque già al disotto del livello standard di riferimento, emerge una leggera sovraesposizione del costo aziendale in ambito extraurbano rispetto lo standard.

Tale lieve differenza risulta peraltro già oggi ampiamente recuperata, se rapportata agli aumenti Istat o altri indicatori oggettivi che verranno utilizzati per gli standard regionali nei successivi esercizi. Inoltre, grazie alle diminuzioni dei costi di produzione derivanti dalle iniziative di efficientamento interno messe in atto, dalle revisione dei contratti onerosi, come quello assicurativo e quello per le pulizie, e soprattutto grazie all'applicazione dal settembre 2012 del nuovo contratto unico aziendale, ATV è stata in grado di limitare considerevolmente il trend di aumenti dei propri costi, tanto da riportarsi al sotto del livello tendenziale dei costi standard.

Per quanto riguarda infine il servizio urbano di Legnago, il costo standard indicato in sede regionale risulta ampiamente superiore al costo di produzione interno di ATV che evidenzia quindi una gestione particolarmente efficiente.

Le previsioni per il 2013 - In ogni caso, in via transitoria, in attesa che la Commissione tecnica completi il proprio mandato con la definizione di criteri di calcolo delle tariffe e dei contributi standard - e che quindi il Consiglio Regionale proceda nell'adozione dei nuovi metodi di calcolo - grazie ad un emendamento approvato lo scorso 21 marzo dal Consiglio su proposta del presidente della Commissione Trasporti Andrea Bassi, è previsto che per il 2013 siano erogabili contributi per 2/3 su base storica e per 1/3 secondo i criteri ex D.G.R. 2208/2011, che erano risultati già premianti per il tpl veronese nel 2012.

Tale situazione fa sì che – pur con un bilancio regionale che fa registrare una contribuzione complessiva per il tpl su gomma e navigazione di 256 milioni contro i 287 del 2010 – le percorrenze attese per Verona si attestino a livello 2010. Non sarà quindi necessario intervenire con le forti riduzioni di servizio messe in atto lo scorso anno con l’obiettivo di ripristinare il pareggio di bilancio dopo il risultato negativo del 2011 determinato soprattutto dalla penalizzazione dell’Azienda in termini di riduzione dei contributi.

Le prospettive - Se poi i contributi negli anni successivi, come sembra emergere dalle indicazioni a livello nazionale, dovessero andare verso un recupero, attestandosi tra i 260 ed i 270 milioni/anno (se non sui livelli del 2010), grazie ai nuovi parametri di distribuzione sarà possibile ragionare in termini ulteriormente propositivi. Infatti gli elementi che emergono dai lavori della Commissione regionale sembrano aprire nel loro complesso delle prospettive estremamente positive per il TPL veronese.

Qualora i nuovi criteri fossero fatti integralmente propri dal Consiglio Regionale, sarebbe finalmente possibile ottenere quell’aumento di servizi ormai da tempo inderogabile per il trasporto pubblico scaligero consentendo di riaprire, dopo anni di incertezze, una nuova fase di rilancio.

Ciò appare particolarmente significativo nella prospettiva della realizzazione del filobus urbano, consentendo attraverso il riconoscimento delle nuove percorrenze, di poter organizzare una efficace rete su gomma di adduzione e completamento. In ambito extraurbano, si potrà inoltre dare risposta alle esigenze di mobilità di fasce di utenza oggi in sofferenza come quella scolastica, recentemente oggetto di forti polemiche che hanno coinvolto la Provincia di Verona oltre che la stessa ATV, nonché rafforzare il servizio in un’area particolarmente vocata al turismo come quella del Garda.

IL RICORSO AL TAR CONTRO LA DGR 512/2011

Come accennato in precedenza, il 12 luglio 2012, il TAR del Veneto - con la Sentenza n. 984 - ha accolto il ricorso presentato da ATV e da altre 8 aziende oltre che da Comune e Provincia di Verona, avverso la delibera regionale n. 512/2011 che

aveva ridotto di 14 milioni il fondo regionale destinato al trasporto pubblico, costringendo gli operatori locali a tagliare servizi e ad aumentare le tariffe, con i conseguenti disagi per milioni di utenti dei mezzi pubblici.

La decisione del TAR che ha invalidato la delibera regionale, ha riaperto la possibilità per le aziende di ottenere una ripartizione dei finanziamenti più equa ed aderente alle esigenze dei territori.

Punto centrale della motivazione della sentenza del giudice amministrativo è la censura all'iter procedimentale seguito per l'adozione della Delibera n. 512 del 2011 che, essendo relativa all'attribuzione di risorse per il finanziamento di servizi minimi, operando una riduzione dei finanziamenti destinati alla copertura dei servizi minimi di trasporto e così incidendo sul "livello dei servizi minimi", doveva essere adottata previa convocazione della necessaria «conferenza di servizi» finalizzata all'acquisizione di una previa "intesa" con gli Enti locali e le associazioni coinvolte. Detto passaggio procedurale, ad avviso del Tribunale Amministrativo, sarebbe stato non eludibile ed in alcun modo surrogabile. A questa prima e fondamentale censura si aggiungono altri rilievi accolti dal TAR che ha, quindi, conseguentemente annullato la DGR n. 512/2011.

Il 29 marzo 2013 tuttavia, il Consiglio di Stato accoglie il ricorso proposto dalla Regione Veneto avverso la sentenza del TAR n. 984, relativamente a due profili di impugnazione, concernenti entrambi la carenza di interesse delle aziende e degli enti locali che avevano subito il taglio. In particolare la Regione sostiene che la riduzione di finanziamenti era stata determinata dalla minore disponibilità di risorse, a sua volta dovuta ai tagli di finanza pubblica operati dal Governo nazionale. Per tale motivo "non poteva ritenersi sussistere l'interesse all'annullamento di un provvedimento amministrativo che, in buona sostanza, aveva applicato lo stesso taglio e nella stessa misura, considerato il fatto che anche con un provvedimento diverso, sarebbe stata applicata la stessa diminuzione".

In merito alla sentenza del Consiglio di Stato però Confservizi Veneto - tra i promotori del ricorso - rileva come il ricorso in realtà non sia stato rigettato ma dichiarato inammissibile, con indicazione a chiedere direttamente il riconoscimento delle compensazioni alla regione sulla base dei servizi minimi storici. La stessa Confservizi rimarca il fatto che la sentenza invece riconosce definitivamente il diritto delle aziende di trasporto pubblico locale e degli enti affidanti ad ottenere dalla Regione

Veneto le risorse finanziarie corrispondenti all'onere derivante dalla stipula dei contratti di servizio per l'espletamento dei servizi minimi. Tale obbligo giuridico gravante sulla Regione non può essere disatteso con il pretesto dei tagli a livello nazionale e si connota da attività vincolata e non discrezionale. Per tale motivo l'azione giuridica da porre in essere dinanzi alle competenti autorità giudiziarie non è quella di annullamento delle DDGGRR di riparto del fondo regionale - per la quale vi è carenza di interesse - ma quella di esatto adempimento con condanna dell'ente regionale all'assolvimento degli obblighi disattesi con la propria azione amministrativa e/o legislativa.

Pertanto, a fronte di tale situazione, ATV si è attivata, di concerto con le associazioni di categoria, per porre in essere le ulteriori azioni giuridiche necessarie al ripristino di un adeguato flusso di finanziamenti in modo tale da continuare ad assicurare alla clientela adeguati standard di servizio.

GESTIONE DEL PARCO AUTOBUS E MANUTENZIONE

Parco rotabile - Nel triennio sono stati immatricolati per il servizio urbano ed extraurbano complessivamente 37 nuovi autobus di cui 23 a metano, a fronte dell'alienazione di 47 autobus fra i più vetusti ed inquinanti.

In questo periodo di contrazione delle risorse, dove è risultato impossibile di fatto rinnovare il parco rotabile, si è scelto di snellire lo stesso portandolo ampiamente al di sotto delle 600 unità, rottamando tutti quei mezzi con oltre vent'anni di età, inquinanti e poco utilizzati, cercando in tal modo di eliminare i costi fissi (bollo e assicurazione) e abbattendo nel contempo i costi di manutenzione; di fatto quindi riducendo drasticamente la scorta, migliorando nel contempo la manutenzione preventiva, aumentando la percorrenza media per bus attraverso l'innalzamento dell'indice di disponibilità dei mezzi (percentuale di mezzi giornalmente disponibili sul totale del parco). Tale operazione sta tutt'oggi proseguendo e con il prossimo arrivo dei sei autosnodati a metano (settembre 2013) si procederà ad una ulteriore massiccia alienazione di vecchi autobus a gasolio.

Carburanti - Nel triennio i consumi di carburanti sono stati i seguenti:

	GASOLIO		METANO	
2010	litri	7.128.474	mc	2.928.489
2011	litri	6.903.445	mc	3.184.653
2012	litri	6.526.363	mc	3.201.187

Drastica la riduzione dei consumi di gasolio (oltre 600 mila litri con una minor spesa di quasi 800 mila euro) a fronte di un maggior impiego del metano. Di fatto la flotta urbana si può considerare ormai tutta metanizzata con oltre l'80% delle percorrenze urbane fatte con i bus a metano, il che significa totale abbattimento delle emissioni inquinanti e risparmio sui costi di trazione. In sostanza nel triennio si sono avuti minori costi di trazione per oltre mezzo milione di euro.

Approvvigionamenti - Si è cercato di attuare un attento contenimento dei costi di magazzino con riduzione delle scorte e ricerca sul mercato di fornitori di ricambi che consegnassero i materiali richiesti con tempestività ed in giornata. Nelle procedure di gara per l'acquisto dei nuovi mezzi è stato ottenuto un periodo di garanzia generale di 3 anni, al fine di consentire all'azienda con il proprio personale un più attento monitoraggio dei nuovi autobus praticamente a costo zero, con l'utilizzo anche dei contratti di regia (lavorazioni in garanzia eseguite da ATV con addebito dei costi alle ditte fornitrici degli autobus).

Per quanto riguarda il costo dei servizi, va evidenziato il notevole risparmio nelle manutenzioni esterne autobus (meno € 245.000).

Organizzazione del lavoro - Il nuovo Contratto Unico recentemente sottoscritto, ha consentito una nuova organizzazione del lavoro nel Settore manutenzione, con estensione ad un maggior numero di addetti del turno a giornata. Questo intervento a fronte del blocco del turn-over ha permesso un miglior utilizzo del personale, una riduzione delle ore straordinarie ed un graduale smaltimento delle ferie residue, garantendo di fatto una maggior produttività tale da consentire, in questo periodo di contrazione delle risorse pubbliche, l'internalizzazione di gran parte delle riparazioni con l'azzeramento di quasi tutte le lavorazioni esterne.

Sicurezza - Si è prestato estrema attenzione alla sicurezza sul lavoro, aggiornando in modo sistematico l'attrezzatura di Officina nonché i dispositivi di protezione individuale.

L'ATTIVITÀ DI FORMAZIONE RIVOLTA AL PERSONALE INTERNO

Nel corso degli ultimi anni le aziende esercenti servizi di pubblica utilità si sono trovate a gestire e governare un'evoluzione che sempre più le ha spinte verso l'utilizzo di criteri di efficienza ed efficacia, storicamente appannaggio del settore privato, nonché ad entrare in competizione con queste ultime nella fornitura dei servizi al territorio.

Allo stato attuale quindi è vitale che ATV sappia cogliere le opportunità offerte dall'attuale mutato contesto promuovendo un profondo rinnovamento delle politiche e delle strategie a favore del personale; processo che vede coinvolti accanto ad elementi tecnici e procedurali, anche gli atteggiamenti, la cultura e l'impegno all'interno delle organizzazioni.

Tali cambiamenti richiedono uno sforzo nella programmazione degli interventi formativi.

La formazione è quindi una fondamentale leva gestionale, che aiuta il cambiamento culturale, migliora e consolida l'assetto organizzativo aziendale, nonché rinforza l'incremento continuo per la qualità, finalizzato alla soddisfazione degli utenti e dei dipendenti.

E' chiaro che la finalità dell'attività di formazione non può essere quella di organizzare e assemblare un catalogo corsi, bensì quella di curare e valorizzare la formazione continua del personale, attraverso l'analisi dei fabbisogni suddivisa per area aziendale, dalla quale si declina una programmazione annuale in coerenza con gli obiettivi della direzione strategica.

Nel 2009 ATV srl ha aderito al Fondo Interprofessionale For.Te. il Fondo paritetico per la formazione continua dei dipendenti delle imprese che operano nel Terziario: Commercio, Turismo, Servizi, Logistica, Spedizioni, Trasporti.

In questi anni ATV srl ha attuato più progetti, per un ammontare di 500.000 euro circa di finanziamento ottenuto, coinvolgendo 700 dipendenti, erogando circa 1700 ore di formazione d'aula. Un progetto è stato realizzato in ATS con Amia spa e Cisl, capofila ATV.

Vista la difficile congiuntura, si ritiene di fondamentale importanza coprire i costi di

parte dei fabbisogni formativi aziendali con i finanziamenti del fondo interprofessionale al quale ATV aderisce. La pianificazione e l'erogazione della formazione finanziata ha implicato un notevole sforzo organizzativo che ha coinvolto tutti i livelli aziendali.

Si reputa che lo strumento "formazione finanziata" sia stato efficace sotto molti aspetti:

- per migliorare l'apprendimento e la crescita professionale dei lavoratori;
- per aumentare il senso di appartenenza aziendale;
- per il fattivo coinvolgimento dei sindacati in fase di progettazione;
- per consolidare le buone pratiche e le relazioni aziendali esistenti.

Nell'ultimo anno è stato attivato un notevole impegno organizzativo per la programmazione dei corsi CQC, la quale ha visto due momenti: la predisposizione di tutta la documentazione necessaria: autorizzazione Ministero dei Trasporti, visione e controllo del materiale multimediale che verrà usato in aula, predisposizione dei registri di frequenza, elenchi allievi e calendario lezioni come da indicazioni ministeriali. E' seguita una fase di più concreta pianificazione aziendale: raccolta adesioni partecipanti, archiviazione dati partecipanti, definizione orari di erogazione dei corsi e individuazione del personale interno ed esterno che interverrà in aula.

E' stata poi programmata la formazione prevista dal nuovo accordo Stato Regioni relativa alla sicurezza sui luoghi di lavoro; tutto il personale è coinvolto in relazione alla mansione svolta in azienda: formazione di base e specialistica e formazione particolare aggiuntiva per i preposti.

Si riportano i dati di sintesi, relativi alle ore di formazione suddivisi per aree tematiche:

CORSO	ORE
Prevenzione e sicurezza (ex d.lgs 81/08)	1572
Formazione tecnica specifica	533
Inserimento nuove mansioni	1229
Aggiornamenti professionali normativi	3640
TOTALE ORE 2012	6986

GESTIONE E PROMOZIONE DELLA SICUREZZA

Nell'ambito delle attività di gestione e promozione della sicurezza, ATV ha avviato il processo di certificazione del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sui luoghi di lavoro secondo la norma ISO 18001, conseguendo un finanziamento dall'INAIL.

Sta procedendo nei tempi previsti l'effettuazione di tutta la formazione per la Sicurezza prevista dall'Accordo Stato-Regioni 21/12/2011, finanziata dal Fondo FOR. TE. Inoltre, come specificato nel capitolo relativo alla formazione, sono stati organizzati in azienda e senza oneri per i lavoratori, i corsi previsti per il rinnovo della Carta di Qualificazione del Conducente (CQC).

E' in corso un programma di prevenzione dei sinistri stradali, che prevede la formazione specifica in aula a tutti i conducenti (nell'ambito del corso CQC), un'analisi puntuale di tutti i sinistri e delle relative cause, azioni specifiche nei confronti dei conducenti con sinistrosità molto elevata, controllo della sinistrosità dei subaffidatari, azioni di miglioramento delle condizioni di sicurezza su strada.

IL CONTRATTO UNICO

Dopo lo studio effettuato nel 2011 sugli aspetti distorsivi e/o migliorabili dei contratti aziendali in essere (e ancora di provenienza dei due "rami" conferiti), nel giugno 2012 è stata effettuata la disdetta dei contratti di secondo livello e si sono progressivamente definiti gli aspetti caratterizzanti il nuovo contratto unico aziendale.

A seguito dell'accordo sottoscritto il 24 agosto 2012 tra i rappresentanti aziendali e le sigle sindacali CISL, FAISA-CISAL e UGL rappresentative della maggioranza dei lavoratori, con il mese di settembre 2012 è stato applicato in via provvisoria a tutti i lavoratori ATV il nuovo contratto unico aziendale, in attesa della conferma di tale accordo da parte del personale tramite referendum. Tale referendum si è svolto dal 7 al 14 gennaio 2013, ed ha visto la conferma da parte della maggioranza dei partecipanti dell'accordo sottoscritto che è pertanto diventato definitivo.

Tra gli elementi qualificanti dell'accordo sull'applicazione del Contratto Unico vanno ricordati l'omogeneizzazione del trattamento economico e normativo di

tutto il personale aziendale, sia urbano che extraurbano, con il riordino delle varie indennità previste dalla precedente normativa. Tutto questo garantendo ai dipendenti in servizio lo stesso livello retributivo del passato. Sulle future assunzioni è previsto un risparmio del 25-30%, sul costo del lavoro con una positiva ricaduta sui prossimi bilanci aziendali.

Si tratta quindi di un obiettivo importante, con cui può dirsi veramente compiuto il processo di fusione tra AMT ed APTV avviato nel 2007. Da questo momento tutti i dipendenti ATV hanno un solo contratto, indipendentemente dall'azienda di provenienza. Per quanto riguarda la parte normativa, si tratta di un accordo "aperto", in quanto oggetto di possibili ulteriori integrazioni e perfezionamenti nel corso delle trattative previste per i mesi successivi. Viene comunque mantenuto operativo il tavolo tecnico, con l'impegno dell'Azienda che parte delle nuove risorse che si renderanno disponibili in futuro saranno destinate al miglioramento del trattamento dei lavoratori e con l'obiettivo di lavorare per far rientrare nell'accordo anche le organizzazioni sindacali non firmatarie. Tale auspicio si è poi concretizzato il 1° febbraio 2013, con un accordo che ha segnato una svolta nelle relazioni industriali in ATV dopo 18 mesi di serrate trattative, e con il quale il nuovo contratto unico è stato sottoscritto da tutte le sigle sindacali, comprese quelle (Filt Cgil, Ultrasporti, Sul Ct) che non avevano inizialmente aderito all'accordo del 24 agosto 2012.

RISULTATI E PROSPETTIVE DI SVILUPPO

IL BILANCIO 2012

Le iniziative intraprese hanno consentito una netta svolta rispetto il risultato 2011 tanto che il bilancio di esercizio 2012 di ATV si è chiuso con un **risultato positivo di € 50.952.**

Un simile esito testimonia i notevolissimi sforzi compiuti dall'Azienda nel corso del 2012 per riportare in attivo il risultato dopo la perdita di oltre 3,2 milioni di euro registrata l'anno precedente. Le azioni intraprese da ATV - che si è cercato di riassumere in questa breve relazione - grazie anche alla condivisione della drammaticità del momento con i suoi Enti Affidanti, ha dunque consentito di fare importantissimi passi

gestionali, economici e politici che si auspica possano essere l'inizio di un nuovo percorso positivo per il trasporto pubblico veronese.

Quanto al contesto del settore, rispetto all'esercizio 2011, non si registrano sostanziali novità. Le aziende di trasporto sono in una fase di generale riorganizzazione che determina una crescita dimensionale dei soggetti, tuttavia questo riassetto industriale non si traduce in un miglioramento delle performance economico-produttive e quindi in una riqualificazione dei servizi.

La crescita dei costi operativi dovuti alle materie prime e la diminuzione delle risorse pubbliche annullano di fatto i guadagni di produttività che pure le aziende esibiscono, mettendo anzi a rischio gli stessi livelli di servizio ed azzerando le risorse proprie per gli investimenti.

A livello Veneto, in particolare, la situazione dei finanziamenti al settore - pur in continua evoluzione - sembra in questo momento aggravarsi, dato che rispetto alla previsione di bilancio, la Giunta ha apportato tagli per ulteriori 8 milioni, abbassando lo stanziamento complessivo a 256 milioni contro i 264 previsti in fase di presentazione di bilancio. Una scelta difficilmente giustificabile se si considera che quest'anno (2013) sono pervenuti alla Regione dallo Stato 20 milioni in più per il Fondo Trasporti, cui si aggiungono ulteriori 22 milioni grazie al Fondo Perequativo. Queste maggiori risorse ottenute dal Veneto grazie alla buona gestione delle aziende di trasporto su gomma, risultate le più virtuose di tutta Italia, saranno tuttavia destinate a finanziare il trasporto su ferro.

Tenuto conto, quindi, di queste premesse generali, nella valutazione del risultato di bilancio 2012, che evidenzia un utile pari a € 50.952, è opportuno inquadrare questo dato in un contesto più completo.

Il valore della produzione nel 2012 si attesta a € 67.185.000 in calo del 2,1% rispetto al 2011. Nel corso dell'anno sono diminuiti dell'1,6% i ricavi delle vendite e prestazioni, risultato legato in particolare all'andamento del noleggio (-35,4%) e dei servizi scolastici (-22,6%). Entrambi i settori, come anticipato, sono già stati oggetto di scelte decisive per l'eliminazione dei servizi a margine zero (o negativo) e sono tuttora sotto osservazione al fine di valutare l'adozione della soluzione organizzativa più adatta alle mutate condizioni del mercato.

Per contro, i costi di produzione subiscono una complessiva diminuzione di quasi 6 milioni di euro.

In particolare, i costi per materie prime, sostanzialmente in linea con il 2011 in quanto diminuiti di € 149.000 (pari all'1,2%), compensano al loro interno un risparmio per la massa vestiaria di € 444.000 contro un aumento del metano di € 248.400 e di ricambi per € 106.800. Si è conclusa infatti, come sopra riferito, la fornitura della massa vestiario originata dalla gara del 2009 ed è in via di definizione un nuovo accordo con le organizzazioni sindacali al fine di ridimensionare significativamente questa voce nei prossimi esercizi.

Per quanto riguarda il costo dei servizi, che diminuiscono di € 327.900 rispetto al 2011, va evidenziato il risparmio nelle manutenzioni esterne autobus (meno € 245.000), nelle spese amministrative (meno € 141.400) - dovuto sia alle spese legali sostenute lo scorso anno per la chiusura delle vertenze per i cfl e con le assicurazioni che alle consulenze per l'analisi del contratto di lavoro e dei costi del personale -, il risparmio nei costi assicurativi (€ 152.300) e nelle pulizie e rimessaggio (€ 135.900), entrambi effetti parziali - in quanto avvenuti in corso d'anno - delle nuove gare aggiudicate per i servizi di pulizia e per le assicurazioni.

In generale comunque tutti i costi per servizi significativi evidenziano risparmi, ad eccezione dei servizi subaffidati che aumentano di € 680,900 dato il maggior ricorso ai subaffidatari, conseguente alla riduzione del personale.

Proprio in relazione al personale, il costo relativo a questa voce diminuisce di € 4.600.000. Questo straordinario risultato è l'insieme di diversi effetti: la mancata corresponsione del premio di risultato e dei costi avuti nel 2011 per la definizione delle vertenze con gli ex cfl (in totale circa € 1.750.000), la riduzione degli straordinari e la diminuzione di 33 addetti medi, (con la fuoriuscita quindi di personale più anziano e quindi più costoso), non sostituiti per effetto dei tagli estivi - operati eccezionalmente sul servizio urbano ed extraurbano nel 2012 -, provvedimento che anzi ha procurato un'ulteriore riduzione dei costi grazie al godimento delle ferie pregresse non ancora usufruite.

Risulta altresì necessario evidenziare che alla formazione del risultato di esercizio ha contribuito la valorizzazione della banca ore dipendenti ATV per un valore di circa € 400.000, resa necessaria dalla disdetta di questo istituto nei modi e nelle forme in

cui era gestito precedentemente. Sarà necessario aprire un tavolo tecnico con il socio APTV per il riconoscimento dello stesso istituto per la parte nata ante 2007 e non conferita al momento della nascita di ATV, che in parte, peraltro, è già stata riconosciuta ai dipendenti da ATV stessa.

GLI EFFETTI DELLE AZIONI INTRAPRESE

Molte delle azioni che sono state intraprese in questi tre anni ritengo possano portare risultati apprezzabili nel prosieguo della vita dell'Azienda.

In particolare reputo che il Contratto Unico sia uno strumento di grande duttilità, in grado di porre l'Azienda in condizione di effettuare scelte gestionali in linea con le esigenze dei tempi e del territorio.

Altri notevoli elementi di innovazione introdotti sono la capacità di utilizzare l'importante data-base aziendale attraverso dei cruscotti di gestione che consentiranno di effettuare - nell'auspicato sviluppo dei servizi - scelte orientate alla massima soddisfazione del cliente e nel contempo in grado di garantire la necessaria copertura ricavi/costi.

Ulteriore elemento di innovazione è costituito dal consolidarsi di una diversa cultura di relazione con il cliente, che possa portare sempre più a vivere il tpl come effettiva alternativa al modo di spostarsi in città, piuttosto che come opportunità residuele, presa in considerazione solo da chi non dispone di altri mezzi.

In questa diversa cultura di relazione si dovrà peraltro innestare anche la consapevolezza da parte del cliente della necessità di contribuire al sostegno del trasporto pubblico, attraverso il regolare pagamento dei titoli di viaggio. Proprio la capacità di recuperare le risorse sottratte dal fenomeno dell'evasione (circa 450 milioni l'anno in Italia, secondo dati Asstra) riveste un ruolo essenziale nel rilancio del settore, come confermato dal rilievo dato a questo aspetto anche dal rinnovo del contratto di settore a livello nazionale, in fase di definizione.



Lungadige Galtarossa, 5
37133 Verona
Tel. 045 805 78 11
Fax 045 805 78 00
www.atv.verona.it
atv@atv.verona.it