



# FAISA-CISAL

Federazione Autonoma Italiana Sindacale Autoferrotranvieri

Regione Molise

Seconda e Terza Commissione Consiliare

Oggetto: ritardo pagamento stipendi ditta ATM e presupposti per sanzioni e rescissione contrattuale;

È di questi giorni l'ennesima manifestazione di protesta contro l'ATM per il pagamento degli stipendi, appare inutile segnalare che è sempre e sola la stessa azienda a non pagare quanto dovuto. Siamo convinti che nessuno desideri che le peggior pratiche, in considerazione dei risultati, creino emulatori, perché crediamo che a nessuno convenga un aggravato rischio di tensioni sociali ed un peggior servizio per gli utenti.

Sarà paradossale, ma il pagamento degli stipendi è l'aspetto minore di una problema atavico, cioè una conduzione aziendale non proprio corretta, per cui esso rappresenta il sintomo e non la malattia e focalizzarsi sullo stesso equivarrebbe ad eludere la questione. Pertanto riteniamo essenziale analizzare tutta la situazione, altrimenti si confonde l'effetto con la causa, con il risultato di protrarre a tempo indefinito le cause e agire sempre sull'onda dell'emergenza. A parere della scrivente, la motivazione addotta per il mancato pagamento dello stipendio non è assolutamente condivisibile, in quanto i citati "squilibri finanziari", causati, a dire dell'azienda, dal mancato pagamento dei rinnovi contrattuali finanziati con il gettito delle accise, trasferiti dallo stato alla regione e da questa non girata alle aziende, non sono attribuibili all'ente regione ed, a documentazione di quanto asserito, si riportano i seguenti motivi:

- Le risorse per il trasporto pubblico pervengono tutte dal fondo nazionale trasporti, in cui sono confluite anche i finanziamenti del TPL con le accise (L.228/12), pertanto non c'è un finanziamento specifico;
- La delibera di G.R. n. 644/11, da cui derivano tutti i fatti, prevede eventuali conguagli sulla base di quanto effettivamente percepito, conguagli non dovuti, perché:
  - La regione ha predisposto, nell'anno 2014, la verifica dei bilanci della società Larivera per gli anni 2008-2011, tramite uno studio esterno, da tale verifica è risultato che il costo al km non doveva essere di € 1,84, bensì € 1,35;

Segreteria Regionale, p.zza C. Battisti n° 21 Campobasso CAP: 86100

☎ 0874 1783004

✉ falsacisalmolise@gmail.com

C.F.: 92066490704

1

- le imprese minori, che nulla reclamano, percepiscono un compenso inferiore alle imprese maggiori, con evidente paradosso delle norme economiche (se fosse vero la regione, invece di fare la gara per il gestore unico, dovrebbe suddividere ulteriormente i km del trasporto e facilitare la frammentazione dei servizi), non occorre nemmeno dilungarsi su un dato così acclarato;
- Il reg. CE 1370/07 disciplina la remunerazione dovuta alle imprese del Trasporto Pubblico Locale (TPL), per lo svolgimento del servizio pubblico, ed, all'art.4, prevede la ripartizione dei costi in base: alle spese del personale e per l'energia, agli oneri per l'infrastruttura, alla manutenzione e riparazione dei veicoli, per il materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio del trasporto passeggeri, ai costi fissi ed un rendimento adeguato del capitale;
- La famosa sentenza Altmark, recepita dalla direttiva comunitaria, riporta " ... il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico pertinenti, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi ...";
- Rispetto al regolamento ed alla sentenza citata, con lettera del 20/8/16, alla regione erano stati segnalati anche i maggiori costi percentuali rispetto ad una media azienda nazionale, per: costi legali (fra l'altro nemmeno previsti dal regolamento, anzi, tutti i costi variabili, secondo il citato regolamento, non possono, in nessun caso, essere a carico del servizio pubblico), costi per godimento di beni di terzi, costi per materie prime e, considerando i maggiori contratti di secondo livello per l'azienda di paragone, anche i costi per il personale; facile fare l'azienda con tali garanzie, praticamente un rimborso a piè di lista; il tutto anche per effetto di una anomalia strutturale, per cui acquirente e venditore spesso appartengono allo stesso gruppo societario ed il riconoscimento delle spese legali avviene anche quando l'azienda è soccombente in giudizio;
- Ulteriori vantaggi pervengono dagli utili garantiti (Del. G.R. 644/11), norma difforme da quanto previsto (Reg. CEE 1370/07), dall'adeguamento del compenso all'indice Istat di settore (altra anomalia dopo l'abolizione della "scala mobile"), invece che dal tasso programmato d'inflazione (D.Lgs 422/97, art.19) oppure dal metodo del price – cap (Del. 48/17 ART), ecc..;
- *Dulcis in fundo*, il calcolo dello studio D'Abate, prevede, con un costo del personale esagerato (All. 1a e1b- in tali tabelle si ipotizza un costo, per eventuale contratto aziendale, di oltre €10.000, al parametro 158, assolutamente mai contrattato e concesso), per la soc. Larivera/ATM un

costo/km di € 1,64 (All.1c) eppure, con delibera G.R. n.644/11, è stato riconosciuto € 1,84, cioè € 826.900 in più. Quindi, come detto, il compenso al km riconosciuto alle imprese, dall'anno 2011, comprende un costo per contratto di secondo livello di notevole valore (oltre €10.000 al parametro I58), corrispondente a più del 40% delle competenze fisse, oltre ai costi connessi a tale compenso per contributi previdenziali; ebbene di tale compenso, oltre il doppio di quanto reclamato dall'azienda, regolarmente finanziato dalla regione, quasi nulla è stornato ai dipendenti, d'altronde la verifica fatta conferma pienamente quanto sostenuto, perché, non esistendo contratti aziendali, il finanziamento è diventato un vantaggio economico di assoluto valore. Alla luce di quanto riportato, anche le pretese della società ATM spa, in merito alla compensazione dei CCNL con le accise, appare paradossale e fuori luogo, in quanto le compensazioni sono già eccedenti quanto dovuto, proprio per effetto dell'abnorme compensazione.

Forse l'impresa non è gestita in modo così efficiente, come sovente sostenuto, e la mancanza di liquidità dipende anche dai finanziamenti alla capogruppo, infatti, dal bilancio 31/12/16 si rileva un finanziamento alla controllante di oltre 4 milioni di euro, di cui circa 3 milioni ad un tasso dell'1%.

Cogliamo l'occasione per segnalare altra situazione poco regolare, la società TRT, operante nel trasporto pubblico, dichiara fra i suoi clienti sia l'ATM spa sia la regione Molise, con un abnorme conflitto d'interessi.

Alla luce di quanto descritto e degli indubbi vantaggi economici ricevuti, riteniamo doveroso e corretto prendere in considerazione sia le sanzioni sia la rescissione del contratto, come previsto dall'art.5, comma 1/a/c/d/f, dall'art.11, commi 2/4, dall'art.12, comma 4/e, per i seguenti motivi:

1. La società ATM spa ha ingiustificatamente creato "tensioni" sociali con il ritardo nel pagamento degli stipendi;
2. La società Larivera SpA, cedente il ramo d'azienda confluito nell'ATM spa, ha subito condanne per risarcimento danni da usura psico-fisica ai lavoratori per inosservanza della normativa sui riposi (Tribunale Larino n.121/15 e n.119/17, Corte Appello n.212/15, 213/15, 214/15 e n.232/16, Tribunale di Campobasso n. 238/16), tale violazione, inerente anche la sicurezza dell'esercizio, è stata generalizzata ed ammessa anche dall'amministratore già dall'anno 2007 (verbale prefettura del 30/4/07). Orbene, la violazione di tale norma, secondo il nostro modesto parere, comporta la perdita di onorabilità, cioè uno dei requisiti necessari per esercitare l'attività di autotrasportatore. Tale requisito, richiesto dal D.Lgs n.395/2000, è necessariamente previsto dal reg. C.E.E. 1071/2009 (p.12 dei considerando-art.3/b, art.6/a/iii/iv, art.6/b/i-art.13 procedura inidoneità-art.27 autorità competenti - All.IV infrazioni).

Essendo generale la violazione in materia di riposi, si sono violati anche i principi generali di sicurezza previsti dall'art.15 del D.Lgs 81/2008, in materia di salute e sicurezza del lavoro, tanto

che, a parte le richieste di risarcimenti, si pongono dei seri dubbi sulla correttezza dei rapporti tenuti con la Pubblica Amministrazione, in un settore, tra l'altro, gravato da pesanti responsabilità penali e civili in capo agli autisti.

Ancora, tale violazione della normativa citata è prevista, in tema d'applicazione dei contratti collettivi, dall'art.19 del D.Lgs n.422/97 e dall'art.14 della L.R. n.19/2000.

Tale violazione è anche motivo d'esclusione dalla gara (se è motivo d'esclusione è anche motivo di rescissione del contratto in essere), come previsto dal codice degli appalti, all'art.80, comma 5/a/c(risarcimento) per “ *gravi infrazioni debitamente accertate alle norme in materia di sicurezza e a ogni altro obbligo derivante dai rapporti di lavoro, nonché agli obblighi di cui art.30, comma 3...*”

Vi è di più, l'ATM non possedeva i requisiti di capacità tecnica, prevista dal codice degli appalti, all'art.47 (ex 42 precedente codice), per non avere prestato servizio negli ultimi tre anni, come richiesto anche dalla legge regionale, per cui aveva la necessità di avvalersi delle capacità di altro soggetto, come probabilmente avvenuto; solo che l'avvalimento (art.49/50/230 D.Lgs 163/06 –ex codice) non è ammesso per i requisiti di carattere generale, quindi quelli previsti dall'art.38 –ex codice (cause d'esclusione), pertanto pur non essendosi accertate le violazioni d'esclusione, di cui all'art.38, vengono meno le possibilità di avvalimento dell'impresa ausiliaria, nel caso specifico la società Larivera spa. In più, sia Larivera spa sia la Sati spa, non sono più in grado di fornire l'avvalimento sia perché la prima è cessata sia perché la seconda è uscita dal controllo dell'ATM. In definitiva l'ATM, secondo il nostro parere, si trova ad operare senza avere la capacità tecnica (D.Lgs 163/06, art.42 codice vigente nel tempo) e senza avere l'avvalimento di una impresa ausiliaria.

3. Il Consiglio di Stato, in occasione della decisione sull'aggiudicazione del bando di gara, con sentenza n.234 del 25/01/16, ha dichiarato che “... *L'ignoranza di tale situazione (nдр: omessi versamenti contribuiti) di fatto potrebbe essere giustificata solo ipotizzando un disordine gestionale, dell'appellante, così radicale da impedire di ravvisare l'esistenza di una partita debitoria di importo eccezionale.*

*Peraltro, a voler seguire tale ipotesi, assumerebbe rilievo pregnante la mancata tempestiva approvazione del bilancio societario (anch'essa dedotta come motivo di esclusione dalla procedura), evidente indizio - appunto - di grave disordine gestionale.*

*In conclusione, gli elementi che emergono dalla stessa prospettazione dell'appellante evidenziano che quest'ultima o ha omesso di dichiarare una gravissima situazione, a lei nota, di inadempimento degli obblighi previdenziali, in atto al 14 settembre 2012, o versa in una situazione di confusione gestionale tale da non consentirle di essere a conoscenza di situazioni debitorie, anche gravissime.*

Entrambi gli elementi indicati rendono impossibile l'instaurazione di un corretto rapporto con l'Amministrazione Pubblica".

Alla luce di quanto relazionato, considerando i tempi brevi avuti a disposizione, riteniamo esserci tutte le condizioni sia per le sanzioni sia per la rescissione.

Campobasso 28/12/17

p. LA FAISA CISAL MOLISE

Giglio Pasquale



Segreteria Regionale, p.zza C. Battisti n°21 Campobasso CAP: 86100

5

☎ 0874 1783004

✉ [falsacisalmolise@gmail.com](mailto:falsacisalmolise@gmail.com)

C.F.: 92066490704





## LARIVERA SPA

## TABELLA 5 - RIEPILOGO

(importi in Euro)

<b>Esercizio (movimento)</b>	5.568.540,00
<b>Correttivo Esercizio (movimento)</b>	1.631.912,00
<b>Manutenzione impianti ed officine</b>	629.843,00
<b>Amministrazione e servizi e servizi ausiliari per la mobilità</b>	304.612,00
<b>Costi residuali</b>	106.257,00
<b>TOTALE (A)</b>	<b>8.241.164,00</b>
a detrarre: CORRISPETTIVI INCASSATI (media 2009/2010) (B)	1.145.788,00
a detrarre: COMPENSO PER TESSERE DI LIBERA CIRCOLAZ. (C)	244.039,00
a detrarre: COMPARTICIPAZIONE GETTITO ACCISE EX ART. 1, COMMI 295 E SEGG., L. 244/2007 (D)	667.220,00
<b>Costo netto E = (A - B - C - D)</b>	<b>6.184.117,00</b>
<b>Km di percorrenza</b>	<b>4.134.500,25</b>
<b>Patrimonio netto da ultimo bilancio ufficiale (F)</b>	<b>5.100.781,00</b>
<b>Incidenza % della rete regionale (G)</b>	<b>87,10</b>
<b>Patrimonio netto in base all'incidenza della rete regionale H=(F x G)</b>	<b>4.442.780,00</b>
<b>Margine di utile ragionevole I=(10% x H)</b>	<b>444.278,00</b>
<b>Imposte sul margine L=(35% x I)</b>	<b>155.497,00</b>
<b>IMPORTO DA CORRISPONDERE M=(E + I + L)</b>	<b>6.783.892,00</b>

€ 6.783.892/4.134.500,25= € 1,64





# Regione Molise

GIUNTA REGIONALE

Mod. D  
che non deve  
essere allegato al  
verbale

*Amb. Tupp. (All.)*

Seduta del 9 AGO. 2011

Deliberazione n. 844

**OGGETTO:**

Affidamento della nuova rete di TPL e approvazione dei contratti di servizio con le imprese.

**LA GIUNTA REGIONALE**

riunitasi il giorno 9 AGO. 2011 nella sede dell'Ente con la presenza dei Sigg.:

- 1) IORIO Angelo Michele
- 2) PIETRACUPA Mario
- 3) CAVALIERE Nicola
- 4) DI SANDRO Filoteo
- 5) FUSCO Angiolina
- 6) MARINELLI Franco Giorgio
- 7) MUCCILLI Salvatore
- 8) VELARDI Luigi
- 9) VITAGLIANO Gianfranco

- Presidente
- Vice Presidente
- Assessore
- "
- "
- "
- "
- "
- "

Pres.	Ass.
X	
X	
X	
X	
X	
X	
X	
	X

Atto da pubblicare

Integralmente

Per estratto

Sul sito Web

Il Dirigente del Servizio  
*(nome cognome e firma)*

*Laura de Santis*

SEGRETARIO: Laura de SANTIS

**HA DECISO**

quanto di seguito riportato sull'argomento di cui all'oggetto (facciate interne):

Compilare: \_\_\_\_\_

Il Responsabile dell'istruttoria  
Cognome Nome \_\_\_\_\_

Il Direttore Generale  
(art. 5 comma 2 lett. a) D.Lgs. 250/97)  
Cognome Nome \_\_\_\_\_

*D. Polizzi*  
Il Responsabile del Servizio  
Cognome Nome \_\_\_\_\_

*Copia ad uso degli Assessori Regionali, in carica - Copia ad uso degli Assessori e Consiglieri Regionali, in carica*

LA GIUNTA REGIONALE

VISTO il documento istruttorio concernente l'argomento in oggetto e la conseguente proposta dell'Assessore ai Trasporti;

PRESO ATTO, ai sensi dell'art. 13 del Regolamento interno di questa Giunta:

- a) del parere di legittimità e di regolarità tecnico-amministrativa espresso dal Dirigente del Servizio e della dichiarazione che l'atto non comporta impegno di spesa;
- b) del parere del Direttore Generale in merito alla coerenza della proposta con gli indirizzi e gli obiettivi assegnati alla Direzione medesima;

VISTA la legge regionale 8 aprile 1997, n. 7 e successive modificazioni e la normativa attuativa della stessa;

VISTO il regolamento interno di questa Giunta;

SU PROPOSTA dell'Assessore Luigi Velardi;

**UNANIME DELIBERA**

- 1) di fare proprio il documento istruttorio e la conseguente proposta corredati dei pareri di cui all' art. 13 del Regolamento interno della Giunta che si allegano alla presente deliberazione quale parte integrante e sostanziale, rinviando alle motivazioni in essi contenute;
- 2) di approvare i contratti con le imprese esercenti il TPL validi per l'anno 2011 e fino alla aggiudicazione della gara pubblica per l'affidamento del servizio (All.1);
- 3) di approvare i programmi di esercizio allegati ad ogni singolo contratto (All.4);
- 4) di prendere atto delle relazioni presentate dalle imprese, relative alla giustificazione dei correttivi richiesti e apportati dal Servizio Trasporti ai programmi di esercizio aziendali rispetto alla rete dei servizi minimi di TPL approvata (All.2).
- 5) di revocare la delibera di G.R. n. 216 del 26 febbraio 2008, nella sola parte che riguarda la proroga dell'affidamento attraverso le concessioni.
- 6) di dare mandato al D.G. Dott. Antonio Francioni a firmare i contratti con le aziende.



ALLEGATO FASCICOLO

" Segretario  
*[Signature]*

Copia ad uso degli Assessori e Consiglieri Regionali in carica.



ALLEGATO ALLA DELIBERA

n. 644 del 09 AGO 2011

DOCUMENTO ISTRUTTORIO

**OGGETTO:** Affidamento della nuova rete di TPL e approvazione dei contratti di servizio con le imprese.

**1 - I NUOVI CONTRATTI DI SERVIZIO**

In data 1 aprile 2011 è stata messa in effettivo esercizio la nuova rete dei servizi minimi di TPL, approvata in via definitiva con delibera di Giunta regionale n. 972 del 1° dicembre 2010. Ai precedenti gestori è stata proposta la nuova rete e i programmi di esercizio corrispondenti, attraverso affidamento diretto e sottoscrizione di un contratto di servizio, valido solo fino all'aggiudicazione della gara pubblica che ha ad oggetto i servizi del bacino unico regionale di TPL.

Essendo stati affidati nuovi programmi di esercizio, frutto della revisione della rete, si è reso necessario individuare il costo del servizio, da porre a base della trattativa condotta con le aziende per la stipula dei contratti di servizio.

Questo procedimento, che deve governare il settore solo nel periodo di transizione (da aprile 2011 fino alla aggiudicazione della gara al gestore unico) si inserisce in un processo organico di revisione del sistema, avviato da gennaio 2008, avendo la Regione espressamente dichiarato la fine degli affidamenti attraverso la proroga delle concessioni, che infatti sono scadute il 31/12/2007 e non più rinnovate, tranne per un breve periodo di un doppio sistema (concessione e contratto di servizio) valido solo per il 2008. Tale doppio sistema è stato autorizzato con una delibera di Giunta regionale, la n. 216 del 26 febbraio 2008, in via del tutto eccezionale, al fine di favorire il processo di transizione dal regime della proroga delle concessioni a quello dei contratti di servizio e superare alcune resistenze che venivano dalle imprese.

In effetti, ciò è avvalorato dall'adesione al nuovo regime da parte di tutte le imprese, tranne la Molise Trasporti che attraverso la ricusazione della firma del contratto di servizio, ha inteso sostenere la tesi di una proroga, unica ed eccezionale, della propria concessione.

Tuttavia, la lettura delle numerose deliberazioni di Giunta di approvazione dei contratti annuali, dimostra in maniera inequivocabile la volontà di cambiare regime, di ritenere esaurita la prassi della proroga delle concessioni e di accedere ad un nuovo quadro giuridico fondato sui contratti - ponte. Infatti, tutte le delibere di Giunta regionale e tutti gli atti amministrativi, fanno riferimento al contratto di servizio, come unico regime di regolamentazione dei rapporti con le aziende, avendo definitivamente abbandonato il sistema delle concessioni, peraltro in proroga più che ventennale.

Anzi, coerentemente con la formula prudenziale (inserita nei contratti) della durata del contratto di servizio fino alla aggiudicazione della gara, la Regione ha riproposto ogni anno la stipula del contratto di servizio, considerando l'esercizio a durata annuale, rinnovabile l'anno successivo fino a gara aggiudicata. Gli stessi affidatari hanno accolto tale procedura, firmando ogni anno un nuovo contratto di servizio (cfr. in tal senso le Delibere di Giunta regionale n. 1170/2008, n. 357/2009, n. 357/2009, n. 259/2010, n. 435/2010).

Al fine di eliminare ogni equivoco (ma non dovrebbero nascere perché la volontà della Regione è stata chiaramente ribadita più volte) ed ogni possibilità di strumentalizzazione, si propone di revocare la delibera di Giunta regionale n. 216/2008, nella parte che prevede la proroga delle concessioni.

Peraltro, in tutte le successive delibere di proroga della fase transitoria per l'espletamento della gara e di rinnovo dei contratti - ponte non si parla più di proroga delle concessioni o di opzioni fra l'uno e l'altro sistema, come per l'anno 2008. In effetti, la delibera di Giunta regionale n. 1170 del 4/11/2008 chiarisce in maniera inequivocabile la questione, nel punto in cui recita testualmente: "la deliberazione n. 216 del 26 febbraio 2008, con la quale (la Giunta) ha prorogato il rapporto di concessione alle ditte non firmatarie del contratto - ponte, per il solo pe-



ALLEGATO ALLA DELIBERA

n. 644 del 09 AGO 2010.

DOCUMENTO ISTRUTTORIO

**OGGETTO:** Affidamento della nuova rete di TPL e approvazione dei contratti di servizio con le imprese.

**I - I NUOVI CONTRATTI DI SERVIZIO**

In data 1 aprile 2011 è stata messa in effettivo esercizio la nuova rete dei servizi minimi di TPL, approvata in via definitiva con delibera di Giunta regionale n. 972 del 15 dicembre 2010. Ai precedenti gestori è stata proposta la nuova rete e i programmi di esercizio corrispondenti, attraverso affidamento diretto e sottoscrizione di un contratto di servizio, valido solo fino all'aggiudicazione della gara pubblica che ha ad oggetto i servizi del bacino unico regionale di TPL.

Essendo stati affidati nuovi programmi di esercizio, frutto della revisione della rete, si è reso necessario individuare il costo del servizio, da porre a base della trattativa condotta con le aziende per la stipula dei contratti di servizio.

Questo procedimento, che deve governare il settore solo nel periodo di transizione (da aprile 2011 fino alla aggiudicazione della gara al gestore unico) si inserisce in un processo organico di revisione del sistema, avviato da gennaio 2008, avendo la Regione espressamente dichiarato la fine degli affidamenti attraverso la proroga delle concessioni, che infatti sono scadute il 31/12/2007 e non più rinnovate, tranne per un breve periodo di un doppio sistema (concessione e contratto di servizio) valido solo per il 2008. Tale doppio sistema è stato autorizzato con una delibera di Giunta regionale, la n. 216 del 26 febbraio 2008, in via del tutto eccezionale, al fine di favorire il processo di transizione dal regime della proroga delle concessioni a quello dei contratti di servizio e superare alcune resistenze che venivano dalle imprese.

In effetti, ciò è avvalorato dall'adesione al nuovo regime da parte di tutte le imprese, tranne la Molise Trasporti che attraverso la ricusazione della firma del contratto di servizio, ha inteso sostenere la tesi di una proroga, unica ed eccezionale, della propria concessione.

Tuttavia, la lettura delle numerose deliberazioni di Giunta di approvazione dei contratti annuali, dimostra in maniera inequivocabile la volontà di cambiare regime, di ritenere esaurita la prassi della proroga delle concessioni e di accedere ad un nuovo quadro giuridico fondato sui contratti - ponte. Infatti, tutte le delibere di Giunta regionale e tutti gli atti amministrativi, fanno riferimento al contratto di servizio, come unico regime di regolamentazione dei rapporti con le aziende, avendo definitivamente abbandonato il sistema delle concessioni, peraltro in proroga più che ventennale.

Anzi, coerentemente con la formula prudenziale (inserita nei contratti) della durata del contratto di servizio fino alla aggiudicazione della gara, la Regione ha riproposto ogni anno la stipula del contratto di servizio, considerando l'esercizio a durata annuale, rinnovabile l'anno successivo fino a gara aggiudicata. Gli stessi affidatari hanno accolto tale procedura, firmando ogni anno un nuovo contratto di servizio (cfr. in tal senso le Delibere di Giunta regionale n. 1170/2008, n. 357/2009, n. 357/2009, n. 259/2010, n. 435/2010).

Al fine di eliminare ogni equivoco (ma non dovrebbero nascere perché la volontà della Regione è stata chiaramente ribadita più volte) ed ogni possibilità di strumentalizzazione, si propone di revocare la delibera di Giunta regionale n. 216/2008, nella parte che prevede la proroga delle concessioni.

Peraltro, in tutte le successive delibere di proroga della fase transitoria per l'espletamento della gara e di rinnovo dei contratti - ponte non si parla più di proroga delle concessioni o di opzioni fra l'uno e l'altro sistema, come per l'anno 2008. In effetti, la delibera di Giunta regionale n. 1170 del 4/11/2008 chiarisce in maniera inequivocabile la questione, nel punto in cui recita testualmente: "la deliberazione n. 216 del 26 febbraio 2008, con la quale (la Giunta) ha prorogato il rapporto di concessione alle ditte non firmatarie del contratto - ponte, per il solo pe-

riodo di transizione fino alla gara per l'affidamento del servizio e, in caso di non aggiudicazione della gara, per l'intero anno 2008" e pone, dunque, un termine ultimo alla proroga della concessione, che è dicembre 2008. Infatti, tutte le successive Delibere di Giunta non prevedono più la possibilità di tale proroga, ma contemplano un solo regime giuridico, che è quello del contratto di servizio. In questo senso si esprime la L.R. n. 3/2010 art. 11, comma 3, nella parte in cui disciplina le modalità di compensazione da porre a base dei contratti di servizio. Sia la predetta L.R. n. 3/2010 che la successiva L.R. n. 2/2011, non menzionano la possibilità di proroga delle concessioni, e prevedono come unico strumento di regolamentazione il contratto di servizio.

Dunque, il nuovo sistema è basato sulla regolamentazione del periodo transitorio, una parentesi che deve consentire alla Regione di affidare i servizi attraverso la gara pubblica, al fine di dare piena attuazione alla legislazione comunitaria, statale e regionale che sanciscono l'uscita dal sistema protetto degli affidamenti diretti e l'apertura al mercato e alla concorrenza.

La Regione non solo ha dato un segnale forte in questa direzione, attraverso l'approvazione di tre leggi di revisione della L.R. 19/2000, al fine di rendere obbligatorio e non eludibile il ricorso alla procedura di gara pubblica, ma ha voluto anche, in maniera concreta, chiudere la lunga stagione di proroga delle concessioni, intravedendo nel nuovo regime contrattuale anche uno strumento che rendesse impossibile tornare indietro.

In effetti l'affidamento diretto del servizio attraverso il contratto - ponte è giustificato, in tutti gli atti deliberativi di Giunta, solo dall'essere fondato sulla necessità di gestire il periodo transitorio, perché altrimenti si tramuterebbe in un espediente per aggirare l'obbligo della gara, con tutti i connotati del possibile vizio di legittimità rispetto alla normativa regionale, che non prevede possibilità di proroga ad oltranza degli affidamenti diretti e, meno che mai, il ritorno sotto l'ala protezionistica delle concessioni.

Sulla legittimità e la opportunità della regolamentazione dei rapporti attraverso il contratto di servizio, si è pronunciato recentemente il TAR Molise affermando <<l'affidamento diretto è consentito solo fino allo scadere del regime transitorio; ma ciò non toglie che la stipula del contratto di servizio, in sostituzione della concessione, è invece un obbligo che coincide con la scadenza del rapporto concessorio, anche se ciò avviene prima della fine del periodo transitorio>>.

Riassumendo, l'affidamento dei servizi della nuova rete di TPL è:

- 1) fondato su una nuova organizzazione della rete;
- 2) espletato attraverso trattativa diretta con le aziende, ma in termini assolutamente provvisori, perché finalizzato a garantire il servizio per il solo periodo necessario ad aggiudicare la gara;
- 3) regolamentato esclusivamente attraverso i contratti di esercizio, come consentito dalla vigente normativa, ma finalizzato all'espletamento della gara e non a garantire la proroga delle vecchie concessioni (abolite dalla Regione nel 2008) oppure a protrarre (senza giustificazione e in difformità rispetto alla norma regionale) in maniera surrettizia il sistema degli affidamenti diretti.

## 2 - PROGRAMMI DI ESERCIZIO E DISCIPLINA CONTRATTUALE



### A) I PROGRAMMI DI ESERCIZIO DELLA NUOVA RETE

L'art. 11 della L.R. n. 3/2010 prevede, come spiegato in precedenza, l'esercizio della nuova rete dei servizi minimi attraverso un affidamento diretto ai precedenti gestori, che ha il carattere della provvisorietà in quanto destinato ad interrompersi nel momento stesso dall'aggiudicazione della gara. Stabilisce, inoltre, le caratteristiche del contratto di servizio con le imprese esercenti, introducendo, al comma 4, la seguente norma: "I contratti di servizio stipulati in difformità delle disposizioni di cui al comma 3 sono nulli".

I nuovi contratti devono, dunque, obbligatoriamente uniformarsi alle seguenti prescrizioni:

- a) avere ad oggetto la nuova rete dei servizi minimi di TPL;
- b) assicurare la completa corrispondenza tra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari.

A seguito della Conferenza di Servizi fra Regione ed Enti locali, la nuova rete di TPL è stata approvata ed adottata con delibera di Giunta regionale n. 972 del 1 dicembre 2010, ultimo atto rispetto alle altre due deliberazioni, la n. 434/2010 e la n. 671/2010.

La rete approvata è di bus\* Km. 11.391.150,40. Nel corso della prima attivazione sperimentale della stessa sono emerse lacune, che hanno costretto il Servizio Trasporti a rivedere i programmi di esercizio affidati alle imprese. Si è reso, pertanto, necessario emendare gli errori riscontrati [ad esempio, corse prive dell'andata o del ritorno; computi chilometrici; erronea soppressione di corse scolastiche ed operaie (se non accorpate); adeguamento degli orari delle corse sulle singole relazioni] al fine di allegare ai contratti di servizio programmi di esercizio completi e corretti.

La revisione di questi programmi di esercizio ha comportato un aumento chilometrico di 377.518,60, per cui l'ammontare dei servizi affidati è passato da bus\* Km 11.391.150,40 a bus\* Km 11.768.669,00.

Al fine di giustificare la necessità delle modifiche apportate, ogni azienda ha prodotto una dettagliata relazione (tutte qui allegate) nella quale sono indicate l'entità e le motivazioni dei correttivi, che hanno il solo scopo di coordinare la gestione del servizio, sia sotto il profilo dell'omogeneità delle corse, sia per facilitare la organizzazione dei turni di lavoro del personale, sia per soddisfare specifiche e rilevate esigenze dell'utenza.

E' bene sottolineare che la revisione dei programmi di esercizio non modifica la rete di TPL approvata, e non altera l'ammontare dei bus\* Km da mettere in gara. Infatti, i programmi di esercizio sono destinati alle trenta aziende che attualmente gestiscono il servizio con affidamento diretto provvisorio. Ciò impedisce interventi di razionalizzazione, (come ad esempio una maggiore estensione delle corse, la loro fusione o la omogeneizzazione all'interno di autolinee tra loro coordinate) in quanto, per effetto dell'affidamento diretto, continuano inevitabilmente a riproporsi sovrapposizioni fra i gestori e limiti effettivi alla estensione di corse ed autolinee sulle relazioni servite.

Il gestore unico aggiudicatario della gara, in sede di offerta tecnica, apporgerà fondamentali elementi di razionalizzazione e di unificazione della rete, che l'attuale frammentazione in trenta gestori non consente. Ciò spiega perché la rete approvata in Conferenza di servizi non subirà alcuna alterazione, essendo i programmi di esercizio destinati ad una vigenza provvisoria, quale è quella dei contratti di servizio che, come detto, rappresentano un "ponte" verso l'aggiudicazione della gara.

Copia ad esemplare



## B) LA COMPENSAZIONE DEL SERVIZIO

L'art. 9 del contratto di servizio individua l'entità della compensazione del servizio, che è stato necessario definire a seguito dell'entrata in vigore della nuova rete di TPL. E' stato definitivamente abbandonato il sistema precedente del contributo parametrato sulla C.R. n. 19/1984. La c.d. sentenza *Altmark* e la copiosa giurisprudenza dei TAR e del Consiglio di Stato avevano già introdotto l'obbligo di ripianare interamente i disavanzi aziendali, prescindendo dalla presunzione di un ricavo pari al 35% del costo complessivo. Da qui l'obbligo di corrispondere i c.d. "mancati incassi" e, comunque, di garantire il pareggio di bilancio alle aziende. Il Regolamento (CE) 1370/2007 ha confermato tutta l'elaborazione giurisprudenziale citata ed ha disciplinato le modalità di individuazione del compenso, stabilendo in sostanza alcuni principi fondamentali:

- 1) nei contratti di servizio i parametri della compensazione vanno individuati con precisione e non possono essere lasciati nel vago, in modo da effare, a fine esercizio, pagamenti a "piè di lista";
- 2) alle aziende va garantito il pareggio del bilancio più un ragionevole margine di utile. Vanno evitate le sovracompenzazioni, che gli studi effettuati hanno dimostrato essere presenti in passato nel settore a livello regionale.

La totale assenza di verifica dei bilanci e dei controlli degli incassi ha esposto la Regione a ricorsi giurisdizionali e a più transazioni per mancati incassi, fondate su semplici dichiarazioni di parte, mai riscontrate attraverso l'analisi della contabilità aziendale, il che può aver determinato sostanziose sovracompenzazioni.

Peraltro, l'entità dei ricavi da traffico non è stata mai monitorata dalla Regione, per cui nel raffronto con i dati nazionali dei trasporti il territorio molisano è al di sotto degli standard medi, fatto alquanto singolare se si considera che il trasporto extraurbano non è interessato dal fenomeno dell'evasione dei titoli di viaggio da parte degli utenti.

Al fine, dunque, di mettere a regime questo nuovo sistema di compensazione, la Regione ha affidato ad un gruppo di esperti uno studio finalizzato alla valorizzazione economica della nuova rete di TPL.

I risultati dello studio, fondato sull'analisi dei bilanci aziendali, come previsto dal Regolamento (CE) 1370/2007, hanno costituito la base di trattativa con le aziende per la determinazione del costo e del compenso da prevedere nei contratti di servizio.

Nella relazione illustrativa, il gruppo di esperti presieduto dal dott. Franco D'Abate, ha specificato i parametri sui quali è stata fondata l'elaborazione del costo.

"Nell'ambito dell'attività caratteristica svolta da tali imprese - è scritto nella relazione alle pag 4 e seguenti - sono state individuate tre distinte aree operative: 1) movimento 2) manutenzione 3) amministrazione e servizi ausiliari per la mobilità. Tale individuazione si è resa possibile in virtù del sufficiente grado di dettaglio delle voci di costo desunte dai conti economici dei bilanci esibiti dalle imprese, la cui analiticità ha consentito di allocarle sulle tre aree operative. Per ciascuna impresa è stato elaborato un modulo finalizzato alla quantificazione del rispettivo costo, inteso come onere stabilito in relazione a normali obiettivi di efficienza che si devono garantire la cui sommatoria ha permesso di realizzare il modello di determinazione del costo".

E' stato, pertanto, effettuato uno studio specifico dei costi aziendali, sul quale le imprese hanno formulato le proprie osservazioni. Lo studio è stato effettuato sulle cinque aziende più grandi, che svolgono circa l'80 % dei servizi. La struttura dell'Assessorato ai Trasporti ha poi svolto una serie di incontri nel corso dei quali sono stati effettuati riscontri comparativi fra lo studio del gruppo di lavoro D'Abate e le relazioni presentate da ogni singola azienda.

Copia



Sono state accolte alcune osservazioni formulate dalle ditte, ma prevalentemente per quanto riguarda l'area movimento.

In particolare, sono state valutate positivamente le indicazioni sulla utilizzazione del personale di guida, il cui efficientamento appare molto problematico in una situazione di perdurante frammentazione della rete, dovuta all'affidamento a trenta imprese diverse.

Non essendo possibile attivare la procedura di mobilità del personale fra i diversi gestori, si è dovuto tener conto di un margine di minore efficienza dovuta alla utilizzazione del personale nell'ambito di una organizzazione ancora calibrata sui precedenti programmi di esercizio.

Si è tenuto, inoltre, nella dovuta considerazione l'obbligo per le imprese di affidare al personale addetto al movimento turni di lavoro in regola rispetto ai contratti nazionali, come d'altronde prevede lo stesso contratto di servizio proposto dalla Regione alle aziende affidatarie.

Parziali revisioni dello studio D'Abate sono state effettuate sull'area consumi e manutenzione, soprattutto in relazione al maggior numero di autobus occorrenti per effettuare i servizi.

La nuova individuazione della compensazione ha portato la Regione a revocare la proposta del 16 marzo 2011 e a formulare un nuovo contratto aggiornato, che è stato accettato e sottoscritto da tutte le imprese, ad eccezione della Molise Trasporti.

I contratti sottoscritti dalle imprese con meno di 300.000 bus \* Km non sono stati sottoposti a revisione (in quanto il costo finale verrà individuato a fine esercizio attraverso l'esibizione dei bilanci aziendali), per cui la compensazione individuata è già stata regolarmente pagata alle imprese sin dal mese di aprile, tranne che per i maggiori chilometri effettuati.

Per le aziende con percorrenza annuale superiore ai 300.000 bus \* Km la entità della compensazione è stata definita nell'ultima proposta contrattuale firmata a giugno. Una volta approvati i contratti sarà necessario effettuare i conguagli sul compenso liquidato a partire da aprile.

In effetti, le determinazioni dirigenziali di emissione dei mandati di pagamento alle aziende hanno fatto riferimento - in vacanza dell'atto deliberativo che qui si propone - al costo individuato dallo studio D'Abate e al totale chilometrico aziendale discendente dalla rete approvata con delibera di Giunta regionale n. 972/2010. Tutti i pagamenti sono stati effettuati a titolo di acconto. La presente delibera, approvando i contratti firmati dalle imprese ed autorizzando la variazione in più di bus \* Km 377.518,60, permetterà di riconoscere e liquidare alle aziende interessate la maggiore compensazione spettante da aprile.

La tabella che segue sintetizza il compenso riconosciuto e contrattualizzato con le aziende. Nella stessa compare il compenso riconosciuto al Raggruppamento Temporaneo d'Impresa SATI - Larivera, mandataria SATI, che ha firmato un contratto valido dal mese di luglio fino alla fine dell'esercizio.

Per i mesi precedenti (aprile - giugno) le società Larivera e SATI hanno firmato ciascuna un proprio singolo contratto, poi assorbito nel nuovo contratto stipulato con il RTI, costituito con atto notarile il 23 giugno 2011.

Copia ad uso degli Assessori  
Consiglio Regionale del Molise





### TABELLA DEI COMPENSI ALLE AZIENDE

CALZOLARO MOLISE TRASPORTI RTI SATT-LARIVERA SILVESTRI	€ 1,68 al bus* Km € 1,61 al bus* Km € 1,75 al bus* Km € 1,50 al bus* Km	Il conguaglio di fine esercizio in misura maggiore/minore è in relazione agli introiti complessivi conseguiti (proventi tariffari, compensi tessere di libera circolazione, compartecipazione gettito accise).
25 AZIENDE AL DI SOTTO DEI 300.000 BUS* KM	€1,50 al bus* Km	Il conguaglio di fine esercizio sarà determinato in funzione dell'ammontare degli introiti complessivi (proventi tariffari, compensi tessere di libera circolazione, compartecipazione gettito accise) che saranno effettivamente conseguiti e documentati dall'Impresa nonché dei costi strettamente inerenti al servizio prestato ed effettivamente sostenuti dall'Impresa, per come documentati.
+ IVA e ISTAT di settore		

### 3 - VERIFICA DEI BILANCI AZIENDALI A FINE ESERCIZIO

I contratti di servizio prevedono la verifica, a fine esercizio annuale e allo spirare del periodo di transizione per effetto della aggiudicazione della gara, dei bilanci di ciascuna delle aziende titolari di contratto. Questa disposizione è in linea con la normativa regionale, che prevede la esibizione del conto economico risultante dal bilancio aziendale.

La disciplina normativa e contrattuale ha lo scopo di evitare che l'ammontare della compensazione superi il disavanzo di esercizio. Pertanto le anticipazioni corrisposte in eccedenza rispetto al compenso complessivo spettante per l'anno di riferimento vanno trattenute o restituite, dal momento che non possono essere computate come acconti per effetto dal carattere transitorio del contratto e per imputazione del contratto stesso.

Analogamente, e in maniera ancora più specifica, recita il Regolamento (CE) n. 1370/2007 che al p. 27 prevede "Le compensazioni concesse dalle autorità competenti per coprire le spese sostenute per degli obblighi di servizio pubblico dovrebbero essere calcolate in modo da evitare compensazioni eccessive", e al successivo art. 4 prevede di stabilire in anticipo i parametri in base ai quali deve essere calcolata la compensazione, in modo da impedire una compensazione eccessiva.

In maniera ancora più dettagliata si specifica (art. 4, comma 1, lett. b): "Nel caso di contratto di servizio pubblico tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole".

Il sistema di compensazione è dunque configurato nel seguente modo:

- 1) calcolo dei costi sostenuti per l'assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel contratto di servizio;



- 2) detrazione dei ricavi tariffari e qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento degli obblighi di servizio;
- 3) addizione del ragionevole margine di utile.

Il sistema di compensazione prescritto dai contratti di servizio firmati dalle ditte tiene conto dei parametri citati per la individuazione della compensazione e per le modalità di individuazione dei costi. Proprio al fine di evitare compensazioni superiori o minori rispetto ai costi, le ditte sono tenute a presentare i bilanci, al fine soprattutto di verificare gli introiti da traffico, che sono un parametro costitutivo del costo, non quantificabile a priori.

In tal senso, per le aziende che svolgono servizi per meno di 300.000 bus Km, la verifica dei bilanci e della contabilità aziendale deve tener conto - come previsto dal contratto di servizio - non solo degli introiti da traffico, ma di tutti i costi sostenuti (movimento, personale, manutenzione, energia ecc...) per lo svolgimento del servizio.

Per le aziende con una percorrenza annua superiore ai 300.000 bus Km, il controllo deve essere effettuato sui ricavi da traffico e le tessere di libera circolazione (cfr. art. 9 del contratto di servizio) dal momento che tutti gli altri costi sono stati calcolati a priori e posti a base della compensazione, accettata dalle aziende con la firma del contratto di servizio.

Il sistema di monitoraggio dei servizi e di verifica della contabilità aziendale si dovrà, dunque, effettuare in due direzioni:

## 1. MONITORAGGIO DEI SERVIZI

Le aziende dovranno produrre, in allegato alla fattura per i compensi dei servizi svolti, dichiarazione, ai sensi di legge, di avere effettivamente svolto i servizi fatturati, indicandone l'ammontare chilometrico.

- a) Nel corso di vigenza del contratto la struttura regionale dei trasporti dovrà svolgere controlli finalizzati ad accertare la regolarità dei servizi di TPL effettuati da ogni ditta. A fine esercizio si dovrà disporre di documentazione attestante di aver svolto almeno un controllo per ciascuna ditta nell'arco di vigenza temporale del contratto;
- b) I controlli dovranno essere indirizzati anche ad accertare:
  - il rispetto degli standard di settore per quanto riguarda la pulizia, la manutenzione, il confort, al fine di assicurare all'utenza la qualità del servizio;
  - la utilizzazione dei mezzi e del personale esclusivamente per il servizio di TPL, al fine di evitare quanto da più parti viene segnalato, e cioè l'abuso di utilizzare tali risorse pubbliche ad uso privato-aziendale ( noleggio ) non solo in violazione della legge, ma anche in concorrenza sleale rispetto alle ditte che svolgono questa attività a titolo esclusivo.

A tal fine il servizio trasporti svolgerà i dovuti controlli, procedendo alla revoca del contratto di servizio alle aziende denunciate, o rispetto alle quali siano stati effettuati controlli positivi (art. 5, p. c., del contratto di servizio).

## 2. VERIFICA DELLA CONTABILITÀ AZIENDALE

La verifica della contabilità verrà effettuata sul bilancio aziendale e, solo nel caso in cui l'azienda non sia obbligata, mediante l'esibizione del documento TR, che dovrà trovare riscontro nella successiva dichiarazione ai fini fiscali. Pertanto il documento TR dovrà essere redatto secondo lo schema di un analitico consuntivo aziendale, nel



quale le attività di TPL dovranno essere mantenute chiaramente distinte dalle altre attività di trasporto.

La competente struttura regionale potrà richiedere alla D.G. l'utilizzazione di personale qualificato per tali verifiche, ed anche richiedere l'ausilio dell'Amministrazione dello Stato, che disponga di specifica professionalità ad effettuare accertamenti sostanziali. Tale attività si potrà concretare sia attraverso singole richieste di collaborazione, sia mediante la stipula di apposito protocollo con l'Amministrazione individuata.

L'attività di verifica dei bilanci e della contabilità di ogni singola azienda, così come richiede la impostazione dei contratti di servizio stipulati, dovrà riguardare i dati contabili ai fini della definizione precisa degli oneri sostenuti per i servizi svolti. Particolare attenzione dovrà essere rivolta al riscontro della congruità e dell'attinenza della spesa riportata in bilancio, nonché dei documenti di spesa esibiti a rendiconto nel bilancio stesso.

- Il contratto del servizio prevede, inoltre, la verifica, a fine esercizio annuale e alla scadenza del contratto medesimo, dei ricavi da traffico, che costituiscono elemento costitutivo del compenso, ma il cui ammontare preciso non è possibile determinare a priori. Il contratto prevede che i ricavi da traffico vadano conguagliati (in più o in meno rispetto all'ammontare complessivo del parametro posto a base della definizione del costo) in sede di chiusura dell'esercizio. La struttura regionale dovrà, pertanto, effettuare specifici controlli finalizzati ad accertare il pieno rispetto della normativa che regola la emissione dei titoli di viaggio e la puntuale e fedele registrazione degli incassi giornalieri nei documenti contabili dell'azienda.

Anche per questa operazione la D.G. potrà chiedere l'ausilio dell'Amministrazione dello Stato, nei modi e nelle forme descritte in precedenza.

Le imprese sono tenute ad esibire le matrici di emissione dei biglietti di viaggio e copia delle tessere di abbonamento. E' necessario acquisire da ogni singola azienda, numero, matrice e linea di utilizzazione delle emittitrici dei titoli di viaggio, ai fini della identificazione delle matrici. Saranno, pertanto, ritenuti validi (a fini contabili) solo i titoli di viaggio rilasciati da emittitrici inserite nell'elenco in possesso della struttura regionale e dunque solo gli incassi registrati nella contabilità aziendale in quanto rilasciati da emittitrici la cui matrice sia identificabile.

- Ai fini della compensazione delle tessere di libera circolazione, le aziende dovranno produrre autocertificazione con la distinta del numero degli utilizzatori (attraverso la indicazione del numero di tessera e dei dati anagrafici del titolare), e del numero di corse ed autolinee utilizzate giornalmente:

La mancanza, incompleta o infedele esibizione della documentazione richiesta non dà luogo al compenso per evidente impossibilità di quantificarlo.

Nell'analisi della documentazione contabile riportata in bilancio, oltre alla normativa corrente, si dovrà tener conto, per la parte applicabile, della L.R. n. 16/2010.

A fine esercizio la Direzione Generale verificherà la integrale e corretta applicazione delle norme contabili e delle disposizioni contenute nel presente atto deliberativo. La obbligatoria acquisizione dei documenti attestanti l'avvenuta esplicazione delle attività di monitoraggio dei servizi e di verifica dei bilanci dovrà essere preliminare alla chiusura dell'esercizio finanziario annuale della Regione e alla liquidazione delle compensazioni di fine esercizio annuale alle aziende.

Copia ad uso esclusivo della Direzione Generale



TUTTO CIO' PREMESSO, SI PROPONE ALLA GIUNTA REGIONALE:

1. di approvare i contratti con le imprese esercenti il TPL validi per l'anno 2011 e fino alla aggiudicazione della gara pubblica per l'affidamento del servizio (All.1);
2. di approvare i programmi di esercizio allegati ad ogni singolo contratto (All.2);
3. di prendere atto delle relazioni presentate dalle imprese, relative alla giustizia dei correttivi richiesti e apportati dal Servizio Trasporti ai programmi di esercizio aziendali rispetto alla rete dei servizi minimi di TPL approvata (All.2);
4. di revocare la delibera di G.R. n. 216 del 26 febbraio 2008, nella sola parte che riguarda la proroga dell'affidamento attraverso le concessioni;
5. di dare mandato al D.G. Dott. Antonio Francioni a firmare i contratti con le aziende.

Campobasso, li \_\_\_\_\_

L'Istruttore  
(nome cognome a stampa e firma)

Il Dirigente del Servizio  
(nome cognome a stampa e firma)

*Pollice*

*Copia ad uso degli Assessori e Consiglieri Regionali, in carica - Copia ad uso degli Assessori e Consiglieri Regionali, in carica*



ALLEGATO ALLA DELIBERA

n. 644 del 09 AGO 2007

**PARERE IN ORDINE ALLA LEGITTIMITA' E ALLA REGOLARITA' TECNICO-AMMINISTRATIVA**

Ai sensi dell'art. 13, comma 2, del Regolamento interno della Giunta, si esprime ~~parere~~ favorevole in ordine alla legittimità e alla regolarità tecnico-amministrativa del documento istruttorio e si dichiara che l'atto non comporta impegno di spesa.

Campobasso, li \_\_\_\_\_

Il Dirigente del Servizio  
*P. POLICIA*  
*(nome cognome a stampa e firma)*

*Copia ad uso degli Assessori e Consiglieri Regionali, in carica - Copia ad uso degli Assessori e Consiglieri Regionali, in carica*



ALLEGATO ALLA DELIBERA  
n. 644 del 09 AGO 2011

### PARERE DI COERENZA E PROPOSTA

Il Direttore Generale Antonio Francioni, visto il documento istruttorio, atteso che sull'atto è stato espresso il parere di legittimità e di regolarità tecnico-amministrativa ESPRIME parere favorevole in ordine alla coerenza dell'atto proposto con gli indirizzi della politica regionale e gli obiettivi assegnati alla Direzione medesima e, pertanto,

### PROPONE

all'Assessore Luigi Velardi l'invio all'esame della Giunta Regionale per le successive determinazioni.

Campobasso, lì \_\_\_\_\_

Il Direttore Generale  
(Dott. Antonio Francioni)

Copia ad uso degli Assessori e Consiglieri Regionali, in carica - Copia ad uso degli Assessori e Consiglieri Regionali, in carica

Di quanto sopra si è redatto il presente verbale che, previa lettura e conferma, viene sottoscritto come appresso:

IL SEGRETARIO  
F.to de Santis

IL PRESIDENTE  
F.to Angelo Michele Lorio

Per copia conforme all'originale, in carta semplice per uso amministrativo.

Campobasso, il 10 agosto 2011



IL SEGRETARIO  
Laura de Santis

*Laura de Santis*

Per copia conforme all'originale, in carta semplice per uso amministrativo.

Visto: IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO

Campobasso, il \_\_\_\_\_

Copia ad uso degli Assessori e Consiglieri Regionali, in carica - Copia ad uso degli Assessori e Consiglieri Regionali, in carica.