



# PROVINCIA DI BENEVENTO

## VERBALE DI DELIBERAZIONI DEL CONSIGLIO PROVINCIALE

Seduta del 5 febbraio 2010

**Oggetto: A RICHIESTA DEI CONSIGLIERI DEL GRUPPO PDL "BANDO DI GARA PER IL TPL E RITIRO DELLO STESSO PER IL PRINCIPIO DELL'AUTOTUTELA. FORMULAZIONE DI UN NUOVO BANDO DI GARA CON UNA DIVERSA VALUTAZIONE ECONOMICA DI SERVIZIO."**

L'anno duemiladieci addì cinque del mese di FEBBRAIO alle ore 12,00 presso la Rocca dei Rettori - Sala Consiliare - su convocazione del Presidente della Provincia, **Prot. gen. n. 753**

Del 22/01/2010 - ai sensi del Testo Unico delle Leggi sull'ordinamento degli EE.LL.- D. Lgs.vo N. 267 del 18 agosto 2000 e del vigente Statuto - si è riunito il Consiglio Provinciale composto dal:

**Presidente della Provincia Prof. Ing. Aniello CIMITILE**

e dai seguenti Consiglieri:

- |                                 |   |
|---------------------------------|---|
| 1) <b>MATURO Giuseppe Maria</b> | <i>Presidente del Consiglio Provinciale</i> |
| 2) <b>BETTINI</b>               | Aurelio                                     |
| 3) <b>CAPASSO</b>               | Gennaro                                     |
| 4) <b>CAPOBIANCO</b>            | Angelo                                      |
| 5) <b>CAPOCEFALO</b>            | Spartico                                    |
| 6) <b>CATAUDO</b>               | Alfredo                                     |
| 7) <b>COCCA</b>                 | Francesco                                   |
| 8) <b>DAMIANO</b>               | Francesco                                   |
| 9) <b>DEL VECCHIO</b>           | Remo  |
| 10) <b>DI SOMMA</b>             | Catello                                     |
| 11) <b>IADANZA</b>              | Pietro                                      |
| 12) <b>IZZO</b>                 | Cosimo                                      |
| 13) <b>LAMPARELLI</b>           | Giuseppe                                    |
| 14) <b>LOMBARDI</b>             | Nino  |
| 15) <b>LOMBARDI</b>             | Renato                                      |
| 16) <b>MADDALENA</b>            | Michele                                     |
| 17) <b>MAROTTA</b>              | Mario                                       |
| 18) <b>MAZZONI</b>              | Erminia                                     |
| 19) <b>MOLINARO</b>             | Dante                                       |
| 20) <b>PETRIELLA</b>            | Carlo                                       |
| 21) <b>RICCI</b>                | Claudio                                     |
| 22) <b>RICCIARDI</b>            | Luca  |
| 23) <b>RUBANO</b>               | Lucio                                       |
| 24) <b>VISCONTI</b>             | Paolo                                       |

**Presiede il Presidente del Consiglio Provinciale Dott. Giuseppe Maria MATURO**

Partecipa il Segretario Generale **Dr. Claudio Uccelletti**

Sono presenti n. 20 Consiglieri ed il Presidente della Giunta prof. Ing. Aniello CIMITILE

Risultano assenti i Consiglieri 12-18-19-20

Sono, altresì, presenti gli Assessori -ACETO, BARBIERI, BELLO,BOZZI, FALATO,PACIFICO, PALMIERI, VALENTINO

Il Presidente, riconosciuto legale il numero degli intervenuti, dichiara VALIDA la seduta.

Il Presidente Giuseppe Maria Maturo, sull'argomento in oggetto, dà la parola al Consigliere Di Somma che relaziona sull'argomento, illustrando la problematica di cui alla nota prot. 1358 del 15/01/2010 (All. A)

Interviene l'Assessore al ramo, ing. Bello, con una relazione dettagliata, che risulta dal resoconto e da nota allegata (All.B).

Si dà atto che entrano i Consiglieri Petriella e Mazzoni. Pertanto i presenti sono n. 23.

Si susseguono gli interventi dei Consiglieri Di Somma, Capocéfalo, Ricciardi, Mazzoni, Capasso, Rubano, con proprie considerazioni e rilievi critici.

Replica l'assessore Bello.

Il Presidente Maturo, dichiarato chiuso il dibattito, pone in votazione la mozione, precisando che il voto contrario esprimerà la volontà di respingere la mozione, mentre il voto a favore di accogliere la stessa.

Eseguita la votazione per appello nominale, con il seguente risultato:16 voti contrari, 6 voti favorevoli(Papasso, Capocéfalo, Del Vecchio, Di Somma, Mazzoni e Ricciardi), la mozione risulta respinta.

## **IL CONSIGLIO PROVINCIALE**

Vista la richiesta del gruppo PDL e della consigliera Mazzoni prot. 1358 del 15/01/2010 (All. A);

Visto l'esito della eseguita votazione;

### **DELIBERA**

- Respingere la mozione prot. 1358 del 15/01/2010 (All. A), a firma del gruppo PDL e della consigliera Mazzoni, ad oggetto: "Bando di gara per il TPL e ritiro dello stesso per il principio dell'autotutela. Formulazione di un nuovo bando di gara con una diversa valutazione economica di servizio."

Il tutto come da resoconto stenografico (All.C).

**Verbale letto e sottoscritto**

IL SEGRETARIO GENERALE  
- Dr. Claudio UCCELLETTI -

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO  
- Dr. Giuseppe Maria MATURO -

N. 110 **Registro Pubblicazione**

Si certifica che la presente deliberazione è stata affissa all'Albo in data odierna, per rimanervi per 15 giorni consecutivi a norma dell'art. 124 del T.U. - D. Lgs.vo 18.8.2000, n. 267.

**BENEVENTO** 12 FEB. 2010  
IL MESSO

IL SEGRETARIO GENERALE

IL SEGRETARIO GENERALE  
((Dott. Claudio UCCELLETTI))

La suesata deliberazione è stata affissa all'Albo Pretorio in data 12 FEB. 2010 e avverso la stessa non sono stati sollevati rilievi nei termini di legge.

SI ATTESTA, pertanto, che la presente deliberazione è divenuta esecutiva a norma dell'art. 124 del T.U. - D. n

Lgs.vo 18.8.2000, n. 267. 2010  
- 2 MAR. 2010

li \_\_\_\_\_

IL RESPONSABILE DELL'UFFICIO

IL SEGRETARIO GENERALE

IL SEGRETARIO GENERALE  
((Dott. Claudio UCCELLETTI))

Si certifica che la presente deliberazione è divenuta esecutiva ai sensi del T.U. - D. Lgs.vo 18.8.2000,

n. 267 il giorno 23 FEB. 2010

- Dichiarata immediatamente eseguibile (art. 134, comma 4, D. Lgs.vo 18.8.2000, n. 267).
- Decorsi 10 giorni dalla sua pubblicazione (art. 134, comma 3, D. Lgs.vo 18.8.2000, n. 267).
- E' stata revocata con atto n. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_

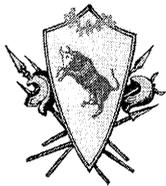
Benevento li, - 2 MAR. 2010

IL SEGRETARIO GENERALE  
((Dott. Claudio UCCELLETTI))

Copia per

- ✓ PRESIDENTE CONSIGLIO \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_ prot. n. \_\_\_\_\_
- SETTORE CONSIGLIO - espagnolo PDL \_\_\_\_\_ prot. n. 508
- SETTORE ASS. BELLO \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_ prot. n. \_\_\_\_\_
- SETTORE TRASPORTI \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_ prot. n. \_\_\_\_\_
- Revisori dei Conti \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_ prot. n. \_\_\_\_\_

15.2.2010



**PROVINCIA DI BENEVENTO**  
*Settore Relazioni Istituzionali - Presidenza - AA.GG.*  
**Servizio Affari Generali**

Prot. n. ...508...

Benevento, lì..... 15 FEB. 2010

U.O.: GIUNTA/CONSIGLIO

AL CONSIGLIERE PROVINCIALE  
On. Avv. Cosimo IZZO  
Capogruppo PDL

ALL' ASSESSORE PROVINCIALE  
Ing. Giovanni Vito BELLO

AL DIRIGENTE DEL SETTORE  
TERRITORIO ED AMBIENTE,  
TRASPORTI E POLITICHE  
ENERGETICHE

S E D E

**Oggetto:** Delibera C.P. n. 4 del 5.2.2010 ad oggetto: "A RICHIESTA DEI CONSIGLIERI DEL GRUPPO PDL "BANDO DI GARA PER IL TPL E RITIRO DELLO STESSO PER IL PRINCIPIO DELL'AUTOTUTELA - FORMULAZIONE DI UN NUOVO BANDO DI GARA CON UNA DIVERSA VALUTAZIONE ECONOMICA DI SERVIZIO".

Per quanto di competenza e/o opportuna conoscenza si rimette, in copia conforme all'originale, la delibera indicata in oggetto.

IL DIRIGENTE DEL SETTORE  
- Dr. ssa Irma DI DONATO -

M. Di Lolo

PROVINCIA DI BENEVENTO  
14 GEN 2010

Preside AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO  
Presidente Consiglio PROVINCIALE DI BENEVENTO  
Ass. e Bello  
Set. Trasporti  
PROVINCIALI DEL GRUPPO F.D.C.  
Set. Relat. - Ist. - A.F.B.

SOTTOSCRITTI CONSIGLIERI

COSIMO IZZO, LUCA RICCIARDI, CATELLO DI SOMMA, GENNARO  
CARASSO, DANTE MOLINARO, AEMO DE  
SPARTICO CAPOCETALO



Provincia di Benevento  
AOO: Prot. Generale  
Registro Protocollo Entrata  
Nr. Prot. 0001358 Data 15/01/2010  
Oggetto COMUNICAZIONE PER  
INSERIMENTO CONS. PROV. L  
Dest. Presidente Provincia

PREMESSO CHE:

- E' STATO PUBBLICATO IL BANDO DI GARA  
DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU TERRA  
DELLA PROVINCIA DI BN

CONSIDERATO CHE:

- IL SUDDETTO BANDO PRESENTA ASPETTI NON COERENTI CON  
LE NECESSITA' ECONOMICHE EFFETTIVE PER GARANTIRE  
L'ESPLETAMENTO DEL SERVIZIO

- A SEGUITO DI TALE SOTTO-DIMENSIONAMENTO ECONOMICO  
LA PROVINCIA POTREBBE INCORRERE IN FUTURO IN  
CONTROVERSIE GIUDIZIARIE CON UN POSSIBILE DANNO  
ECONOMICO PER L'ENTE

CHIEDONO PERTANTO L'INSERIMENTO NEL PROSSIMO C.P.  
DI UN PUNTO ALL'ODG AVENTE AD OGGETTO:

BANDO DI GARA PER IL TAL E RITIRO DELLO STESSO  
PER IL PRINCIPIO DELL'AUTOTUTELA - FORMULAZIONE

DI UN NUOVO BANDO DI GARA CON UNA DIVERSA  
VALUTAZIONE ECONOMICA DEL SERVIZIO

*[Handwritten signatures]*

Stamp: PROVINCIA DI BENEVENTO  
REGISTRO PROTOCOLLO ENTRATA  
15/01/2010

PROVINCIA DI BENEVENTO	
SETTORE Rel. Istituzionali	
Presidenza ed AA.GG.	
Data arrivo	N.
18 GEN. 2010	148

*Post. no. 148*

Commissione

GARA

Quintare

5/1

Commissione

RELAZIONE

Prof. Cole  
Prospetto

Spese di investimento

Prospetto Senza

**sull'interrogazione dei Consiglieri provinciali del Gruppo P.D.L. riguardo il bando di gara dei servizi minimi di trasporto pubblico locale di persone, su sistema gomma, interessanti il Bacino territoriale della Provincia di Benevento**

#### PARTE PRIMA RIASSUNTIVA

In ordine a quanto formulato dai Consiglieri provinciali del Gruppo P.D.L., riguardo gli aspetti economico-finanziari e le conseguenze giudiziarie che l'Ente potrà accusare a seguito dell'espletamento delle procedure di evidenza pubblica, di assegnazione dei servizi minimi di trasporto pubblico locale di persone, su sistema gomma, interessanti il Bacino territoriale della Provincia di Benevento, si illustrano i motivi di fondo che hanno portato l'Ente a predisporre ed a pubblicare il bando di gara, nel modo che ha costituito oggetto di interrogazione in sede consiliare.

Il processo decisionale, sfociato nell'assunzione degli atti preordinati alla pubblicazione della gara d'appalto, è bene dirlo subito, ha lasciato poco spazio a discrezionalità d'intervento da parte dell'Ente, per cui le scelte operate sono prettamente di mera esecuzione di procedure preordinate alla liberalizzazione di detti servizi minimi, non ulteriormente procrastinabili, pena, invero, le sicure

controversie giudiziarie, con le implicanze economico-finanziarie del caso, subibili proprio dagli attuali esercenti, per inottemperanza a disposizioni di legge, come meglio si riferirà nel seguito relazionale dedicato alla occorrente disamina di approfondimento.

Per quanto, invece, a questo spazio introduttivo riassuntivo, si riferisce che tutta l'azione amministrativa dell'Ente è derivata prettamente dalle previsioni normative di cui al D.Lgs. n. 422/1997, che oltre a dettare criteri, condizioni e finalità da perseguire in materia di trasporto pubblico locale di persone, definisce anche la tempistica entro cui portare a conclusione le contemplate procedure attuative, che prefigurano essenzialmente l'apertura al mercato del settore, il tutto in un'ottica di recupero di efficienza, efficacia ed economicità delle relative gestioni.

L'indizione del bando di gara, prima ancora che una scelta, è stato, come accennato, un evento imposto dalla disciplina del decreto che, in sintesi, obbliga a definire i servizi minimi, *<qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni>* (art. 16), esige il ricorso obbligatorio alle procedure concorsuali per la scelta dei gestori (art. 18) e individua nel contratto di servizio lo strumento per la disciplina del rapporto tra Ente regolatore e la società gerente (art. 19).

La risposta a quanto sollevato dai Consiglieri provinciali del Gruppo P.D.L. è fornita, principalmente, da detto D.Lgs. quando definisce i tempi di attuazione, anche se, e di questo si dà atto dell'esattezza del rilevato, nel dato contesto del necessitato momento realizzativo, questi si sono mal conciliati con l'occorrente disponibilità di risorse da destinare alla gestione dei servizi di t.p.l.: si è sperato in leggi finanziarie, che avrebbero dovuto consentire la

piena concretizzazione del decreto, ma che hanno, invece, disatteso l'aspettativa, per cui si è ritenuto, proprio per evitare inadempienze da funzione, di bandire la gara, per non correre il rischio di dover riconoscere alle imprese, che stanno proseguendo nell'attività di svolgimento dei servizi minimi, costi a piè di lista non regolati contrattualmente..

L'Ente, quindi, ha dovuto calibrare il proprio fare avendo a riferimento sia i tempi di attuazione che le risorse assegnate, elementi che alla fine si sono rilevati fortemente condizionanti ed oltremodo inderogabili.

Per quanto riguarda i tempi, occorre ben contestualizzare il momento che ha indotto l'Ente a pervenire alla pubblicazione, ciò proprio per la mutevolezza legislativa intervenuta negli ultimi anni che, nondimeno, ha complicato non poco il fare, anche per quanto concerne gli stessi momenti realizzativi, strettamente riferiti alla validità del "periodo transitorio" di cui al D.Lgs n. 422/97.

Il "periodo transitorio" di cui al comma 3-bis dell'art.18 del D.Lgs n. 422/97, altro non è che un termine entro il quale devono venire a conclusione tutti gli affidamenti temporanei, regolati mediante contratti di servizi ponte, che in origine era stato fissato alla data del 31/12/2003, poi annualmente rinviato, con continui "decreti milleproroghe".

I "decreti milleproroghe" erano divenuti una costante annuale nel panorama normativo settoriale, tanto che si pensava che si proseguisse ad oltranza nel rinviare gli effetti del citato decreto, ma la serie, almeno nella sua puntualità, si è interrotta con il "decreto milleproroghe" D.L. n. 248/2007, che nulla disponendo riguardo l'estensione del periodo transitorio per l'anno 2008,

ha reso di fatto privi di titolarità autorizzativi, oltre tale data, gli affidamenti in essere.

Venuta meno, pertanto, la valenza dei contratti di servizio ponte, ci si è adoperati per predisporre gli atti di gara, approvati prima con deliberazione della Giunta provinciale n. 311 dell'11/07/2008, e poi, in modo definitivo, come appresso si dirà, con determina n. 267/10 del 18/11/2009.

Stando sempre ai tempi di attuazione degli atti, bisogna, poi, anche considerare che è intenzione della Regione riacquisire le funzioni ed i poteri delegati in materia di trasporti, a quelle Province che alla data del 31 dicembre 2009 risultano inadempienti con quanto regolato con D.Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997, e l.r. 28/03/2002, n.3, così come disciplinato al comma 80 della l.r. n. 2 del 21/01/2010 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Regione Campania - legge finanziaria anno 2010", per cui occorre fare ed è stato fatto.

In ordine all'aspetto finanziario, come accennato, quanto sollevato è perfettamente conosciuto dal Settore, che negli ultimi sei anni ha faticato non poco per tenere in vita il rapporto contrattuale con le imprese esercenti, che ad ogni rinnovo contrattuale hanno sempre reclamato, come tuttora fanno, l'adeguamento del corrispettivo, sostanziando inequivocabili aumenti dei costi d'esercizio.

Certamente il compito dell'Amministrazione con la disponibilità delle risorse sarebbe stato molto più semplice che non amministrare semplicemente il debito, che procura di certo criticità gestionale nell'espletamento della funzione.

Circa gli aspetti economico-finanziari concernenti la gestione dei servizi, le imprese esercenti hanno promosso ricorsi al T.A.R. Campania, vertenti sull'inadeguatezza del corrispettivo, in quanto non determinato ai sensi degli artt. 10, 11, 12 e 13 del Regolamento CEE n. 1191/1969, come espressamente stabilito dall'art. 6, par. 2, dello stesso decreto.

I disavanzi economici delle imprese, in special modo delle società a partecipazione pubblica, sono cronaca quotidiana e rendono esplicito che occorre un intervento finanziario integrativo per fronteggiare i crescenti costi di conduzione, per cui rapportando il tutto alla tematica del bando, giocoforza viene a configurarsi un certo sottodimensionamento delle risorse a gara, che dovrebbero, invero, ristorare gli esercenti per la imposizione degli obblighi d'esercizio che, a dirlo con le parole del Regolamento CEE n. 1191/1969, sono *obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni* (così l'art. 1), a meno che non intervengano, da contratto di servizio, quelle compensazioni stabilite dall'art. 6, par. 2, dello stesso decreto che così espressamente recita " *Le decisioni di mantenere o di sopprimere a termine, totalmente o parzialmente, un obbligo di servizio pubblico, prevedono, per gli oneri che ne derivano, la concessione di una compensazione determinata secondo i metodi comuni di cui agli articoli 10, 11, 12 e 13*".

Al riguardo è significativo, comunque, dare un'occhiata ai dati delle gare espletate nelle altre regioni, nel corso dell'anno 2005, che rendono i valori della tabella che segue:

TABELLA 1 - VALORI RIEPILOGATIVI GARE EFFETTUATE NELL'ANNO 2005

<b>Ente appaltante</b>	<b>Vett.Km annue affidate</b>	<b>Valore annuo dell'affidamento (In euro)</b>	<b>Compensazione per Vett.Km</b>	<b>Note</b>
Regione Valle D'Aosta	6.545.500	12.556484	1,85	Valore medio a livello regionale
Prov. La Spezia	9.000.000	14.668.600	1,63	
Prov. Di Savona bacino extraurb.	2.279.342	4.316.863	1,89	
Prov. Di Imperia	6.872.385	13.611.000	1,99	
Prov. di Sondrio	3.342.813	5.199.972	1,55	
Prov. di Lecco	5.472.208	7.700.000	1,42	
Prov. di Bergamo	15.866.722	21.995.265	1,39	
Prov. di Mantova	5.014.147	6.926.441	1,38	
Prov. di Como	10.500.000	16.638.355	1,58	
Prov. di Brescia	7.701.145	9.923.627	1,29	
Prov. di Pavia	10.460.000	12.153.154	1,16	
Regione Friuli Venezia Giulia	5.454.000	10.350.000	1,94	Bacino di Gorizia
	7.467.000	12.980.000	1,74	Bac. Pordenone
	15.903.000	27.300.000	1,72	Bacino di Udine
	12.772.000	32.380.000	2,5	Bacino di Trieste
Agenz di Ferrara	9.099.309	19.790.000	2,17	Urb. + Extraurb.
Agenz di Modena	12.520.000	21.000.000	1,68	Urb. + Extraurb.
Agenz di Reggio Emilia	9.057.633	18.102.099	2,00	Urb. + Extraurb.
Agenz di Forlì- Cesena	9.143.543	14.907.710	1,63	Urb. + Extraurb.
Agenz di Ravenna	6.460.000	11.200.468	1,73	Urb. + Extraurb.
Agenz di Bologna	36.550.000	73.106.550	2,00	Urb. + Extraurb.
Prov. di Livorno Bacino 1	8.913.088	19.331.600	2,17	Urb. + Extraurb.
Prov. di Livorno Bacino 2	2.561.299	4.560.984	1,78	Urb. + Extraurb.
Prov. di Siena	13.446.177	20.757.384	1,54	Urb. + Extraurb.
Prov. di (FI) Val di Sieve	4.919.683	6.470.000	1,31	
Prov. di (FI) Chianti Valdarno	4.748.481	6.125.000	1,29	
	242.069.475	424.051.556		

TABELLA 1 - VALORI RIEPILOGATIVI GARE EFFETTUATE NELL'ANNO 2005

Ente appaltante	Vett.Km annue affidate	Valore annuo dell'affidamento (In euro)	Compensazione per Vett.Km	Note
Prov. di (FI) Circondario Empolese Valdelsa	2.488.509	3.877.844	1,56	
Prov. di Pisa	9.902.172	20.050.562	2,02	Urb. + Extraurb.
Prov. di Arezzo	9.498.732	15.136.289	1,60	Urb. + Extraurb.
Prov. di Lucca	11.867.471	19.016.235	1,67	Urb. + Extraurb.
Prov. di Grosseto	9.272.434	12.410.988	1,34	Urb. + Extraurb.
Prov. di Prato	7.394.251	14.308.156	1,93	Urb. + Extraurb.
Prov. di Pistoia	8.552.976	14.183.000	1,66	Urb. + Extraurb.
Prov. di Massa Carrara	5.358.553	8.118.068	1,51	
Bacino di Ancona	8.370.895	9.888.220	1,18	Extraurbano
Bacino di Ascoli 1	3.067.742	3.555.539	1,16	Extraurbano
Bacino di Ascoli 2	4.556.193	5.946.319	1,30	Extraurbano
Bacino di Macerata 1	4.162.144	5.703.685	1,37	Extraurbano
Bacino di Macerata 2	3.270.599	4.261.024	1,30	Extraurbano
Bacino di Pesaro 1	4.378.724	5.728.624	1,31	Extraurbano
Bacino di Pesaro 2	3.750.660	5.145.850	1,37	Extraurbano
Provincia di Terni	9.110.000	15.195.318	1,67	Urb. + Extraurb.
Provincia di Perugia	15.226.075	24.887.985	1,63	Urb. + Extraurb.
Provincia di Bari	4.918.652	7.532.642	1,53	
Provincia di Brindisi	3.375.360	5.448.995	1,62	
Provincia di Foggia	10.147.032	15.239.335	1,50	
Provincia di Lecce	3.924.342	5.628.222	1,43	
Provincia di Taranto	6.324.318	10.943.811	1,56	
	148.917.834	232.206.711		

I valori riportati nella tabella 1 sono da considerare acriticamente in quanto ogni realtà territoriale ha proprie peculiarità trasportistiche, per cui le differenze di prezzo unitario, che si rilevano, stanno a indicare la diversa contribuzione rapportata alle diverse modalità di espletamento dei servizi, che ovviamente risente delle caratteristiche legate alla densità abitativa, alla orografia della zona, alla congestione da traffico (che incide in modo significativo sulla velocità commerciale), agli indici occupazionali dei mezzi (che incidono sul livello presuntivo del ricavo da traffico (0,35) assunto dal legislatore con D.Lgs. n. 422/'97), ma sono comunque significativi della realtà trasportistica espressa ed a tutti gli effetti costituiscono validi elementi di raffronto, in special modo se, tirando le somme dell'insieme, andiamo a vedere il valore medio ponderato a livello nazionale, che rende l'entità di € 1,678 a vett.Km, molto vicino al valore di €1,62 posto a base di gara d'asta per l'affidamento di tutti i servizi minimi interessanti la realtà territoriale della nostra Provincia.

Sono dati riferiti al 2005 e siccome la pluriennalità dell'affidamento determina un diverso rapporto contrattuale con le imprese affidatarie, alle quali bisogna obbligatoriamente riconoscere l'aggiornamento del corrispettivo almeno nella misura indicata al punto 4 dell'art. 19 del più volte citato D.Lgs. n. 422/'97 (adeguamento al tasso programmato di inflazione), c'è da ritenere che nell'ultimo lustro detti valori abbiano usufruito di detto beneficio incrementale.

Un beneficio, attenzione, derivante solamente perché si è andati in gara e quindi si è a regime con le norme che governano il settore, per cui prima si va a gara e meglio è per il riveniente soggetto aggiudicatario, che può senza ombra di dubbio beneficiare dei meccanismi rivalutativi consentiti dalla norma.

Se andiamo a dare uno sguardo alle ultime gare bandite nel corso del 2009, in effetti rileviamo che i valori di cui alla seguente tabella 2, esprimono quelli di base di Benevento, indicativi, quindi, della stessa condizione evolutiva,

che in definitiva sta a significare che il procrastinare ulteriormente non premia, come sta a testimoniare il corrispettivo medio ponderato posto a base d'asta di **€ 1,50**:

<b>TABELLA 2 - GARE EFFETTUATE NELL'ANNO 2009</b>				
<b>Ente appaltante</b>	<b>Vett.Km annue a gara</b>	<b>Valore annuo dell'affidamento (In euro)</b>	<b>Compensazione per Vett.Km €</b>	<b>Valore medio ponderato €</b>
Prov. di Massa Carrara	4.763.167,41	9.526.111,60	2,00	
Prov. di Cuneo	10.733.121	15.144.433,73	1,411	
Prov. di Alessandria	7.698.736	11.180.000	1,45	
Prov. di Torino	21.655.125	31.347.866,42	1,44	
Prov. di Empoli	2.455.000	3.915.595	1,595	
				<b>1,50</b>

In fin dei conti, lungi dal voler farci scudo con il formalismo più integralista, ma certamente ossequiosi dei compiti ripartiti tra i diversi ruoli istituzionali, per quanto di competenza altro non si è fatto che dare attuazione a procedure e condizioni normative, che di certo non obbligavano ad intervenire con contributi provinciali aggiuntivi, e, peraltro, l'Ente, durante tutto il processo amministrativo e decisionale, che lo ha portato alla gara, non ha mai avuto a disposizione, né materialmente né istituzionalmente gli strumenti operativi per intervenire finanziariamente con risorse integrative, così pure non si sono mai avute a disposizione risorse proprie per aggiornare il corrispettivo d'esercizio.

L'adeguamento del corrispettivo, tanto supplicato non è stato, dunque, mai concesso perché non si era nelle condizioni tecniche e finanziarie di concederlo, in quanto i "cordoni della spesa" (vedasi essenzialmente art.16, comma 1 del D.Lgs n. 422/97, e l'art. 5, comma 1, della l.r. n. 3/2002) sono amministrati esclusivamente dalla Regione, come meglio si esplicherà

successivamente in relazione, così pure la competenza amministrativa riguardante la rideterminazione del corrispettivo risulta essere di competenza prettamente regionale, che dispone di tutti i relativi elementi di costo per poterlo fare e non ha proceduto a farlo in quanto, si presuppone, non sia stata, al riguardo, efficacemente supportata dalla leggi finanziarie dello Stato e nemmeno da quelle di Settore.

Non si nasconde che le dilazioni intervenute al *periodo transitorio*, di cui all'art. 18 del D.Lgs n. 422/'97, che rinviavano la data di effettuazione delle gare, sono tornate anche comodo, nell'attesa che a livello legislativo o regionale, venissero trovati i richiesti rimedi finanziari.

L'attesa si è dimostrata vana e si è dovuto di conseguenza predisporre gli atti di gara nel modo che ha dato origine all'interrogato.

Un inizio di inversione di tendenza lo si può, tuttavia, riscontrare nella legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), che riconosce alle Regioni, così come espressamente previsto ai commi 295 e 298, la compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione ai fini non solo del mantenimento del livello attuale dei servizi, ma anche per lo sviluppo degli stessi, per l'adeguamento dei corrispettivi di esercizio e finanche per il riconoscimento del pregresso, per quanto riguarda almeno l'elemento inflativo del periodo precedente, a partire dal 2000: così la legge, anche se ad oggi le Regioni non hanno ancora dato attuazione ai disposti della stessa pur essendo stato definito, e si presume anche attribuito, il riparto delle relative, seppur insufficienti, risorse.

PROVINCIA → investimenti  
4-5 marzo Conferenza Provinciale Progetti