



# COMUNE DI ASCOLI PICENO

*medaglia d'oro al valor militare per attività partigiana*

## ORIGINALE DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Seduta del 6 Febbraio 2006

DELIBERA N° 8

Id. Delibera 448411

Id. Proposta 439952

**OGGETTO: AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO URBANO. APPROVAZIONE PROPOSTA DELLA GIUNTA COMUNALE.**

L'anno duemilasei (2006) addì sei del mese di **Febbraio** alle ore 18:20, nella sala consiliare del Civico Palazzo, per determinazione del Presidente si è riunito il **Consiglio Comunale** in sessione **Straordinaria** ed in seduta pubblica di **I** convocazione, previo avviso scritto notificato ai Consiglieri, come da referti in atti e partecipato al Sig. Prefetto.

Presiede la seduta il **PRESIDENTE CAMELA DOTT. VALERIANO**

Partecipa il **SEGRETARIO GENERALE IANNONI DR.SSA ELLENI**

Fatto l'appello nominale, risultano presenti:

1 CELANI DR. ING. PIERO	Si	21 CIABATTONI FRANCESCO	Si
2 AGOSTINI SANTE	Si	22 CICCANTI AMEDEO	No
3 ALLEVI ROBERTO	Si	23 CINELLI SERGIO	Si
4 ASCENZI GIOVANNI	Si	24 CORRADETTI STEFANO	No
5 BABINI STEFANO	No	25 FILIAGGI ALESSANDRO	Si
6 BACHETTI ANNA MARIA	Si	26 FIRMANI NAZZARENO	Si
7 BASTIANI GIANFRANCO	Si	27 GALOSI ALESSANDRO	Si
8 BORETTI MASSIMO	No	28 ISOPI RANIERO	No
9 BRANDIMARTI GIUSEPPE	No	29 MANES FERNANDO MATTEO	No
10 BRUGNI MASSIMILIANO	No	30 MARIOTTI FULVIO	Si
11 CACCIATORI IGINO	Si	31 MASCETTI ROBERTO	Si
12 CAMELA DOTT. VALERIANO	Si	32 MICUCCI PAOLO	Si
13 CAMELI GIOVANNA	No	33 NARCISI CARLO	No
14 CANNELLA CARLO	No	34 OJETTI STEFANO	Si
15 CAPONI LARA	No	35 PROCACCINI DOMENICO	Si
16 CASINI ANNA	Si	36 REGNICOLI MARCO	Si
17 CASTELLETTI LAURA	Si	37 ROCCHI GIORGIO	Si
18 CATALUCCI EMIDIO	Si	38 SEGHETTI PIETRO	Si
19 CELANI CESARE	Si	39 TRENTA UMBERTO	Si
20 CENSORI NELLO	Si	40 TOSTI GUERRA EMIDIO	Si
		41 VIOZZI ROLANDO	No

Totali: presenti: **28**

Totali assenti: **13**

Riconosciuta legale l'Adunanza per numero degli intervenuti, il Presidente dichiara aperta la seduta ed invita gli adunanti a trattare gli argomenti iscritti all'ordine del giorno.

Per quanto concerne quello specificato in oggetto:

Si dà atto che in seguito al movimento dei Consiglieri avvenuto nel corso della seduta sono, ora, presenti il Sindaco Dr. ing. Piero CELANI e n. 34 Consiglieri (totale n. 35) assenti i seguenti n. 6 Consiglieri:

1. CANNELLA CARLO
2. MANES FERNANDO
3. MARIOTTI FULVIO
4. MICUCCI PAOLO
5. TRENTA UMBERTO
6. VIOZZI ROLANDO

Sono, altresì, presenti gli Assessori SILVESTRI GIOVANNI, assessore alla pubblica istruzione, TEGA VALENTINO, assessore all'edilizia privata, ANTONINI ANDREA MARIA, assessore alla cultura, VISCIONE FRANCESCO, assessore al bilancio, MARCUCCI ACHILLE, assessore alle politiche sociali e giovanili, LATTANZI LUIGI, assessore ai lavori pubblici, CELANI CESARE, assessore al commercio, NATALI GIULIO, assessore al traffico, TRAVANTI SESTO, assessore all'ambiente e STALLONE DOMENICO assessore allo sport, che partecipano ai lavori del Consiglio senza diritto di voto.

Il Presidente pone in trattazione l'argomento iscritto al punto 4 dell'o.d.g riguardante:

**“Affidamento del servizio di trasporto urbano. Approvazione proposta della giunta comunale”.**

Sull'argomento relaziona l'assessore CELANI Cesare che così si esprime:

“Noi questa sera portiamo in approvazione l'atto di delibera per l'affidamento del servizio di trasporto urbano, approvazione di una proposta passata anche in Giunta il 28/12/2005 in cui attivavamo la procedura per l'affidamento del servizio trasporto urbano da proporre poi in Consiglio Comunale. Io la leggerei perché è abbastanza complessa e vorrei essere abbastanza preciso. <<Visto il documento istruttorio predisposto dal dirigente del settore gestioni dirette che è parte integrale sostanziale del presente atto, visto il decreto legislativo 267/2000 sugli ordinamenti degli enti locali, visto il parere di regolarità tecnica del dirigente del settore Bruno Pagnoni, si prende atto che sulla presente proposta non necessita acquisire il parere di regolarità contabile non rivestendo la proposta alcun aspetto che direttamente o indirettamente presenta i profili finanziari economici e contabili.

Si prende atto che la presente proposta è passata anche all'attenzione dell'VIII<sup>^</sup> commissione consiliare, non so la data. Si delibera di optare per la gestione del servizio del trasporto pubblico urbano nell'ambito del Comune di Ascoli Piceno per l'affidamento ad una società mista capitale pubblico privato da costituire ai sensi dell'art. 20 bis comma 1, lettera b) della L.R. 45/98 e successive modificazioni ed integrazioni. Al punto 2): determinare con il presente atto di indirizzo i seguenti criteri ai quali START Spa, quale società legittimata, per il combinato disposto dell'art. 20 comma 3 e dell'art. 20 bis comma 1, lettera b) secondo periodo della L.R. 45/98 dovrà attenersi nella predisposizione degli atti di gara e nell'espletamento delle procedure ad evidenza pubblica per la scelta del socio privato della costituenda società mista di cui al punto precedente. E cioè: che la scelta del socio privato avvenga attraverso l'espletamento di procedure ad

evidenza pubblica che diano garanzia di rispetto delle norme interne e comunitarie in materia di concorrenza ai sensi dell'art. 20 bis, comma 1, lettera b).

Pertanto nell'espletamento della procedura di gara si procederà sulla base dei principi stabiliti a livello nazionale dal decreto legislativo 17 marzo '95 n. 158 recante la normativa: attuazione delle direttive 90 5.317 CEE e 93 38 CEE relative alla procedura di appalto nei settori esclusi e dal DPR 16 settembre '96 n. 533 regolamento recante norme di attuazione sulla costituzione di società miste in materia di servizi pubblici degli enti territoriali. A livello comunitario dalla direttiva del parlamento europeo e del Consiglio 2004 17 CEE in materia di appalti di lavori, servizi e forniture; che al socio pubblico siano garantite le quote di maggioranza in grado di assicurare la governance pubblica della società stessa: che i concorrenti siano società di capitale e che abbiano esercitato negli ultimi tre anni attività di gestione dei servizi trasporto pubblico locale con una percentuale di almeno il 75% delle percorrenze urbane ed extra urbane, che non siano state effettivamente esercitate nei singoli bacini dalla società che rimane dalla trasformazione di cui all'art. 20 comma 3, 4 della legge 45/98; che sia garantito a tutto il personale la continuità del livello occupazionale risultante dalla data del 1° luglio 2005 e l'applicazione integrale del contratto nazionale di lavoro e dei contratti integrativi in essere anche in caso di sub affidamento.

L'obbligo di acquisto del materiale rotabile coperto da finanziamento pubblico in conformità alla L.R. 45/98 nonché alle disposizioni DGR n. 1377 del 19/6/2001 con i relativi obblighi; individuare gli elementi essenziali dello stipulando contratto societario come segue: la forma societaria prescelta è quella della società dei capitali, l'oggetto sociale sarà la gestione del trasporto pubblico extra urbano, sub urbano ed urbano nonché di ogni altro servizio che rispetto al trasporto presenti carattere di connessione, strumentalità e complementarietà e che sia ritenuto utile per l'attività sociale; la maggioranza del capitale sociale della costituenda società mista sarà detenuta da START Spa in misura tale da garantirne la governance pubblica; la durata della società sarà correlata alla vigenza dei contratti di servizio; 4) stabilire quali contenuti essenziali del contratto di servizio il cui schema dovrà essere deliberato dalla Giunta Comunale; la realizzazione del nuovo assetto di rete con specifiche scelte di integrazioni gomma ferro ed inoltre dovranno trovare puntuale definizione nel contratto di servizio i seguenti elementi: assicurare in qualità di gestore unico del servizio di bacino la gestione del personale e dei mezzi anche attraverso un identico trattamento economico, normativo e gestionale; assicurare un'unica direzione tecnica, realizzare un unico titolo di viaggio con conseguente unicità degli introiti tariffari e dei corrispettivi erogati per l'intero bacino al fine di migliorare la qualità del servizio e rendere più facile l'utilizzo del mezzo pubblico.

Impegna a realizzare il progetto di bigliettazione elettronica integrata, come previsto dal comma 3 dell'art. 20 bis della L.R. 45/98 e dal programma triennale dei servizi 2004-2006 i cui termini di modalità di realizzazione verranno definiti dalla Giunta Regionale; contrassegnare gli autobus con un unico logo provinciale della società affidataria, uniformarsi alle regole di politica tariffaria secondo le modalità ed i termini di applicazione, revisione stabilite dalla Regione Marche; garantire una competenza unica in ordine all'informazione al pubblico sui servizi erogati in ordine al controllo della qualità e quantità dei servizi stessi, garantire con l'affidamento di una gestione unica del personale, dei servizi e dei mezzi;

garantire a tutto il personale la continuità del livello occupazionale risultante alla data del 1° luglio 2005 e l'applicazione integrale del contratto nazionale di lavoro e dei contratti integrativi in essere anche in caso di sub affidamenti; inviare all'ente gestore i rapporti periodici sui servizi; garantire una rilevazione periodica della soddisfazione del cliente utente; adottare la carta della mobilità da aggiornare annualmente ed il regolamento viaggiatori previsto dal decreto 633; prevedere un sistema delle sanzioni per inadempienze contrattuali rilevate anche attraverso il monitoraggio della qualità erogata dai servizi effettuati dall'ente gestore.

Prevedere in caso di decadenza o di risoluzione del contratto per gravi violazioni contrattuali, prevedere all'atto della stipula del contratto di servizio una garanzia fideiussoria assicurativa o bancaria: dovranno inoltre essere individuati con il contratto di servizio i seguenti obiettivi ed incentivi: l'impegno al rinnovo del parco autobus in presenza di un programma regionale di investimento prevedendo una percentuale annua di riduzione della vetustà da definire nel contratto di servizio ed impegna a realizzare programmi di investimento per il rinnovo delle paline e delle pensiline di fermata; impegna ad incrementare i punti di vendita anche automatizzati nel proprio bacino, impegna ad esporre su tutta la flotta circolante la carta della mobilità ed il regolamento viaggiatori.

Infine nei contratti di servizio le parti dovranno impegnarsi ad assolvere agli obblighi previsti dalle legislazioni vigenti in materia di tutela ai disabili e a garantire migliori condizioni per la circolazione dei mezzi adibiti al servizio di trasporto pubblico locale. La Giunta Comunale ed i dirigenti in esecuzione dei principi stabiliti con il presente atto di indirizzo dovranno adottare nell'ambito delle rispettive competenze ogni successivo e conseguente atto esecutivo necessario al raggiungimento dello scopo di cui al presente provvedimento>>.

Io volevo rappresentare naturalmente che, nell'atto poi del documento istruttorio è stato anche scritto, innanzitutto questo è un atto che viene attraverso un lavoro di concerto fatto con l'amministrazione provinciale ed il Comune di San Benedetto del Tronto, tanto che nel 2003 la Giunta Comunale diede un incarico alla Provincia per fare un affidamento ad una società, fece una gara pubblica e fu dato un affidamento alla Isfort di Roma. Questa società è stata in questi anni, ha lavorato in modo tale da predisporre un atto relativamente precedentemente alla modifica fatta dalla L. R., che ha successivamente modificato quella del 48/98 e poi a quel punto si è fermata. Fatta la modifica della L.R. la Isfort è stata incaricata per quelle modifiche della L.R. che prevedevano a modificazione della legge anche Burlando la possibilità di dare, oltre alla gara per società di capitali individuata attraverso l'espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica, anche un'opzione "B" in cui si diceva società a capitale misto pubblico privato nelle quali il socio privato venga scelto attraverso l'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica. Noi abbiamo pensato, tra l'altro insieme alla Provincia e al Comune di San Benedetto, non solo perché era stata un'indicazione della L.R. anche, insieme agli altri enti, la Giunta ha deliberato la possibilità dell'opzione "B" per cui affidare alla società, in questo caso alla START e che nell'arco dell'anno 2006 procedere ad una gara pubblica per l'affidamento di almeno il 20%, pensando che comunque questa formula non è in contrasto con alcune norme. Tra l'altro la L.R. dà questa possibilità.

Inoltre voglio segnalare, e non è scritto sulla delibera perché è stata fatta precedentemente all'uscita poi nei giorni della pubblicazione anche della finanziaria, che al comma 393 e 394 della finanziaria è stata prevista la possibilità anche di prorogare nell'anno 2006 non soltanto per quei comuni o per quegli enti che avevano avviato la procedura per l'affidamento per la gara di appalto ma anche per quelli che davano l'affidamento, come in questo caso noi abbiamo scelto, ed almeno il 20% in gara. Non lo so se mi sono fatto capire. No, va bene. Pertanto questa è l'approvazione che abbiamo portato, pensiamo che sia un atto importante da approvare almeno nell'opzione "B" soprattutto perché garantisce ancor di più la possibilità di avere un controllo sul territorio soprattutto del nostro servizio, la preoccupazione è quella che vengano società estranee al nostro territorio, che non hanno lavorato sul nostro territorio e che comunque non ci permettono di far avere un miglior servizio ad un miglior costo. Grazie. "

Si apre quindi la discussione che qui di seguito viene integralmente riportata:

"PRESIDENTE. Grazie assessore Celani. Interventi? Non ci sono interventi, quindi ulteriori precisazioni non sono necessarie. Catalucci.

Consigliere Emidio CATALUCCI. Un attimo perché questo è un punto fondamentale anche se l'assessore nella sua illustrazione lo ha definito comunque un fatto compiuto, nel senso di una scelta che già nel nostro territorio è stata fatta dall'amministrazione provinciale e dal Comune di San Benedetto del Tronto. Io volevo dividere il mio intervento su due aspetti: il primo proprio sull'attivazione di questa procedura per l'affidamento del servizio di trasporto urbano e quindi diciamo un attimo valutare, in base alla normativa vigente, questo aspetto che la Giunta poi con atto 241 del 28 dicembre ha già attivato come proposta al Consiglio Comunale che stiamo discutendo questa sera appunto nell'individuare nell'ipotesi "B" del documento istruttorio la scelta di questa amministrazione identica a quella che è stata fatta appunto dall'amministrazione provinciale e dal Comune di San Benedetto.

Su questo io appunto il primo livello di intervento era un attimo quello di ricordare come ancora adesso su questa delibera e su questa scelta importante si va a toccare un po' la questione che abbiamo un po' sviscerato sia per il Consorzio Idrico sia per quanto riguarda la questione delle società partecipate del Comune a questo annoso e non si sa quando si deciderà e si dirà la parola fine a questa annosa gara per l'affidamento dei servizi di pubblica utilità appunto attraverso vari espletamenti di gara o comunque affidamenti a soggetti già concessionari.

Ora la difficoltà un po' sta anche nel fatto che tutto questo è decretato, è stabilito da un decreto, il decreto legislativo 19 dicembre del '97, famoso come decreto Burlando, l'allora ministro dei trasporti sulla base del disegno federalista della legge 15 marzo '79 n. 59 che conferiva alle Regioni e agli enti locali i compiti e le funzioni in materia di servizi pubblici, di trasporto di interesse regionale e locale ponendo l'obiettivo della liberalizzazione di fatto del settore con un'evidente apertura alla concorrenza e al mercato. Su questo poi senza entrare in questo campo minato che è ancora oggi l'apertura alla concorrenza, quindi anche in base a quello che dice l'Unione Europea di libero mercato in libera concorrenza si è voluto un attimo ed anche perché credo la L.R. 20 che l'assessore citava lo stabiliva in maniera precisa, l'art. 20 della L.R. aveva lo scopo di superare gli assetti

monopolistici e di introdurre regole concorrenziali per l'affidamento dei servizi di trasporto facenti parte della rete dei servizi minimi, secondo poi una varia e rispettiva competenza tra Regione, Provincia e Comuni quindi ricorrendo a procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi e per la scelta dei soci privati delle società affidatarie. Qui siamo di fronte ancora, io leggo perché la cosa più interessante ed è stato veramente utile, credo il responsabile del procedimento, il Lisfort di Roma appunto nel documento istruttorio allegato alla delibera di Giunta comunale è molto interessante perché fa una, credo esauriente, cronistoria di tutto quello che è stato dal decreto Burlando e parlo appunto del '97 ad oggi, la questione appunto di individuare l'affidamento di un servizio come quello dei trasporti pubblici locali che poi è un affidamento ed un settore a parte nel magma degli affidamenti diretti o con indicazione di gara.

E siamo di fronte appunto a questo che poi il decreto Burlando parlava dell'obbligo di trasformazione delle aziende speciali, dei consorzi, delle municipalizzate in società di capitali, tant'è che abbiamo assistito alla trasformazione del Cotravat in START Spa. Oggi noi dovremmo un attimo decidere come appunto fare intervenire i privati all'interno della START, con quali criteri, quali le motivazioni per continuare nella gestione del trasporto pubblico locale inserendo dei privati nella START Spa. Ecco io su questo credo che ancora oggi, al di là che nella nostra Regione, nella nostra Provincia sono state prese queste decisioni di individuare, quindi di fare nostra l'opzione "B", quindi di individuare un privato massimo al 49%, credo, delle società della START proprio per continuare sull'affidamento alla START del trasporto pubblico locale territoriale. Su questo, ripeto, non entro nel merito però sappiamo benissimo che è ancora oggi una questione aperta non solo a livello nazionale ma anche a livello europeo.

Sull'aspetto puramente invece nostro, caro assessore Celani, noi quando discutiamo adesso del trasporto pubblico locale non possiamo non andare a vedere cosa sta succedendo nel trasporto pubblico locale della START ed in maniera particolare per noi, per quello che è di nostra competenza, il servizio e la convenzione con la START stessa perché da quello che vado a mente e ricordo siamo ormai alla quinta o sesta proroga che diamo come Comune alla START per la gestione del servizio pubblico locale, dato che la prima convenzione è scaduta un anno fa. Ricordo che è stata anche oggetto di una nostra interpellanza del giugno di quest'anno, l'assessore ne parlò credo i primi di settembre, rispose a questa interpellanza e volevamo appunto ricordare come ci sono state ben 5 delibere di Giunta nel 2005 e ben già 2 nel 2006 in cui si è prorogato di fatto in mancanza di una nuova convenzione da dover fare con la START si è di fatto andati ad una proroga diretta per la gestione del trasporto pubblico locale, trasporto urbano.

Ora io non credo di andare fuori dal seminato se oggi, questa sera noi dovremmo anche fare, dato atto che sulla delibera e su questa ipotesi potremmo essere tutti d'accordo e lo saremo ma non possiamo non fare oggi una disamina del problema del trasporto pubblico locale ad Ascoli. Siamo ancora in una fase non convenzione con la START, quindi di proroga della vecchia convenzione, da quello che, se non ricordo male, lei su alcuni aspetti ci ha dato ragione dicendo che comunque è una convenzione che dovremmo di nuovo rinegoziare con la START (registrazione difettosa). Quindi dicevo che alla risposta dell'assessore che mi pare fu a settembre di una nostra interpellanza su alcuni aspetti ci ha dato ragione, individuando che con una politica di continue proroghe dell'affidamento del servizio di trasporto

della START senza una nuova regolarizzazione e negoziazione dei costi del servizio il Comune sosteneva delle spese suppletive che potevano arrecare danni o comunque problemi al già esiguo bilancio del Comune.

La questione appunto da individuare con la START per i servizi resi, il prezzo di costo e di servizio che oggi sono attualmente in essere invece di averli convenzionati e quindi più economici era un problema che noi avevamo appunto sollecitato già da settembre. Tra l'altro la questione qui riguarda anche la chiusura al traffico veicolare, quindi anche agli autobus di Piazza Arringo che voglio ricordare in termini di orari di straordinari in più per gli autisti e soprattutto di chilometraggio maggiore, quasi se non vado errato 56.000 km annui in più fanno gli autobus del trasporto urbano perché non possono più attraversare Piazza Arringo, Attenzione, lo dico subito per chiarezza, questo non significa che siamo per una rivisitazione di quel piano, diciamo solo che quando è stata fatta questa giustissima scelta della chiusura di Piazza Arringo dovevamo, ma lo abbiamo visto anche dopo che questo ha prodotto perché nel frattempo non sono state cambiate le linee del traffico urbano, sono stati prodotti, si producono 56.000 km in più ogni anno di chilometraggi con tutto quello che ne consegue, quindi maggiore manutenzione, maggior consumo di carburanti, maggior orario dovuti a straordinari che gli autisti chiedono e quant'altro.

Tant'è che credo, non so se c'è l'assessore Tega, che c'è un mezzo contenzioso forse finito con la START per quanto riguarda appunto gli anni trascorsi e precedenti per quanto riguarda appunto la questione diciamo economica di quanto costa la convenzione del Comune di Ascoli alla START per questi nuovi percorsi. Dopo la chiusura di Piazza Arringo, e continuo a ripetere giustissima e sacrosanta chiusura, ormai punto di non ritorno, il Comune non ha prodotto alla START nessuna modifica al proprio piano delle corse interne urbane né ha individuato nuovi tracciati urbani più consoni alle nuove esigenze dei cittadini, considerato anche la preannunciata chiusura al traffico veicolare anche di Corso Trento e Trieste. Lei si ricorda, assessore, che ce l'ha negato, nel senso diceva non è nei nostri programmi però praticamente se fosse anche questo, magari per il mercatino ambulatoriale del mercoledì e del sabato, se magari c'è anche questa ipotesi, chiaramente la chiusura di Corso Trento e Trieste impedirebbe l'attraversamento nord sud della città.

Io dico questo perché ancora oggi noi subiamo per il trasporto pubblico interno locale urbano delle sovrapposizioni di corse, degli orari che non combaciano, per cui alcune corse hanno degli orari e delle scadenze, delle frequenze molto più ristrette ed altre molto più dilatate, abbiamo ancora un'individuazione quasi ancora ai famosi 8 che poi però non si possono concentrare e quindi dare uno scambio possibile per ottenere diciamo la possibilità di utilizzare il trasporto pubblico per tutta la città, non esiste ancora, e questo veramente dispiace, con la START bisogna superare questo inghippo, anche la questione del biglietto orario ed unico. Per chi quindi prende un autobus ad Ascoli Piceno anche collegato con la START, quindi a livello provinciale poi se deve scendere purtroppo ha problemi anche perché ancora oggi in Ascoli, credo unica città capoluogo in tutta Italia, non esiste una tariffazione unica oraria per tutte le corse.

Noi abbiamo letto sui giornali, sul bollettino del giornale che l'assessore avrebbe garantito che per il nuovo anno scolastico, ma parlo del settembre 2005, l'anno

scolastico 2006-2006, queste nuove corse e questo nuovo piano sarebbe già pronto. Siamo ancora a febbraio, nel momento in cui si sta approvando questa importantissima delibera è chiaro che noi dovremmo sapere un attimo cosa dire alla START e qual è allo stato attuale la possibilità, al di là insomma degli articoli sui giornali e delle annunciazioni e delle premesse qual è lo stato attuale per intanto avere dei prezzi calmierati e convenzionati con la START; 2) qual è il nuovo piano del traffico e quindi le nuove corse, il nuovo piano di corse urbano appunto in base anche al fatto che Piazza Arringo è stata chiusa.

PRESIDENTE. Catalucci, se hai completato ci siamo, hai sfornato un po' ma insomma voglio dire...

Consigliere Emidio CATALUCCI. Ho concluso.

PRESIDENTE. A posto, va bene. Altri interventi? Rocchi, prego.

Consigliere Giorgio ROCCHI. A vantaggio del consigliere Trenta che si lamenta della lunghezza dell'intervento del collega Catalucci, vantando di aver chiesto una sospensione solo per due minuti, vi voglio far presente che è stata di 40 minuti la sospensione che lui ha chiesto. La delibera di cui si discute questa sera è già stato detto dal collega Catalucci ma è stata anche molto bene illustrata dall'assessore Celani, è assolutamente una delibera importante, importante perché si va a configurare un assetto del servizio di trasporto pubblico locale in una maniera diciamo così innovativa ovvero utilizzando le possibilità che la legge dà nell'aprire il servizio all'apporto anche delle competenze dei privati pur rimando però questo servizio detenuto da una maggioranza pubblica. Mi sembra che questo passaggio sia delicato da una parte e comunque decisivo perché il presidio del pubblico viene assicurato e viene garantito in maniera ottimale, ricorrendo anche all'ipotesi della lettera b) dell'art. 20 bis della L. R. 45 del '98.

E la cosa che mi fa piacere sottolineare è che la selezione del partner avviene con un alto profilo di evidenza pubblica e di trasparenza dando alla START l'incombenza nell'esperire le procedure di evidenza pubblica avendo la garanzia di rispetto delle norme interne e comunitarie in materia di concorrenza ai sensi dell'art. 20 bis del comma 1, lettera b). Quindi questo ci mette oltretutto nella condizione di selezionare in maniera assolutamente adeguata il socio da poter inserire negli assetti della START ovvero del servizio di trasporto pubblico locale per il nostro bacino. Quindi questa delibera, direi proprio al contrario di quella precedente mi sembra confezionata anche in una maniera particolarmente rigorosa e ricca anche di passaggi assolutamente ben corredata anche nelle motivazioni riportate nel documento istruttorio e il deliberato è sicuramente molto articolato ed è un deliberato assolutamente condivisibile.

Se in tutto questo c'è una preoccupazione perché una preoccupazione c'è, questa attiene non tanto quanto viene oggi qui deliberato e richiesto nella logica della trasparenza, nella selezione di una concorrenza nel principio di evidenza pubblica o nelle dovute, doverose, previste correttamente garanzie per il personale che lavora alla START, nelle prescrizioni del rinnovo del parco automezzi anche in una considerazione della partecipazione in qualche modo del cittadino utente attraverso una rilevazione periodica della soddisfazione del cliente utente, l'adozione della carta della mobilità, il regolamento per i viaggiatori, tutti elementi di partecipazione

e di qualificazione del servizio che noi auspichiamo proprio perché il trasporto pubblico locale diventi effettivamente un servizio adeguato all'altezza e concorrenziale anche alla mobilità individuale che oggi genera ahimé un consumo di territorio, un consumo di ambiente con i fattori inquinanti che ciascuna delle nostre macchine contribuisce ad emettere.

Quello che è detto ma non detto in questa delibera è proprio cosa gli chiederà mai il committente alla START nel suo anche rinnovato assetto e nelle sue nuove capacità di servizio con l'apporto e l'ingresso del socio privato per il 49%. Ovvero il collega Catalucci richiamava alcuni di questi passaggi, io non ho qui con me e cito a memoria, potrei sbagliare di qualche giorno ma diciamo il 22 dicembre del 2004 va in Giunta un provvedimento che non viene poi discusso e che costringe il responsabile del procedimento a preparare un nuovo documento istruttorio a corredo della proroga del servizio alla START in cui viene preso atto dell'assenza di indicazioni da parte della Giunta municipale circa gli esiti del traffico dell'attraversamento di Piazza Arringo e circa anche una definitiva sistemazione del mercato bisettimanale. Questi due fatti vengono portati all'interno di un documento scritto dall'amministrazione comunale come fatti critici che contribuiscono ad un rinvio, ad un rinnovo della convenzione senza alcun potere di contrattualità nei confronti della START ed anzi subendo in qualche modo anche quello che è già stato qui segnalato ovvero una reiterazione di quella che è stato il maggior onere richiesto alla START in termini di percorrenza chilometrica, si ricordavano i 56.000 km in più in un anno, proprio perché Piazza Arringo è chiusa, ed è bene che rimanga chiusa ma senza che nessuno avesse poi enfatizzato una benché minima variazione dei tragitti che non fosse il semplice girare del servizio urbano agli estremi della piazza che non si poteva più transitare. Ma insieme ai 56.000 km in più si registravano anche, vado a memoria ma è sempre scritto nei documenti istruttori dell'amministrazione, quindi sono fonti assolutamente accessibili, pubbliche per tutti, anche il calo di viaggiatori per 65.000 biglietti in meno in un anno. Questo non è che è accaduto un mese fa, questo è accaduto un anno e più fa ed ancora oggi noi ci troviamo di fronte ad una situazione di indeterminatezza, di imprecisione ovvero direi di incapacità dell'amministrazione di dire che tipo di soluzione, che tipo di servizio vogliamo. Questa delibera sottende, insieme alle formule degli assetti societari e alle capacità innovative anche una quantità negli atti di indirizzo di prescrizioni che debbono essere poi rispettate per erogare il servizio agli utenti. Ma io quello che torno qui a sollecitare è che bisognerà anche sapere cosa chiedere all'interlocutore START per poter non solo risparmiare ma rendere anche più efficiente e più qualificato il servizio di trasporto pubblico locale.

Mi fa molto piacere evidenziare, voglio dare atto del grande lavoro che ha fatto l'assessore Celani e la struttura, lo stesso dirigente ovvero nell'andare a predisporre un atto molto minuzioso, molto dettagliato in cui ci sono anche prescritte, stabilite, indicate alcune linee di interpretazione anche del ruolo del trasporto pubblico locale che sicuramente condividiamo, per esempio la realizzazione del nuovo assetto di rete con specifiche scelte di integrazione gomma ferro che viene messo al punto 4) tra (fine nastro) delle indicazioni a cui ci si dovrà attenere nello schema che la Giunta Comunale poi dovrà deliberare per il contratto di servizio con la START, io direi a questo punto rinnovato ed insieme a questo una serie di altre prescrizioni ed indicazioni che ripeto sono condivisibili.

Colgo l'occasione per poter anche fare una richiesta di chiarimento ovvero per quanto riguarda quelle linee che oggi sono date in concessione e che sono anche queste rinnovate per esempio dal capoluogo come Ascoli con le sue numerose frazioni a Venagrande per esempio, ecco come potrà impattare questa cosa se ci sarà la possibilità di mantenere inalterato il costo del biglietto rispetto alla prima tratta e poi, assessore, perdonami approfitto visto che la materia comunque è attinente, quando ragioniamo di contratto di servizio ed anche di tariffazione, visto che ormai per poter raggiungere punti diversi della nostra città si è "costretti" a ricorrere a due mezzi, a due linee se non sia ormai il caso di ragionare in termini di biglietto orario proprio per incentivarlo l'uso del mezzo pubblico e non per scoraggiarlo perché un abitante di Monticelli per poter andare in zona Castagneti deve prendere due servizi urbani e sono due biglietti e così dicendo con tanti altri esempi.

Non parlo di orari perché so che c'è anche una razionalizzazione in corso di cui speriamo di avere poi prossimamente l'opportunità di prenderne visione e contatto ma ripeto nella qualificazione del servizio è importante anche sapere cosa l'amministrazione intende chiedere e quindi su questo ci siamo anche un attimo fa con l'intervento del collega lamentati della imprecisione, anzi della confusione di alcune indicazioni così come rilevato nel documento istruttorio. Circa il costo del biglietto, rinnovandosi anche la qualità del vettore, direi che sarà il caso poter introdurre questa novità. Si parla poi di bigliettazione automatica sui mezzi, già se ne parla anche oggi, ecco io spero di aver capito male ma probabilmente sulle autovetture il costo del biglietto potrebbe essere leggermente maggiorato rispetto agli 80 centesimi oggi per la prima tratta? Ecco l'importante è che queste cose in termini di servizio siano sufficientemente chiare perché poi gli utenti non ne abbiano a pagare il prezzo.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Rocchi. Altri interventi? Procaccini.

Consigliere Domenico PROCACCINI. Carissimo assessore, abbiamo preso atto della lettura della delibera anche se non è che abbiamo compreso granché per la verità perché eri abbastanza veloce nella lettura però nel merito, come hanno sostenuto i miei colleghi, siamo tutti d'accordo all'approvazione della delibera così come formulata chiaramente mi ricollego un po' al discorso che è stato troncato del consigliere Catalucci ed in parte ripreso anche da Rocchi soprattutto per quello che è il discorso che lei conosce benissimo e quindi non è che ha bisogno di sottolineature perché è stato anche componente del consiglio di amministrazione della START che forse la parte più delicata e qui non direttamente magari coinvolta e quella che più ci interessa è quella relativa al rapporto tra l'amministrazione comunale ed il servizio pubblico che la START fa per conto dell'amministrazione comunale con tutti i disagi che in qualche modo si sono, anche dal punto di vista economico, purtroppo avuti in questi ultimi anni ed in particolare ricordando quello che è stato un po' il discorso fatto da Rocchi soprattutto dovuto alla chiusura di Piazza Arringo ed alla, io definirei proprio così, negligenza, ad essere buoni da parte dell'amministrazione comunale che assolutamente almeno per più di un anno si è disinteressata di quelli che erano i problemi derivanti da questi tipo di situazioni e ai debiti che si è dovuta accollare rispetto alla minore utenza che c'è stata, un crollo di utenza perché il percorso dell'autobus che passava anche per Piazza Arringo poi è stato costretto a fare un altro tragitto che impiegava ben oltre 15 minuti in più e questo i cittadini lo hanno anche testimoniato ed hanno anche

denunciato attraverso la stampa all'inizio dell'accaduto ma, ahimè, per molto tempo, come dicevo, l'amministrazione non ha tenuto in considerazione che si è dovuta accollare degli esborsi dovuti ai mancati introiti della START rispetto a questo tipo di linee ed oggi ci troviamo comunque in una insolita vicenda che non riguarda solo il trasporto di questa linea circolare n. 3 o 4, non ricordo perfettamente il numero della linea, ma rispetto a quella che è la revisione globale del servizio.

Sento da tempo per la verità, assessore, so che lei, come dicevo, conosce bene le problematiche, mi hanno detto che si stia lavorando ad un piano e ad una revisione globale del servizio del trasporto nella città. È sicuramente un'azione tardiva perché le modificazioni negli ultimi anni sono state tante all'interno della città ed anche diciamo delle limitrofe periferie, quindi nei quartieri periferici ed affidarsi ancora, dopo 20 anni almeno, alle solite o le consuete circolari n. 1, avanti ed indietro come le chiamiamo noi o con il solito percorso ad 8, penso per chi conosca un po' la situazione della nostra città dell'utenza è diventata solo ed esclusivamente ad eccezione degli orari mattutini o diciamo di mezzogiorno o l'una quando ci sono le uscite delle scuole, un servizio per i pensionati.

Ahimè per i pensionati, come tutti sappiamo, abbiamo tolto pure i benefici e gli sgravi dal punto di vista diciamo, degli sgravi che avevano perché pensionati rispetto agli abbonamenti, neanche più i pensionati utilizzano questi mezzi per cui ci sono tante corse che rischiano di andare a vuoto in giro per la città e con dei costi che sosteniamo tutti. Quindi io più che altro è un invito che facevo all'assessore in particolare proprio perché so che conosce un po' il problema ed in questo senso penso che dopo questa delibera, al di là della valenza e della necessità di far sì che questo trasporto venga integrato anche con i privati, come prevede la legge e tutto quello che ne consegue si impegni formalmente l'amministrazione stasera in tempi ristretti a portare un piano di revisione di tutto il trasporto pubblico perché se è pur vero che abbiamo beneficiato, qui forse stasera non è stato ricordato ma dal 1998 dei rimborsi, delle spese sostenute e quindi diciamo un ripiano dei deficit strutturali che il servizio pubblico ha non solo nella nostra città ma nelle altre città, in tutta Italia però non è che possiamo vanificare questo rimborso cercando di non fare un servizio adeguato.

Dobbiamo quindi tener conto di questo e cercare di migliorare tutto quello che è il servizio all'interno di tutta la nostra città e della nostra comunità. Sappiamo poi i disagi anche nel rapporto nei confronti dei comuni limitrofi ad esempio Folignano ed anche qui non sto a sottolineare perché più volte abbiamo letto sulla stampa delle problematiche che ci sono ed anche lì bisognerebbe in qualche modo risolvere, non vorrei parlare, anche se ci sarebbe tanto da dire, per quanto riguarda il discorso del rapporto Comune-START in merito all'utilizzo dell'autodeposito che mi sembra di ricordare è un problema ancora irrisolto, il problema dell'autodeposito del Marino ed anche lì è un problema ce mi sembra non sia stato del tutto risolto, da parte del Comune, della START il rapporto era, assessore non mi dica questo perché allora gli devo dare dell'impreparato in questa storia. Il discorso era quello della separazione, ormai arrivati a questo punto, perché era stato conferito all'autodeposito, una volta che è stato conferito c'è la necessità di dividere comunque le parti relative all'amministrazione comunale ed utilizzare l'amministrazione comunale da quelle che erano prettamente di competenza della START. Tra questi c'era anche il discorso che è rimasto sospeso del trasferimento

di tutti gli uffici della START che sono in una situazione di degrado sia dal punto di vista ambientale per i dipendenti che dal punto di vista economico sostenendo un'ulteriore spesa e questo doveva essere fatto attraverso lo spostamento degli uffici di via Kennedy a Marino del Tronto, sono passati ben 5 anni ed ancora ci troviamo nella situazione iniziale. Cioè rispetto a questi temi, siccome noi riteniamo, anzi rappresentiamo 1/3 della società START comunque sia perché quasi 1/3, abbiamo il 30% ritengo che questi tipi di problemi debbano essere risolti una volta per tutti.

Per cui l'impegno formale che chiediamo noi questa sera, anche se serve attraverso un ordine del giorno, è quello di far sì che l'amministrazione comunale in tempi brevissimi porti nelle commissioni competenti ed in Consiglio Comunale un piano di riordino del trasporto locale e che definisca in maniera veloce e breve il discorso anche dei rapporti ancora in sospeso con la START, questo a vantaggio chiaramente non della maggioranza o della minoranza ma a vantaggio di tutti i cittadini che purtroppo devo dire tutti abbiamo le nostre antennine e conosciamo un po' il territorio hanno a che lamentarsi perché in questo tipo di sistema e di trasporto non è più funzionale alle necessità reali della città. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Procaccini. Consigliere Galosi, prego.

Consigliere Alessandro GALOSI. Allora io su questa delibera mi aspettavo un dibattito un po' più frizzante, anche un po' critico da parte della sinistra, io mi aspettavo che Catalucci dicesse, evidenziasse l'ennesimo assalto del privato a servizio pubblico, invece vedo che su questa c'è un certo accordo, c'è una certa unanimità e siamo tutti d'accordo nel dire che questa è una delibera giusta, positiva, sicuramente che va verso il miglioramento del servizio. A questo punto a me tornano in mente alcune considerazioni che qualche tempo fa un addetto ai lavori mi ha riferito parlando della polemica che la sinistra e parte della maggioranza ha innescato sulle società partecipate e questa persona addetta, addentro a queste cose mi ha detto: vedrai che quando si tratterà di parlare della START saranno tutti d'accordo, non ci saranno più le polemiche, non ci saranno le critiche verso le società partecipate del Comune che portano utili, mentre per la START che è una società che porta deficit, non utili saranno tutti d'accordo perché è una società gestita da tutti, dentro alla START ci sono tutti.

Per cui non ci saranno critiche, vedrai che andrà avanti tutto liscio. Ed in effetti così è stato. Allora a questo punto dobbiamo quindi approvare questa delibera in difesa del carrozzone della START perché tale è. Io non ho visto, io ero contrario allora al passaggio del servizio pubblico locale alla START e sono tuttora contrario anche a questo ulteriore passaggio. Una considerazione che faccio è che nel documento istruttorio di questa delibera il dirigente, il responsabile del procedimento valuta le due ipotesi, l'ipotesi a) che è quella della gara ad evidenza pubblica del servizio, vinca il migliore, e l'ipotesi b) che è quella della società partecipata. È chiaro che l'amministrazione ha scelto l'ipotesi b) proprio perché dobbiamo (registrazione difettosa) in difesa del carrozzone. Quindi questa è una riflessione che io ho fatto, stasera io non avevo intenzione di intervenire, pensavo che il dibattito si articolasse su altre vie.

Tra l'altro io come amministratore comunale è chiaro che debba agire in difesa del carrozzone perché è un carrozzone del quale faccio parte, è anche roba mia quindi non posso nemmeno, devo anche agire responsabilmente per tutelare il carrozzone

però c'è anche da dire che non so se è la soluzione migliore nell'interesse dell'utente, della cittadinanza, che non sia la soluzione migliore invece l'ipotesi a) perché se andiamo verso un mercato globale, se andiamo verso al massimo della concorrenzialità è chiaro che chi riesce a garantire un servizio migliore e a prezzi migliori dovrebbe essere quello, quello che può portare giovamento per l'utenza. Cioè voglio dire che se una società olandese risponde alla gara del servizio e se l'aggiudica magari garantendo un ottimo servizio a prezzi più buoni, è chiaro che con l'ipotesi che scegliamo oggi questa eventualità è sicuro che non ci sarà.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Galosi. Altri interventi? Non ci sono interventi. È stato presentato... Se c'è una replica da parte dell'assessore però, scusami assessore, prima della replica c'è un altro ordine del giorno, intanto leggiamo, questo è firmato da alcuni componenti del gruppo Udc:

#### ORDINE DEL GIORNO N. 1

<<Sentita la relazione dell'assessore competente in merito agli indirizzi da dare alla START per l'affidamento del servizio di trasporto urbano;

- ritenuto di dover rappresentare alcune esigenze di carattere funzionale del trasporto pubblico in genere riguardante il territorio di Ascoli, nonché di sperimentare nuove forme di trasporto ecocompatibili;

#### IMPEGNA

la Giunta ed il Sindaco a rendersi interprete presso gli amministratori della START:

- 1) di sperimentare l'utilizzo di mezzi di autotrasporto, soprattutto nel centro storico, ecocompatibili sia per quanto riguarda l'inquinamento acustico che ambientale;
- 2) di prevedere nel "contratto di servizio" anche la sperimentazione del "servizio pubblico a chiamata" nelle zone periferiche (frazioni), al fine di garantire, soprattutto nei giorni festivi, una priorità di trattamento dei cittadini;
- 3) di realizzare opportune ed idonee piazzole di sosta in prossimità della frazione di Mozzano, bivio SP Valfluvione, per i viaggiatori della tratta Ascoli-Roma, al fine di garantire le condizioni di sicurezza dell'utenza;
- 4) di garantire "bus navetta" a tariffa agevolata ed integrata con le aree di parcheggio a sosta lunga>>.

Chi è che ha intenzione di illustrarlo, uno dei firmatari? Molto sinteticamente, era l'ultimo firmatario, il senatore Ciccanti prego.

Consigliere Amedeo CICCANTI. Io credo che l'ordine del giorno si spieghi da solo. Volevo intervenire un momento, presidente, sulla discussione che c'è stata. Ho ascoltato l'intervento di Catalucci e dirò che la assonanza tra i due interventi mi ha colpito non poco conoscendo le idee liberali di Rocchi e quelle meno liberali dal punto di vista economico di Catalucci. Io sul piano economico voglio ricordare che una delle più incredibili votazioni che ho potuto vedere al Senato della Repubblica è stato quando nel 2003, la finanziaria 2003 a firma di Bassanini, di Tarolli, di Grillo di Forza Italia, Tarolli è Udc, Bassanini Ds, Grillo di Forza Italia c'è un quarto credo di An ma non mi ricordo i quali firmarono un documento proprio per procedere in termini più stretti di quelli che oggi registriamo per i servizi pubblici locali per accorciare i termini dell'affidamento dei servizi pubblici locali alle gestioni private.

Venne fuori una votazione incredibile dove sul pannello si accesero tutte le luci verdi della sinistra, del centro sinistra e tutte le luci rosse del centro destra, proprio cambiò in me completamente la cognizione delle cose, dissi, non votò Rifondazione devo dire con molta onestà, è cambiato il mondo. E così è se si va anche a leggere i dati di quanto abbia proceduto la privatizzazione e liberalizzazione dei servizi pubblici locali perché se si fa la privatizzazione e non la liberalizzazione cioè io privatizzo un servizio e non lo faccio gestire in termini monopolistici cioè l'unico erogatore di quel servizio è un unico soggetto, è l'esatto equivalente di quando lo gestiva il pubblico, unico soggetto, unico erogatore di quel servizio. Sostanzialmente non c'è concorrenza, non c'è una ricerca prezzo qualità migliore perché non c'è concorrenza. È come se uno corresse solo in una pista e vicesse sicuramente. Quindi alla privatizzazione ci deve essere la liberalizzazione cioè far in modo che quel servizio possa essere svolto da più soggetti i quali concorrono a definire qualità e prezzo.

Questo si traduce in un vantaggio sicuro da parte dell'utente e ripeto l'esempio della telefonia dove si vede come i prezzi siano l'unico settore si siano abbassati dal 2001 in poi, da quando si è liberalizzato oltre che privatizzato con la Telecom il settore. Però per quanto riguarda i servizi pubblici locali (acqua, gas, trasporto pubblico, elettricità) qui invece non è successo niente. Mentre si può addebitare allo stato una responsabilità nel non aver proceduto a queste privatizzazioni e si può anche capire perché in una fase di crisi finanziaria dove la borsa registra i livelli di incremento più bassi degli ultimi 10 anni, è chiaro che privatizzare cioè mettere sul mercato le azioni pubbliche significa in qualche modo svendere questo patrimonio pubblico perché la borsa non ha quella vivacità tale da rendere redditivo l'investimento ed allora fa bene lo stato nonostante, quindi il governo nonostante aver messo nel proprio DPF una quantità di privatizzazioni pari addirittura a 100 miliardi di euro, quindi un intervento di privatizzazione mai visto nella storia ecco però poi non lo ha fatto ed è critica la sinistra verso il centro destra per non aver fatto la privatizzazione ma il motivo è questo ma non si capisce proprio la fondatezza di questa critica che ci viene per esempio dal centro sinistra per il governo che può essere strumentale quando è lo stesso centro sinistra che governa i 76 capoluoghi di provincia del nostro paese, governa 14 regioni su 20, 4.600 comuni piccoli su 8.300.

Quindi diciamo il potere locale che all'indomani della riforma del titolo V<sup>^</sup> è il paese reale, è quello dove c'è il potere reale, quello più vicino al cittadino non proceda alle privatizzazioni e alle liberalizzazioni. Allora se andiamo a vedere le

uniche privatizzazioni e liberalizzazioni, privatizzazioni prima che sono state fatte nel settore dell'acqua in tutto, in 5 anni, negli ultimi 5 anni sono 22: nel 2004 il massimo, 9, 1 nel 2005. Dove sono state fatte su 22? 9 in Sicilia e 5 in Toscana, gestione rossa e gestione di centro destra. Tutte le altre non si sono mosse. Se andiamo a vedere al gestione del gas, sono state fatte soltanto 35 gestioni, gare di privatizzazione delle gestioni del gas, 35 in tutta Italia. Sul trasporto pubblico locale su un milione ed 860 mila chilometri soltanto il 25% è stato privatizzato. Cioè sostanzialmente quello che doveva essere il servizi pubblico locale a carattere economico per eccellenza e quindi dove la competizione, l'offerta del servizio era più tangibile e quello che ha registrato il maggior ritardo e diciamo così, ha avuto le traversie più impensabili per non liberalizzarlo.

Sicché oggi si fa questa configurazione della gestione in house per le cose più incredibili, più disparate intendendo la gestione in house una gestione simile, come l'ha giudicata il Tar della Puglia, ad una gestione di municipalizzata sostanzialmente. Cioè anziché fare i passi avanti che la liberalizzazione impone rispetto alle vecchie municipalizzate con la gestione in house derivante dalla famosa sentenza Tecal, si è riportato indietro l'orologio della storia nella gestione dei servizi pubblici alle municipalizzate anziché fare un passo avanti. Sostanzialmente, e concludo presidente, il tentativo che fa oggi Celani con la sua delibera di fare una società mista dando solo il 20% è il minimo indispensabile, almeno appunto, è il minimo indispensabile ma che non risolve il problema. Cioè non capisco perché e lo dico sapendo che magari gli autisti del servizio urbano che mi verranno a dire domani ma tu ci volevi mettere in mano ai privati, quindi rendere precario il lavoro, ci mancherebbe.

Io non capisco perché l'utenza debba trovarsi di fronte ad una gestione che gli dice o questa minestra o vai con la macchina, non si capisce perché quando noi potremmo dire posto che l'ente pubblico che è titolare degli interessi pubblici e quindi della valutazione del peso di questi interessi dica io voglio il servizio con questo standard di qualità e lo voglio con questa estensione, con questa penetrazione sul territorio poi me lo dia chi meglio è in grado di darmelo perché al centro non ci può essere il dipendente o peggio ancora gli interessi clientelari di saper collocare nei consigli di amministrazione i propri uomini di partito ma ci deve essere un'utenza che è quella più penalizzata perché oggi il povero pensionato gli si può dare tutto quello che si vuole però è quello che gli pesa (acqua, luce, gas, le bollette che hanno tariffe alte) perché le diseconomie vengono scaricate sulle tariffe e le diseconomie ci sono perché non c'è il mercato che misura questa capacità di gestione del servizio.

Allora o entriamo in questo ordine di idee dove il mercato è un valore positivo dell'economia oppure ragioniamo sempre come i comunisti dove il mercato è un disvalore del sistema di organizzazione di un'economia. Cioè io dico o siamo tutti al socialismo reale seguitando a ragionare così cominciando dalla destra, dal centro destra, diciamo da una parte di questo mondo oppure siamo veramente più liberali ed allora dobbiamo ragionare in termini diversi. Ed io sarei per prendere ancora più coraggio della delibera che presenta Celani.

PRESIDENTE. Grazie. Nel frattempo è pervenuto un altro ordine del giorno a firma di alcuni rappresentanti dell'opposizione:

## ORDINE DEL GIORNO N. 2

<<Vista la deliberazione della Giunta Comunale n. 52 del 25/3/05 con oggetto: linea urbana Ascoli Piceno- Venagrande e frazioni limitrofe per l'applicazione delle tariffe regionali di prima tratta;

VISTA la relazione dell'assessore sulla deliberazione di affidamento del trasporto pubblico locale urbano, approvazione proposta Giunta;

VISTA le esigenze di mantenere tale tariffa sia per quanto riguarda il biglietto sia per quanto riguarda l'abbonamento;

CONSIDERATA la necessità di potenziare il numero di corse pomeridiane (soprattutto per favorire il trasporto degli studenti e giovani anche per rientri scolastici);

CONSIDERATO che la Regione Marche concederà contributi collegati al chilometraggio e non più in via forfetaria;

In previsione del piano di riordino delle corse in ambito comunale/urbano  
si propone

alla Giunta di prevedere nei contratti di servizio di:

- 1) mantenere le tariffe attuali di prima tratta per la linea Ascoli Piceno-Venagrande;
- 2) attivare un biglietto unico ed un abbonamento unico START, (facilitazione di acquisto);
- 3) potenziare le corse pomeridiane per le tratte a servizio delle periferie della città;

Inoltre impegna la Giunta:

- A) portare in discussione quanto prima un nuovo piano delle corse;
- B) di dare indicazione per l'acquisto di mezzi ecocompatibili>>.

Sindaco Piero CELANI. No io volevo soltanto intervenire sulla discussione generale un attimo riprendendo quello che diceva il senatore, condividendone lo spirito per quanto riguarda il discorso relativo alla liberalizzazione del trasporto pubblico locale però c'è un fatto: noi in questa delibera, la delibera è stata un po' caricata di significato perché in realtà la vera partita per quanto riguarda la privatizzazione del trasporto pubblico si gioca chiaramente fra un anno. Questo non è altro che un'escamotage preso per guadagnare un anno di tempo e preparare quella che dovrà essere in futuro probabilmente la gara pubblica, fermo restando che poi ogni anno cambiano le norme, può darsi pure che il prossimo anno ci sarà ancora un'ulteriore proroga. Perché? Perché se noi andiamo a guardare bene le carte, credo che la Provincia in questo anno non riuscirà nemmeno a fare la gara pubblica per trovare il socio privato al 10 o al 20%, non farà nemmeno in tempo anche perché non c'è naturalmente nulla da gestire, al 10-20% non ci viene nessuno.

Quindi tutto questo si prepara per il 2007 nel momento in cui effettivamente si dovrà andare a gara. Quindi questo è un regime transitorio ma credo che sia significativo in questo momento perché la nostra società possa prepararsi per partecipare alla gara, ecco il valore aggiunto sta qui. Noi oggi abbiamo costruito una società di trasporto pubblico locale che ha ancora più di tempo, un anno di tempo in più se lo trova, io dubito se non qualche piccolo padroncino qui accanto, non è che può trovare il grande socio privato che possa dare la spinta tale per far sì che la START il prossimo anno possa fare concorrenza all'ARPAL, alla PM di Perugia oppure alle

grandi società non solo italiane ma anche estere, così come è stato fatto nella Regione Liguria, nella Regione Toscana, a Roma perché a Roma hanno già liberalizzato ad esempio dei bacini, delle tratte addirittura, hanno messo a gara qualche milione di chilometro, 30 milioni di chilometri ad esempio due anni fa per quanto riguarda questo aspetto.

Quindi credo che questa delibera è un passaggio obbligato, perlomeno era un passaggio obbligato qualche mese fa prima di questa finanziaria, infatti noi ci siamo subito attivati attraverso la delibera di Giunta per mettere in moto questo processo che ci consentiva di avere un anno di respiro per quanto riguarda l'affidamento. Secondo aspetto ripeto l'invito, secondo me, che noi dobbiamo fare tutti è alla nostra società perché si strutturi, come diciamo sempre insieme all'assessore, in modo tale da essere competitiva tra un anno quando veramente si giocherà la partita sul mercato per l'affidamento del trasporto pubblico locale ad un esterno e quindi con l'auspicio anche che il servizio, che il prezzo possa essere migliorato, così come diceva il senatore Ciccanti perché là dove c'è la concorrenza e la telefonia lo sta a dimostrare, sicuramente le tariffe potranno essere ritoccate ma soprattutto con un miglioramento forte del servizio anche con un'estensione delle varie tratte che noi stiamo facendo.

Altre piccole considerazioni per chiudere rivolgendomi a Catalucci: noi non abbiamo subito questa scelta da parte della Provincia e di San Benedetto, noi abbiamo condiviso questa scelta quindi non abbiamo subito la Provincia ha detto questo. No anzi noi siamo stati anche un pungolo abbastanza forte perché le diverse ipotesi di delibera, lo studio fatto dalla Isfort non è che all'inizio erano così chiare, quindi lo abbiamo condiviso questo percorso a) nello spirito della salvaguardia dicevo di questa nostra società; b) nello spirito anche che questa società potesse strutturarsi in modo tale da essere concorrenziale nel momento in cui si va a gara perché tanto questo, il Dpl sicuramente deve andare a gara. Quindi questa è una cosa effettivamente molto importante. Altro discorso è che se in questo momento noi abbiamo fatto una proroga della convenzione alla START è proprio perché stiamo facendo il progetto di ristrutturazione del servizio che non è una cosa semplice in una città come Ascoli con dei collegamenti tagliati ma anche con lo studio e la necessità di andare a penetrare alcune zone della città che tradizionalmente sono state abbandonate e parlo di Piazza Immacolata, parlo del Pennile di Sotto, parlo della zona Tofare, parlo insomma di tante zone della città che non hanno una penetrazione particolare in questo momento.

Quindi il progetto deve essere ovviamente condiviso da tutti, il progetto deve essere condiviso anche in modo particolare dalla società, deve essere convinta di quello che andrà a fare perché a noi non solo interessa magari pagare 10 mila euro in meno ma in questo caso potremmo pagare anche lo stesso valore o 10 mila euro in più, purché il servizio venga fatto nel modo migliore, giusto e preciso all'interno del nostro territorio. Quindi la convenzione sicuramente l'andremo a fare, il rapporto esiste con la START in questo momento, è il rapporto della vecchia convenzione che viene ritoccata a seconda di certe esigenze, secondo una contrattazione che facciamo non dico quotidianamente ma quasi settimanalmente questa contrattazione inclusi quelli che sono i ricavi ad esempio dei biglietti che è vero che dopo c'è stato un periodo di calo per quanto riguarda i biglietti però ultimamente non soltanto questo si è stabilizzato ma siamo in un regime di leggera ripresa. Quindi dopo la disaffezione del servizio pubblico, l'ascolano sta riprendendo piena consapevolezza

della propria utilità e credo che anche nel prossimo bilancio che andremo a fare sicuramente ci sarà pure qualche inventivo per quanto riguarda l'utilizzo del trasporto pubblico locale.

Quindi vediamo anche noi di studiare delle forme di incentivazione per poter prendere all'interno della cinta soprattutto non solo muraria del centro storico ma anche a partire dai quartieri più popolosi da Monticelli a Piazza Immacolata, quartiere Luciani soprattutto, far riprendere ai cittadini ascolani l'affezione nei confronti di questo servizio. Quindi, ripeto, questa delibera non è così carica di significato come sembra, è soltanto la necessità o perlomeno la necessità cogente c'era due mesi fa, oggi a finanziaria approvata probabilmente nemmeno l'avremmo fatta tutti e tre gli enti perché c'era questo discorso di proroga proprio per poter andare avanti e poter posizionarsi su una posizione, una strutturazione della nostra società nel modo migliore tale da reggere eventualmente l'impatto e la concorrenza di altri gruppi che sicuramente scenderanno sulla nostra Provincia.

PRESIDENTE. Il firmatario dell'ordine del giorno può illustrarlo, prego.

Consigliere Nazzareno FIRMANI. Secondo me anche se non condivido nel merito quello che diceva il senatore Ciccanti, soprattutto per quanto riguarda il trasporto pubblico locale ed anche legate alle esperienze che ho del trasporto ferroviario dove in effetti c'è stato un peggioramento del servizio nella fase di privatizzazione anche se lui ritiene che è una falsa privatizzazione quella che c'è stata fino adesso perché è senza concorrenza, è anche vero che per esempio nel caso di trasporto ferroviario adesso si potrebbe aprire alla concorrenza il trasporto ferroviario e vedremo che effetto avrà ed anche i viaggiatori pendolari che usano il trasporto pubblico locale, il trasporto ferroviario denunciano una grande difficoltà rispetto ai servizi, all'assetto complessivo di questi servizi. Se voi pensate ai ritardi, alle soppressioni, alle difficoltà veramente che delle persone che vanno a lavorare sia usando l'autobus sia usando il treno incontrano ogni giorno, sono delle difficoltà terribili.

Allora la tesi del senatore Ciccanti è che la concorrenza si dovrebbe comunque per un effetto di competizione e dell'offerta migliore si dovrebbe migliorare in qualche modo il sistema dei servizi, io credo che quando il sistema dei servizi era fortemente controllato dal pubblico, anzi era interamente pubblico le cose sicuramente erano migliori dal punto di vista almeno delle tariffe e comunque con un'organizzazione migliore dal punto di vista gestionale. Le cose ibride non funzionano, come questa cioè le finte privatizzazioni non funzionano, la scelta deve essere o quella dell'effettiva privatizzazione per chi sviluppa alcune tesi oppure di mantenere l'assetto pubblico com'era prima perché altrimenti l'effetto della privatizzazione così com'è adesso si ha solamente sulla contrazione del personale, il mantenimento all'interno del tetto di spesa, la difficoltà dell'azienda che è un'azienda virtuale, non sostanziale che però usa tutti i metodi delle vere aziende ma non per mantenere il livello qualitativo del servizio ma usa tutti i metodi delle aziende private per stringere il servizio all'interno del sistema di bilancio. È quello che sta succedendo adesso. Allora se si vogliono fare dei servizi pubblici e se sono servizi pubblici devono essere pubblici oppure possono essere privati e devono essere messi totalmente a concorrenza.

Quindi noi possiamo fare l'esempio dei telefoni ma possiamo anche fare l'esempio di servizi pubblici che prima funzionavano in maniera egregia davano lavoro e davano servizi. Costavano ma io credo che il costo di alcuni servizi essenziali soprattutto di quelli che utilizzano i lavoratori e che fanno economia al paese devono essere mantenuti a quel livello. Comunque è una questione di opinione, sono tesi contrapposte. Ma sul sistema dei servizi l'economia globale è retta sulle infrastrutture e su sistemi dei servizi ed allora se tu hai un sistema di servizi inefficiente, hai anche un'economia deficitaria. Allora tu devi fare delle scelte, bisogna avere, invece di metterli sul ponte di Messina che non serve a niente, allora magari li potresti mettere sulle infrastrutture ferroviarie e spendere gli stessi soldi per fare degli investimenti seri su tutto il paese.

Lo so, lo so ma anche quelli che devono fare gli appalti adesso per il ponte di Messina la pensano come te e stanno là tutti contenti e pronti, già si vedono gli effetti. Premesso questo, comunque noi dobbiamo stare nel merito della questione di questo Consiglio Comunale e noi dobbiamo essere obiettivi ed oggettivi in quanto siamo amministratori di una città e rileggendo l'ordine del giorno del senatore Ciccanti e dell'Udc a me appare condivisibile, anche se abbiamo opinioni di fondo diverse però appare condivisibile cioè se la sperimentazione dell'autotrasporto al centro storico eco compatibile è altamente condivisibile, il prevedere il contratto di servizio anche a sperimentazione del servizio pubblico a chiamata, noi l'abbiamo sempre auspicato anche nei nostri programmi e quindi altamente condivisibile, realizzare le idonee piazzole di sosta in prossimità della frazione di Mozzano e bivio di Venagrande per i viaggiatori Ascoli-Roma è altamente condivisibile e prima o poi lì ci si ammazza qualcuno la notte quando passa l'ex Cameli, ora START e garantire bus navetta a tariffa agevolata ed integrata con le aree parcheggio a sosta lunga, lo stesso è per noi condivisibile (fine nastro) i colleghi del gruppo dei Ds, noi lo riteniamo condivisibile come ordine del giorno e quindi noi lo voteremo a favore.

PRESIDENTE. Firmani, Nazzareno ritirate il vostro? No, benissimo. Allora se ci sono difficoltà, se nessuno lo richiede specificamente può essere se il Sindaco e/o l'assessore proponente.

Piero CELANI, Sindaco. Su questo ordine del giorno c'è solo un passaggio, secondo me che va in qualche modo chiarito, questo relativo al potenziamento delle corse pomeridiane delle tratte a servizio della periferia della città perché onestamente detto così in modo generico non è condivisibile perché significa potenziare tutte le corse che collegano la periferia quando oggi abbiamo proprio il problema di queste corse che sono quelle peggiori, quelle che vanno semi vuote nel periodo di morbida. Le corse sono fino alle 14,00-14,30 tarate in modo tale da dare un servizio consono agli studenti, poi riprendono a partire dalle 17,30-18,00 ma nel periodo naturalmente di morbida si allontanano leggermente. Quindi potenziare questo significa aggravare ancora di più i costi del contratto di servizio. Statisticamente abbiamo visto che, indipendentemente dalla periferia sia essa frazioni Mozzano, Venagrande, quindi insomma questo va modificato perché onestamente detto così in modo generico un auspicio a potenziare le corse pomeridiane delle tratte a servizio delle periferie, non può essere accettato. Non lo so, razionalizzare, di poter razionalizzare le corse pomeridiane delle tratte al servizio delle periferie della città, razionalizzare. È un problema economico molto forte. Assessore, lei sa quanto più di me, è ferrato.

Assessore Cesare CELANI. Io pensavo questo: noi già adesso in periferia andiamo frequentemente, il problema forse della razionalizzazione è un fatto vero perché non è che noi non andiamo nelle frazioni più periferiche, Poggio di Bretta o altre zone ma solamente ci andiamo in orari strani, possiamo considerarli così, però siccome sono cambiate anche le abitudini scolastiche negli ultimi anni non sono state adeguate le linee agli orari di rientro degli studenti e quant'altro, per cui è giusto, auspicabile ma già è stato fatto nel progetto che forse Procaccini ha già visto, insieme alla START, noi dobbiamo potenziare e razionalizzare dando cadenza anche oraria certa perché succede che in alcune zone andiamo in un'ora due volte e poi per due ore non ci andiamo, ecco dobbiamo cercare di dare una cadenza oraria certa in modo tale che i cittadini siano garantiti e si possono ricordare facilmente anche l'orario della propria corsa e forse aumentare non sono d'accordo perché abbiamo visto che già molte di quelle corse che facciamo oggi sono non semi vuote, sono vuote, forse perché c'è quel problema degli orari ravvicinati o dei doppioni, degli orari, delle corse che passano alla stessa ora o altro.

Nella razionalizzazione noi abbiamo previsto, insieme alla START tra l'altro, la possibilità di arrivare quasi in tutta la giornata in orari ben precisi, con cadenza oraria. Per cui io ritengo, se possiamo inserire razionalizzazione anziché limitatamente alla spesa, dico che non sono d'accordo a questo perché, poi se è possibile voglio dire, noi nella razionalizzazione prevediamo anche un certo risparmio proprio perché pensiamo che ad Ascoli non ci sono, i pullman ci sono, le corse ci sono, gli autisti vengono utilizzati... Come? Nel progetto di razionalizzazione Comune di Ascoli, scusa non capivo, nel contratto di servizio è indipendente. Noi abbiamo tre contratti di servizio separati, uno noi, uno la Provincia ed uno il... La natura del risparmio è che molto probabilmente, anche dovuto al fatto, poi volevo rispondere ad alcune osservazioni fatte, noi prevediamo che negli anni, forse negli ultimi 20 anni, ogni volta che un quartiere o una zona periferica ha fatto una richiesta è stato accontentato mettendo una linea in più, una corsa in più, non integrando una linea già esistente.

Per cui può capitare che a Monticelli per esempio passano nello stesso orario 4 bus, per cui passando allo stesso orario 4 bus probabilmente qualcosa sbagliamo perché nel tragitto Monticelli-Ascoli farla allo stesso orario 4 volte è un'assurdità. Allora nel piano di razionalizzazione che è stato previsto noi passeremo a Monticelli ogni 10 minuti. Per passare a Monticelli ogni 10 minuti fa sì che dalle 6,00 della mattina alle 22,00 di sera avremo 6 corse in meno. Questo significa che oggi non è che non passano i pullman, passano purtroppo tante volte ad alcuni orari contemporaneamente. Volevo dire una cosa a Catalucci sul discorso delle proroghe: noi non abbiamo fatto altro, l'ho detto nella risposta dell'interrogazione l'altra volta, che seguire le indicazioni che la Regione Marche attraverso le proprie leggi ci ha dato, per cui noi come tutti gli altri comuni e le Province abbiamo fatto le proroghe in quest'ultimo periodo, in questo anno. Forse l'unica cosa che abbiamo fatto in più rispetto agli altri che anziché dare una proroga lunga abbiamo cercato di dare una proroga diciamo di un mese o di due mesi come in questo caso, come nell'ultima delibera di Giunta. Questo perché? Per far sì che con la START ci possa essere un rapporto un po' più serrato, un rapporto non solo di conflitto ma anche di collaborazione e forse ci siamo riusciti perché in questi ultimi due mesi siamo stati in grado di poter realizzare compiutamente, quasi realizzare compiutamente il

progetto di ristrutturazione. È un dato, è un passo in avanti anche per merito dei componenti della START ma che in qualche modo ci ha fatto soffrire e parecchio.

Sul biglietto orario è una delle indicazioni che abbiamo dato alla START e devo dire che è stata anche recepita ma sarà oggetto della nuova convenzione, sulle nuove linee mi sono... Volevo dire sull'ambiente, sul discorso dei bus a metano. Come avete potuto notare in città viaggiano attualmente 5 nuovi bus arancioni con il tetto di colore diverso ma sono appunto dei nuovi bus a metano che non solo hanno dal punto di vista ambientale dato delle novità per cui sono sul circuito ascolano del pullman non inquinanti ma hanno anche delle attrezzature interne anche per portatori di handicap, per cui un'evoluzione in più ed un'attenzione in più rispetto a chi non ha tutte le possibilità di deambulare.

Sul discorso di Venagrande voglio dire che la prima tratta è stata inserita già nel 2005, per la prima volta dopo tanti anni e con la collaborazione tra l'altro la proposta della circoscrizione, abbiamo inserito, e qui abbiamo anche avuto un costo, la possibilità di utilizzare il biglietto prima tratta, per cui ci siamo resi conto che molto probabilmente i cittadini di Venagrande, forse perché più lontani, non dovevano pagare quasi il doppio di quello che oggi pagano. Sull'aumento dei biglietti, per i biglietti automatizzati sul pullman, io credo che noi non possiamo, noi non aumenteremo il costo, credo che sia non necessario, tra l'altro nelle linee guida che abbiamo dato oggi sull'automazione dei biglietti ed altro, sono uno di quei paletti fondamentali che abbiamo dato.

C'è da dire però che oggi sulla delibera ed anche sugli ordini del giorno che integrano in qualche modo alcune indicazioni ci sono poi gli aspetti gestionali che la giunta, il dirigente che in qualche modo fa fondamentalmente l'atto di convenzione, prepara, istruisce tutti gli atti, sono poi anche questi fatti integrativi a quello che poi si prenderà successivamente come decisione cioè non è che adesso sono solo quelle cose da inserire nell'atto di convenzione, sono quelle cose fondamentali più altre che porteranno delle novità e dei miglioramenti per tutti quanti i cittadini. Si diceva un disagio economico: sul disagio economico non sono d'accordo non soltanto perché fino a settembre 2005 il Comune per i pensionati, soprattutto per quelli che hanno un reddito ISEE inferiore ai 13 mila euro, ha dato sempre un rimborso ma quest'anno è intervenuta sostanzialmente, fondamentalmente la Provincia che ha integrato tutte quelli che sono i contributi che vengono dati già dalla Regione.

Attualmente la Provincia ci ha chiesto una compartecipazione a queste spese, dobbiamo valutare alla luce anche della ristrutturazione che cosa fare. Su Folignano volevo precisare che l'interpretazione data dal Comune di Folignano per il periodo 2000-2004 è un'interpretazione diversa da quella anche dei nostri dirigenti, dal nostro dirigente, si è già predisposto un atto per verificare anche in sede giudiziaria chi ha ragione però per il 2005, dato che ci sono degli aspetti anche burocratici, giurisprudenziali, non so di che altro, si è verificato che il Comune di Folignano ha pagato totalmente quello che gli spettava.

Stessa cosa verrà fatta per il 2006 perché abbiamo preso la decisione che il Comune di Folignano deve pagare quello che è giusto altrimenti non diamo direttamente il servizio ma lo sta facendo, tranne che per quel periodo per incomprensioni. Per quanto riguarda gli aspetti di integrazione, è vero che la START ancora aspetta il

discorso degli uffici su cui non sono molto aggiornato però c'è da dire anche che la stessa START nella integrazione tra l'ex Cotrvat, il Comune ed il Comune di San Benedetto aveva previsto anche l'unificazione del deposito. Cosa che non ha fatto con una serie di situazioni che comportano anche dei disagi. È vero, non voglio spostare adesso il problema dagli uffici al deposito però invito anche alcuni consiglieri di amministrazione della START a riflettere su questo. Spero di aver risposto.

PRESIDENTE. Va bene, grazie assessore, la considero come replica finale anticipata, dopo non le ridò la parola, a posto.

Assessore Cesare CELANI. Se è possibile, come diceva Rocchi, mi pare che aveva appreso, si razionalizzare le corse pomeridiane ma non solo quelle pomeridiane, poi il confronto. Un'ultima cosa: è stato previsto un confronto sul discorso della ristrutturazione, ottimizzare, va bene. Tagliare non tagliamo nulla. No volevo dire che sono stati previsti una serie di incontri oltre che con la commissione a cui è già stata presentata una bozza molto larga di ipotesi ma adesso con le ipotesi che ci darà in maniera definitiva la START verrà fatto un nuovo confronto con la commissione, se volete anche con i capigruppo, e già abbiamo iniziato anche dei confronti esterni all'amministrazione, per esempio con la Rsu della START perché abbiamo pensato chi meglio degli autisti e dei rappresentanti sindacali all'interno dell'azienda può dare dei buoni consigli o delle proteste?

Allora abbiamo fatto due percorsi: uno interno al Comune, istituzionale, anche se è un atto di gestione ma da voler condividere anche con tutte le forze politiche ed uno esterno all'amministrazione. Rappresentanti sindacali, ho detto, abbiamo già fatto un incontro con la Rsu della START ma anche altri incontri come ad esempio con la Federazione dei Consumatori, con i sindacati cioè andare fuori per sentire anche, insieme alle circoscrizioni, che cosa dicono del piano vecchio facendo un confronto anche con il piano nuovo. Che è sulla carta, per cui le proteste saranno tutte relative.

Si dà atto che nel frattempo escono dall'aula i consiglieri BRUGNI, CORRADETTI, TOSTI GUERRA: presenti n. 32.

PRESIDENTE. Allora grazie. Quindi rileggo la **modifica apportata all'ordine del giorno n. 2 presentato dalla minoranza.**

**Il testo viene riportato nella sua interezza con le modifiche in corsivo:**

## ORDINE DEL GIORNO N. 2

<<Vista la deliberazione della Giunta Comunale n. 52 del 25/3/05 con oggetto: linea urbana Ascoli Piceno- Venagrande e frazioni limitrofe per l'applicazione delle tariffe regionali di prima tratta;  
VISTA la relazione dell'assessore sulla deliberazione di affidamento del trasporto pubblico locale urbano, approvazione proposta Giunta;  
VISTA le esigenze di mantenere tale tariffa sia per quanto riguarda il biglietto sia per quanto riguarda l'abbonamento;  
CONSIDERATA la necessità di potenziare il numero di corse pomeridiane (soprattutto per favorire il trasporto degli studenti e giovani anche per rientri scolastici);

CONSIDERATO che la Regione Marche concederà contributi collegati al chilometraggio e non più in via forfetaria;

In previsione del piano di riordino delle corse in ambito comunale/urbano  
si propone

alla Giunta di prevedere nei contratti di servizio di:

- 1) mantenere le tariffe attuali di prima tratta per la linea Ascoli Piceno-Venagande;
- 2) attivare un biglietto unico ed un abbonamento unico START, (facilitazione di acquisto);
- 3) di *ottimizzare* le corse pomeridiane delle tratte a servizio delle periferie della città *nel rispetto degli equilibri finanziari*.

Inoltre impegna la Giunta:

- A) portare in discussione quanto prima un nuovo piano delle corse;
- B) di dare indicazione per l'acquisto di mezzi ecocompatibili>>.

Quindi a questo riguardo potrebbe essere non sottoposto a votazione, se non ci sono opposizioni, se non ci sono richieste, osservazioni diamo per acquisiti i due ordini del giorno, dopo di che la replica l'abbiamo già... Chiamiamo tutti i consiglieri in aula, dichiarazioni di voto per cui si è prenotato Catalucci, prego. No si votano perché non ci sono osservazioni, quindi l'amministrazione li recepisce, sì, tutti e due, a posto. Prego Catalucci dichiarazioni di voto.

Consigliere Emidio CATALUCCI. Dispiace per il senatore ed anche per Galosi che avete messo il carro avanti ai buoi prima del tempo, quello che avrei fatto come votazione, aspettavo la dichiarazione di voto quindi lo faccio adesso e vi dico che io non parteciperò al voto di questa delibera ed il tono soft a cui il collega Galosi mi richiama un po', quindi non avendo innescato le micce per far esplodere i fuochi d'artificio e chissà altro su una diffusione, per carità importantissima, come quella del tema delle liberalizzazioni e quindi delle privatizzazioni di beni pubblici sociali come il trasporto ma potremmo dire come l'acqua, come la scuola, come il gas, come tutti quei beni che ancora noi ostinatamente chiamiamo beni pubblici e che devono rimanere in mano pubblica.

Il fatto di un tono soft non è stato né per l'ora né perché il dibattito non lo consentiva ma perché qui devo richiamare quello che ha detto il Sindaco nel suo intervento e che in fondo ha chiarito che al di là di uno scontro ideologico sulle privatizzazioni, questa delibera di oggi di questa sera è una delibera obbligata, un passaggio obbligato da parte degli enti che è un artificio politico amministrativo per dare più respiro un attimo alla START che oggi è a totale capitale pubblico per dargli un altro anno di vita sperando di altre proroghe legislative, e qui chiedo scusa Sindaco, non penso di averlo detto, se l'ho detto chiedo scusa, non era quello il mio pensiero, il Comune di Ascoli Piceno non ha subito nessun dictat da parte della Provincia di Ascoli o del Comune di San Benedetto, è una delibera che pari pari, identica, virgola per virgola già è stata approvata dal commissario straordinario a San Benedetto e dall'amministrazione provinciale di Ascoli. Quindi sicuramente c'è stato un lavoro di concertazione, di discussione ed anche di predisposizione unitaria di questo atto però è vero quello che ha detto il Sindaco.

È inutile oggi fasciarsi la testa su queste cose quando è un atto meramente obbligato per dare quello che qui io chiedo e credo sia un tentativo che sta diventando molto

puerile sia da parte del centro destra che da parte del centro sinistra, caro senatore, per poter gestire pensando prima di esternalizzare, quindi liberalizzare e privatizzare dei beni pubblici e poi pensando anche di poterli controllare come se fossero degli enti strumentali del Comune. Ed allora su questo io dico non era qui questa sera il caso ma se dipendesse solo da me o dal partito che io rappresento cioè dei Comunisti Italiani che Dio non voglia per voi ma che possa raggiungere il 51% dei voti e quindi governare da solo l'Italia, noi faremo una cosa molto semplice che cedo che sia cara anche a Galosi perché lo ha accennato e cioè che dalla STAR Spa noi faremo un atto per riportarlo a Cotravat consorzio pubblico.

E credo che questo sia nel movimento sociale o nella destra sociale che è ancora un po' confusa ma che ancora esiste in Alleanza Nazionale un tema su cui, penso, potremmo essere d'accordo. Perché il problema credo che sia appunto di come, e qui la contraddizione, caro senatore, è che partendo dallo stesso tema, facendo lo stesso svolgimento noi arriviamo a due conclusioni diametralmente opposte: da quello che ho capito lei è liberista incallito e quindi addirittura pensa che il 20% di privatizzazioni alla START sia poco, ne vorrebbe di più e noi invece diciamo che non possibile, una volta individuati questi passaggi su cui la sinistra radicale è stata sempre contraria, pensare di poter gestire prima di privatizzare e quindi comunque creare delle società che devono fare mercato, quindi devono fare profitti, quindi devono fare utili e gestirli come se poi da un punto di vista del controllo e della verifica, fossero poi degli enti strumentali del Comune o degli enti locali.

Mi spiego meglio: qui la contraddizione è evidente, ripeto, anche perché questo canto delle sirene delle privatizzazioni ha colpito molti del centro sinistra, oggi si tenta di gestire l'ingestibile perché prima si liberalizza e poi, come giustamente hai detto, si cerca di togliersi dalla gestione monopolistica ma di dare quindi una libera concorrenza se si è un vero libero mercato. Questo Karl Marx me l'ha insegnato molto bene, non può essere che prima si privatizza e poi si cerca di farla diventare come controllo un ente strumentale. Chiudo, lei ricordava la vertenza e la sentenza Tecal che per la prima volta nell'Unione Europea diceva che sì è giusto ed è vero che un affidamento si può dare in house cioè senza gara all'Agas di Reggio Emilia dimenticando per i fautori di questa liberalizzazione che l'Agas era una municipalizzata o agenzia speciale.

Non è possibile dare in affidamento diretto in house, senza gara una società per azioni. Ecco io credo che su questo non era il caso questa sera di evocare tutte queste cose, io credo che appunto sia un passaggio su cui quand'ero in Rifondazione, oggi quando sono ancora nei Comunisti Italiani su questa cosa credo che il decreto Burlando è del dicembre del '97, è stato un po' per alcuni di Rifondazione il preludio perché poi dopo 8 mesi il governo Prodi purtroppo sia caduto, credo anche per il decreto Burlando, non faremo lo stesso errore, oggi che siamo all'opposizione, almeno qui al Comune di Ascoli Piceno, noi continuiamo a dire che beni pubblici di interesse generale come l'acqua, i trasporti, la luce, la scuola ed il lavoro devono essere gestiti dal pubblico. Quindi io non parteciperò al voto per una questione anche di correttezza nei confronti appunto di quello che io dichiaro che siamo in una situazione in cui si sta cercando di gestire l'ingestibile e si sta cercando di lavorare su progetti e percorsi che non condividiamo da un punto di vista ideale.”

Di seguito il Presidente pone a votazione per alzata di mano la proposta di deliberazione e, successivamente, l'immediata eseguibilità della proposta medesima.

Indi,

### IL CONSIGLIO COMUNALE

RICHIAMATO l'atto di Giunta Comunale n. 241 del 28/12/2005 "Attivazione della procedura per l'affidamento del servizio di trasporto urbano – proposta al Consiglio Comunale";

VISTO il documento istruttorio predisposto dal Dirigente del Settore Gestioni Dirette, che è parte integrante e sostanziale del presente atto;

VISTO il D. Lgs. 267/2000 sull'ordinamenti degli Enti Locali (T.U.E.L.);

VISTO il parere di regolarità tecnica, ai sensi dell'articolo 49 del T.U. 267/2000, del Dirigente del Settore Dott. Bruno Pagnoni;

PRESO ATTO che sulla presente proposta non necessita acquisire il parere di regolarità contabile, non rivestendo la proposta alcun aspetto che direttamente o indirettamente presenti profili finanziari, economici o contabili;

DATO ATTO che la presente proposta di deliberazione è stata sottoposta al parere della VIII<sup>a</sup> Commissione Consiliare tenutasi in data 19/01/2006;

Con i seguenti voti espressi per alzata di mano: favorevoli 30, astenuti 0, contrari 1 (Galosi) da n. 32 consiglieri presenti e 31 votanti (Catalucci non partecipa al voto)

### DELIBERA

- 1) Optare, per la gestione del servizio di trasporto pubblico urbano nell'ambito del Comune di Ascoli Piceno, per l'affidamento ad una società mista a capitale pubblico-privato da costituire ai sensi dell'art. 20 bis, comma 1, lettera b) della L.R. n. 45/1998 e ss.mm.ii.
- 2) Determinare con il presente atto di indirizzo i seguenti criteri ai quali **START S.p.A.**, quale Società legittimata, per il combinato disposto dell'art. 20, comma 3, e dell'art. 20 bis, comma 1, lettera b) – secondo periodo della L.R. 45/98, dovrà attenersi nella predisposizione degli atti di gara e nell'espletamento delle procedure ad evidenza pubblica per la scelta del socio privato della costituenda Società mista di cui al punto precedente, e cioè:
  - che la scelta del socio privato avvenga attraverso l'espletamento di procedure ad evidenza pubblica che diano "**garanzia di rispetto delle norme interne e comunitarie in materia di concorrenza**", ai sensi dell'art. 20 bis, comma 1, lett. b). Pertanto, nell'espletamento della procedura di gara, si procederà sulla base dei principi stabiliti:
    - a livello nazionale, dal D. Lgs. 17 marzo 1995 n. 158 (recante la normativa di "*Attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi*") e dal D.P.R. 16 settembre 1996 n. 533 ("*Regolamento recante norme di attuazione sulla costituzione di società miste in materia di servizi pubblici degli enti territoriali*");
    - a livello comunitario, dalla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2004/17/CE in materia di appalti di lavori, servizi e forniture;

- che al socio pubblico siano garantite quote di maggioranza in grado di assicurare la “governance” pubblica della società stessa;
  - che i concorrenti siano società di capitali e che abbiano esercitato negli ultimi 3 anni attività di gestione dei servizi di TPL con una percentuale di almeno il 75% delle percorrenze urbane ed extraurbane che non siano state effettivamente esercitate, nei singoli bacini, dalla società derivante dalla trasformazione di cui all’art. 20, commi 3 e 4, della L.R. 45/1998;
  - che sia garantita a tutto il personale la continuità del livello occupazionale risultante alla data del 1 luglio 2005 e l’applicazione integrale del Contratto Nazionale di Lavoro e dei contratti integrativi in essere, anche in caso di subaffidamenti,
  - l’obbligo di acquisto del materiale rotabile coperto da finanziamento pubblico, in conformità alla L.R. 45/98 nonché alle disposizioni della D.G.R. n. 1377 del 19.06.2001 con i relativi obblighi.
- 3) Individuare gli elementi essenziali dello stipulando contratto societario come segue:**
- la forma societaria prescelta è quella della società di capitali;
  - l’oggetto sociale sarà la gestione del trasporto pubblico extraurbano, suburbano, ed urbano nonché di ogni altro servizio che, rispetto al trasporto, presenti carattere di connessione, strumentalità e complementarietà e che sia ritenuto utile per l’attività sociale;
  - la maggioranza del capitale sociale della costituenda Società mista sarà detenuta da START S.p.A., in misura tale da garantirne la “governance” pubblica
  - la durata della Società sarà correlata alla vigenza dei Contratti di Servizio.
- 4) Stabilire quali contenuti essenziali del Contratto di Servizio, il cui schema dovrà essere deliberato dalla Giunta Comunale:**
- La realizzazione del nuovo assetto di rete con specifiche scelte di integrazione gomma-ferro. Inoltre dovranno trovare puntuale definizione nel Contratto di Servizio i seguenti elementi:
  - assicurare, in qualità di gestore unico dei servizi di bacino, la gestione unitaria del personale e dei mezzi anche attraverso un identico trattamento economico, normativo e gestionale;
  - assicurare un’unica direzione tecnica;
  - realizzare un unico titolo di viaggio con conseguente unicità degli introiti tariffari e dei corrispettivi erogati per l’intero bacino al fine di migliorare la qualità del servizio e rendere più facile l’utilizzo del mezzo pubblico;
  - impegno a realizzare il progetto di bigliettazione elettronica integrata, come previsto dal comma 3 dell’art. 20 bis della L.R. 45/98 e dal Programma Triennale dei Servizi 2004-2006 i cui termini e modalità di realizzazione verranno definiti dalla Giunta Regionale;
  - contrassegnare gli autobus con un unico logo provinciale della società affidataria;
  - uniformarsi alle regole di politica tariffaria secondo le modalità e i termini di applicazione e revisione stabiliti dalla Regione Marche;
  - garantire una competenza unica in ordine alle informazioni al pubblico sui servizi erogati e in ordine al controllo della qualità e quantità dei servizi stessi;
  - garantire con l’affidamento una gestione unica del personale, dei servizi e dei mezzi;
  - garantire a tutto il personale la continuità del livello occupazionale risultante alla data del 1 luglio 2005 e l’applicazione integrale del contratto nazionale di lavoro e dei contratti integrativi in essere, anche in caso di sub-affidamenti;
  - inviare all’ente gestore i rapporti periodici sui servizi;
  - garantire una rilevazione periodica della soddisfazione del cliente utente;

- adottare la carta della mobilità da aggiornare annualmente ed il regolamento viaggiatori previsto dalla DGR n. 633 del 23/05/2005;
- prevedere un sistema delle sanzioni per le inadempienze contrattuali rilevate anche attraverso il monitoraggio della qualità erogata dei servizi effettuata dall'Ente gestore;
- prevedere il caso di decadenza o di risoluzione del contratto per gravi violazioni contrattuali;
- prevedere, all'atto della stipula del Contratto di Servizio, una garanzia fideiussoria assicurativa o bancaria.

Dovranno, inoltre, essere individuati con il Contratto di Servizio i seguenti obiettivi ed incentivi:

- l'impegno al rinnovo del parco autobus, in presenza di un programma regionale di investimenti, prevedendo una percentuale annua di riduzione della vetustà da definire nel contratto di servizio;
- l'impegno a realizzare programmi di investimento per il rinnovo delle paline e delle pensiline di fermata;
- l'impegno ad incrementare i punti di vendita (anche automatizzati) nel proprio bacino;
- l'impegno a esporre su tutta la flotta circolante la Carta della Mobilità e il Regolamento Viaggiatori di cui alla DGR n. 633 del 23/05/2005.

Infine nei Contratti di Servizio le parti dovranno impegnarsi ad assolvere agli obblighi previsti dalla legislazione vigente in materia di tutela dei disabili e a garantire migliori condizioni per la circolazione dei mezzi adibiti al servizio di TPL.

- 5) La Giunta Comunale ed i Dirigenti, in esecuzione dei principi stabiliti con il presente atto di indirizzo, dovranno adottare, nell'ambito delle rispettive competenze, ogni successivo e conseguente atto esecutivo, necessario al raggiungimento dello scopo di cui al presente provvedimento, ai sensi degli artt. 48 e 107 TUEL.

Inoltre,

#### IL CONSIGLIO COMUNALE

Con i seguenti voti espressi per alzata di mano: favorevoli 30, astenuti 0, contrari 1 (GALOSI) da n. 32 consiglieri presenti e 31 votanti (CATALUCCI non partecipa al voto)

#### DELIBERA

Di dichiarare il suesteso atto deliberativo immediatamente eseguibile ai sensi e per gli effetti dell'art. 134, comma 4°, del testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, emanato con decreto legislativo 18 agosto 2000, 267.

Subito dopo le votazioni seguono, gli interventi che si riportano integralmente:

Consigliere Nazzareno FIRMANI. Presidente, voglio fare questa dichiarazione, ancora il Consiglio Comunale è aperto.

PRESIDENTE. Prego.

Consigliere Nazzareno FIRMANI. Allora sono Consigli Comunali, se potete prestare almeno due minuti di attenzione prima della fuga generale, che noi evitiamo di discutere sia l'ordine del giorno della minoranza sulla targa ma che evitiamo di eleggere, e questa è una cosa gravissima, i rappresentanti del Consiglio Comunale

presso le consulte comunali delle politiche sociali. Io vedo sono settimane, Consigli Comunali ripetuti che la dirigente dei servizi sociali e l'assessore pazientemente aspettano questa votazione. O questo Consiglio Comunale le vuole abrogare dallo statuto queste consulte oppure le deve votare. Ed io sono d'accordo e sto qui a rivendicare questa cosa perché è un fatto di civiltà rispetto ad un provvedimento previsto dallo statuto comunale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno non è stato mica interrotto, abbiamo proclamato l'esito elettorale.

Consigliere Nazzareno FIRMANI. No, ma ho visto l'andazzo.

PRESIDENTE. È un giusto richiamo.

Consigliere Nazzareno FIRMANI. Allora, presidente, io vorrei capire se sta fermando le frequenze perché è finito il Consiglio Comunale.

PRESIDENTE. Con l'impegno di rimanere in aula. Ragazzi, facciamo giustamente, se siamo veloci facciamo queste 4 votazioni. Allora io vado avanti con l'ordine del giorno se non ci sono... Io mi richiamo agli accordi di massima che sono stati presi in conferenza dei capigruppo, c'è un'istanza dell'opposizione che reclama questo, sottopongo all'assemblea no però posso? Scusa, aspetta, posso, Nazzareno scusa, tengo a dire una cosa.

Consigliere Nazzareno FIRMANI. Io non faccio il piantagrane della mezzanotte ed un quarto però quello che ti voglio dire è che se tu mi metti questi punti all'ordine del giorno cioè la mozione presentata ecc. e le consulte obbligatorio farle al prossimo Consiglio Comunale...

PRESIDENTE. Sì hai ragione, perfetto, perfetto. Posso dire però mi sono sentito mezz'ora fa con l'assessore Marcucci ed abbiamo condiviso la necessità che al prossimo Consiglio Comunale avrei proposto io alla prossima conferenza dei capigruppo cioè dobbiamo riportare, se c'è un impegno di farlo sollecitamente, era questo di cui parlavamo con l'assessore Marcucci mezz'ora fa. Tutto qua. E comunque venerdì mettiamo insieme le cose, va bene? A posto. Allora diciamo che l'assemblea unanimemente ritiene, unanimemente no, il mare di tempo questo è dovuto a noi, in linea con...

Consigliere Giorgio ROCCHI. Presidente, questo non è il clima per poter prendere nessuna decisione con tutti che hanno il cappotto addosso, quindi noi si equivoca e si dice che è finito. Ci devi dire, presidente, se vuoi proseguire o no, la responsabilità te la devi prendere tu a questo punto.  
Nessuno può parlare delle delibere, presidente.

PRESIDENTE. Ma no applichiamo quanto condiviso in conferenza dei capigruppo dicendo che intorno alla mezzanotte è opportuno chiudere i lavori, l'opportunità c'è, l'abbiamo mi pare rappresentata, e quindi dichiaro chiusa la seduta alle ore 00,20.



# Comune di Ascoli Piceno

*“medaglia d’oro al valor militare per attività partigiana”*

SETTORE GESTIONI DIRETTE N° 17

SERVIZIO TRASPORTI N° 52

Prot. n° .....

del .....

## DOCUMENTO ISTRUTTORIO

**Oggetto:** Affidamento del servizio di trasporto urbano. Approvazione proposta della Giunta Comunale.

## IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

### PREMESSO:

- che con atto n. 232 del 6/8/2003 la Giunta Comunale aderiva all’invito della Provincia di Ascoli Piceno ad inserire il trasporto urbano di competenza comunale tra i servizi oggetto della gara per l’affidamento del servizio di trasporto pubblico nel bacino di traffico AP2 (linee extraurbane di competenza provinciale), ciò al fine di rispettare le scadenze dettate dalla normativa di settore che imponeva tale procedura ad evidenza pubblica per l’individuazione del nuovo gestore;
- che nel suddetto atto veniva prevista la costituzione di un unico bando di gara ove inserire i servizi di trasporto del Comune di Ascoli Piceno (successivamente anche quelli del Comune di San Benedetto del Tronto) ed i servizi extraurbani di competenza provinciale, bando di gara da redigere con l’ausilio di apposita società di consulenza da individuare dalla Provincia di Ascoli Piceno;
- che con nota del 18/9/2003 la Provincia comunicava che la società Isfort S.p.A. era risultata aggiudicataria dell’appalto relativo all’affidamento dell’incarico professionale per la predisposizione dei documenti tecnici e degli atti amministrativi finalizzati all’affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale;
- che tuttavia la Regione Marche non ha proceduto ad elaborare il capitolato tipo per la redazione dei bandi di gara ritenendo conveniente adeguarsi alla novella legislativa che consentiva la proroga dei contratti in essere;
- che tale nuovo indirizzo della Regione Marche ha determinato la sospensione del rapporto contrattuale già instaurato con l’Isfort S.p.A., rapporto successivamente trasformato, nei contenuti, dalla Provincia di Ascoli Piceno con l’avvio di un nuovo percorso di assistenza e di valutazione

delle problematiche connesse alle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza provinciale e comunale;

**DATO ATTO** che la società Isfort S.p.A. ha redatto il seguente documento, di cui si condividono i contenuti, riportante l'evoluzione dell'iter legislativo nazionale e regionale in materia di trasporto pubblico locale, indicando le alternative di affidamento contemplate dalla legislazione statale e regionale evidenziandone i pregi e le criticità:

Il D.Lgs. 19 dicembre 1997, n. 422 (decreto Burlando), sulla base del disegno federalista della legge 15 marzo 1997 n. 59, conferisce alle Regioni e agli enti locali compiti e funzioni in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale, ponendo l'obiettivo della liberalizzazione del settore con un'evidente apertura alla concorrenza e al mercato. L'art. 18, comma 2, lett. a), ha infatti previsto che l'affidamento dei servizi di TPL da parte delle Regioni e degli Enti Locali deve avvenire mediante *“il ricorso alle procedure concorsuali...in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio”*. Il D.Lgs. 400/1999 è intervenuto a puntualizzare le linee guida introdotte dal D.Lgs. 422/1997, prevedendo:

- l'obbligo di trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi in società di capitali, ovvero in cooperative a responsabilità limitata;
- la facoltà di mantenere tutti gli affidamenti ai soggetti già concessionari e alle società derivanti dalla trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, per un periodo transitorio da concludersi entro il 31 dicembre 2003, successivamente prorogato al 31 dicembre 2005 ad opera del D.Lgs. 355/2003 (art. 18, comma 3-bis).

Il Decreto Burlando ha quindi introdotto una disciplina “di settore” per il TPL, differenziando la regolazione della materia dalla normativa di carattere generale in tema di affidamento di servizi pubblici locali di cui all'art. 22 della legge 142/1990, poi trasfuso nell'art. 113 del Testo Unico delle norme sull'ordinamento degli Enti Locali (“TUEL”) di cui al D.Lgs. 267/2000.

Le norme da ultimo citate (art. 22 della Legge n. 142/1990 e art. 113 del D.Lgs. n. 267/2000) sono state oggetto di critiche in sede comunitaria (la Commissione europea ha inviato due lettere di messa in mora allo Stato italiano, ai sensi dell'art. 226 del Trattato CE: n. SG (2000) D/108243 dell'8/11/2000 e n. C (2002) 2329 del 26/06/2002), nonché di accesi dibattiti in sede nazionale, che hanno provocato profondi interventi riformatori. Dapprima l'art. 113 del TUEL è stato integralmente riscritto dall'art. 35 della Legge n. 448/2001 (Legge Finanziaria 2002), che, sulla base della distinzione tra “servizi a rilevanza industriale” e “servizi privi di rilevanza industriale” ha introdotto l'obbligo di affidamento dei primi tramite procedura concorsuale ad evidenza pubblica. Successivamente, l'art. 14 del D.L. n. 269/2003 (convertito con modificazioni nella Legge n. 326/2003), ha sensibilmente modificato la citata norma della Legge Finanziaria 2002. Il nuovo art. 113, comma 5, del TUEL ha introdotto la diversa distinzione tra “servizi a rilevanza economica” e “servizi privi di rilevanza economica” e ha previsto che l'erogazione dei servizi pubblici locali di carattere economico può essere affidata a:

- a) società di capitali individuate attraverso l'espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica;
- b) società a capitale misto pubblico privato nelle quali il socio privato venga scelto attraverso l'espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica che abbiano dato garanzia di rispetto delle norme interne e comunitarie in materia di concorrenza secondo le linee di indirizzo emanate dalle autorità competenti attraverso provvedimenti o circolari specifiche;
- c) società a capitale interamente pubblico a condizione che l'ente o gli enti pubblici titolari del capitale sociale esercitino sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi e che la società realizzi la parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti pubblici che la controllano.

La suddetta previsione presenta portata di carattere generale come risulta dalla formulazione letterale della norma stessa (comma 1), ove si legge: “*Le disposizioni del presente articolo che disciplinano le modalità di gestione e affidamento dei servizi pubblici locali concernono la tutela della concorrenza e sono inderogabili ed integrative delle discipline di settore. Restano ferme le altre disposizioni di settore e quelle di attuazione di specifiche normative comunitarie. Restano esclusi dal campo di applicazione del presente articolo i settori disciplinati dai decreti legislativi 16 marzo 1999, n. 79 e 23 maggio 2000, n. 164*”(settori dell’energia elettrica e del gas).

Sul versante della legislazione regionale, in attuazione al D.Lgs. n. 422/1997 e del D.Lgs. n. 112/1998, la Regione Marche ha emanato la L.R. 24 dicembre 1998, n. 45 “*Norme per il riordino del trasporto pubblico regionale e locale nelle Marche*”, che disciplina l’esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti alla Regione e agli Enti Locali in materia di trasporto pubblico regionale e locale ed attribuisce alle Province le funzioni amministrative concernenti la stipulazione dei contratti di servizio per ciascun bacino di traffico.

Nello specifico, l’art. 20 della legge citata ha previsto che allo scopo di superare gli assetti monopolistici e di introdurre regole concorrenziali per l’affidamento dei servizi di trasporto facenti parte della rete dei servizi minimi, la Regione, le Province ed i Comuni, secondo le rispettive competenze, ricorrono a **procedure concorsuali per l’affidamento dei servizi e per la scelta dei soci privati delle società affidatarie, in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi e sulla costituzione delle società miste** (comma 1) . Quanto alla procedura da seguire è previsto che

- a) per la scelta dei gestori dei servizi si applica la procedura ristretta, di cui all’articolo 12, comma 2, lettera b), del D.Lgs. 17 marzo 1995, n. 158;
- b) per l’aggiudicazione dei servizi si applica il criterio dell’offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell’articolo 24, comma 1, lettera b), del D.Lgs. n. 158 del 1995;
- c) per la scelta dei soci privati delle società miste si applica il procedimento di confronto concorrenziale previsto dal D.P.R. 16 settembre 1996, n. 533.

Si tenga conto che nel frattempo è intervenuta la L.Cost. 18 ottobre 2001, n. 3 che ha modificato il Titolo V della parte seconda della Costituzione, ribaltando il criterio di ripartizione della potestà legislativa tra Stato e Regioni, così ampliando le materie di competenza, residuale e concorrente, regionale.

Con Deliberazione di Giunta Regionale n. 639 del 03/04/2002 si è autorizzato il conferimento alle Province delle funzioni di cui alla LR. N. 45/1998, non oggetto di precedente conferimento ed il subentro delle Province nei diritti e negli obblighi derivanti dai contratti e dalle convenzioni stipulati dalla Regione in forza di leggi e in vigore alla data di effettivo conferimento delle funzioni di cui alla suddetta L.R. 45/1998.

Successivamente, la Corte Costituzionale (chiamata a risolvere un conflitto di attribuzioni Stato-Regioni, in ordine alla competenza legislativa in materia di servizi pubblici locali, alla luce del nuovo assetto delineato dall’art. 117 della Costituzione, come modificato dalla Legge costituzionale n. 3/2001), con sentenza n. 272/2004, ha preliminarmente chiarito che la disciplina dettata dall’art. 113 del TUEL (come modificata dall’art. 14 del D.L. n. 269/2003) “può agevolmente essere ricondotta nell’ambito della materia **tutela della concorrenza**, riservata dall’art. 117, secondo comma, lettera e), della Costituzione, alla **competenza esclusiva dello Stato**”. Poi, ha affermato che “l’indicato titolo di legittimazione è riferibile solo alle **disposizioni di carattere generale** che disciplinano le modalità di gestione e l’affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica” e quindi che “**solo le predette disposizioni non possono essere derogate da norme regionali**”.

Dopo la citata pronuncia della Corte Costituzionale (depositata in data 27/07/2004 e pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 4/08/2004), la Regione Marche, con L.R. n. 22/2004 (emanata in data 21/10/2004 e pubblicata nel B.U.R.M. del 28/10/2004), ha modificato la L.R. n. 45/1998 (Norme per il riordino del trasporto pubblico regionale e locale nelle Marche), introducendo l'art. 20-bis che in sostanza ripete integralmente il testo dell'art. 113, comma 5, del TUEL. In altre parole, il legislatore regionale ha previsto la possibilità di affidare i servizi di TPL a:

- A) società di capitali individuate mediante l'espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica,
- B) società di capitali misto pubblico privato nelle quali il socio privato venga scelto attraverso l'espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica che abbiano dato garanzia di rispetto delle norme interne e comunitarie in materia di concorrenza secondo le linee di indirizzo emanate dalle autorità competenti attraverso provvedimenti o circolari specifiche; se la società derivante dalla trasformazione di cui al comma 3 dell'art. 20 è a totale capitale pubblico, l'espletamento della gara è effettuato dalla società stessa;
- C) società a capitale interamente pubblico a condizione che l'ente o gli enti pubblici titolari del capitale sociale esercitino sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi e che la società realizzi la parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti pubblici che la controllano.

Successivamente all'entrata in vigore della L.R. n. 22/2004, tuttavia, l'art. 113 del TUEL ha subito un'ulteriore modifica ad opera dell'art. 48, comma 1, lettera a) della Legge n. 308/2004 (c.d. "Delega ambientale"), che ha sancito l'esclusione del TPL dall'ambito oggettivo di applicazione della disciplina nazionale in materia di servizi pubblici locali di carattere economico, chiarendo altresì che tale settore (TPL) resta disciplinato dal D.Lgs. n. 422/1997 e ss.mm.ii. (art. 113, comma 1-bis, del TUEL).

Ad ogni modo, a seguito dell'entrata in vigore della L.R. n. 22/2004, la Regione Marche, le Amministrazioni Provinciali e le Organizzazioni Sindacali, hanno convenuto sulla necessità di individuare modalità omogenee di assegnazione dei servizi di TPL nei bacini di traffico compresi nell'ambito regionale. In data 3/02/2005, pertanto, hanno sottoscritto un Protocollo d'intesa dal quale è emersa l'intenzione di considerare, almeno prioritariamente, l'affidamento dei servizi a società miste, nelle quali i soci privati siano scelti secondo procedure ad evidenza pubblica, in conformità con quanto previsto dall'art. 20-bis, comma 1, lettera b), della L.R. n. 45/1998 e ss.mm.ii..

Alla stregua del secondo comma del medesimo art. 20 bis i contratti per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico stipulati con procedure diverse da quelle sopra elencate si risolvono di diritto al 31 dicembre 2005.

Il legislatore regionale è nuovamente intervenuto sul punto con l'art. 1 della L.R. n. 20 del 01/08/2005, nel quale si è confermata la proroga del contratto di servizio agli attuali gestori di TPL fino alla data del **31 Dicembre 2005** e si è previsto che i contratti di servizio del trasporto pubblico locale in scadenza il 30 giugno 2005 sono prorogati al 31 dicembre 2005.

Sulla base della evoluzione normativa sin qui illustrata, emerge una discrasia tra l'art. 20-bis della L.R. n. 45/1998 e ss.mm.ii., che - come detto - ripete il contenuto dell'art. 113, comma 5, del TUEL e l'art. 18 del Decreto Burlando (al quale l'art. 113, comma 1-bis, del TUEL rinvia espressamente), che non prevede alternative alla procedura concorsuale.

In altre parole si tratta di capire se l'Amministrazione comunale, nello scegliere la forma di gestione del TPL, è vincolata alle previsioni del Burlando (procedura concorsuale), ovvero è libera di

scegliere anche le altre formule previste dalla normativa regionale (affidamento a società mista pubblico privata e affidamento a società in house).

È da escludere che nel caso di specie la norma regionale sia stata **abrogata** dall'art. 48, comma 1, lettera a) della Legge n. 308/2004 (c.d. "Delega ambientale"), che ha sancito l'esclusione del TPL dall'ambito oggettivo di applicazione della disciplina nazionale in materia di servizi pubblici locali di carattere economico, chiarendo altresì che tale settore (TPL) resta disciplinato dal D.Lgs. n. 422/1997 e ss.mm.ii. (art. 113, comma 1-bis, del TUEL).

L'istituto dell'abrogazione, infatti, opera quando le norme in contrasto sono poste da fonti dello stesso tipo, per cui il criterio applicato per eliminare le antinomie è quello *cronologico*, in base al quale la norma precedente è abrogata da quella successiva. Quando, invece, è previsto un riparto di "competenza" tra fonti diverse, nel senso che una determinata materia è riservata alla sfera di competenza di una determinata fonte di produzione, in questo caso la fonte "invasiva" è esposta a censura di illegittimità costituzionale e dunque ad annullamento.

Applicando tali principi al caso di specie, si può ritenere che il contrasto tra l'art. 20-bis della L.R. 45/1998 e la disciplina contenuta nell'art. 18 del D.Lgs. 422/1997, cui espressamente l'art. 113 comma 1-bis rinvia, debba essere risolto proprio in base al criterio della *competenza*. Si richiama in proposito la citata sentenza n. 272/2004 della Corte Costituzionale, secondo la quale la disciplina delle modalità di gestione e affidamento dei servizi dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, in quanto riconducibile a *promuovere/tutelare la concorrenza*, è riservata alla competenza esclusiva dello Stato ai sensi dell'art. 117, secondo comma, lettera e) della Costituzione. Sicché le disposizioni nazionali di carattere generale che disciplinano tali materie non possono essere derogate da norme regionali.

In altre parole, a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 48 della Legge n. 308/2004, l'art. 20-bis della L.R. n. 45/1998 e ss.mm.ii. (nelle parti in cui prevede altre modalità di affidamento dei servizi di TPL rispetto a quanto previsto dal Decreto Burlando) è divenuto "potenzialmente" illegittimo perché in contrasto con il riparto di competenze previsto dall'art. 117 della Costituzione e con le disposizioni ivi contenute (art. 18 del D.Lgs. n. 422/1997 e ss.mm.ii.), finalizzate a promuovere/tutelare la concorrenza nel settore del TPL.

Quindi, l'affidamento dei servizi di TPL a società miste (ex 20 bis, comma 1, lettera b) della L.R. n. 45/1998) ovvero a società cd. in house (ex 20 bis, comma 1, lettera c) della L.R. n. 45/1998) potrebbe comportare rischi di tipo strettamente giuridico, dipendenti da un eventuale pronuncia di incostituzionalità per violazione delle competenze legislative esclusive dello Stato in materia di promozione/tutela della concorrenza e delle disposizioni generali già dettate dalla legislazione statale. Tuttavia, ciò potrebbe avvenire soltanto a seguito di un ricorso incidentale da proporre necessariamente nel corso di un eventuale giudizio amministrativo volto all'annullamento dell'affidamento stesso disposto in difformità da quanto previsto nell'art. 18 del D.Lgs. n. 422/1997 e ss.mm.ii.. Fino a quel momento l'art. 20 bis della L.R. 45/1998 è norma vigente dell'ordinamento giuridico.

A ciò si aggiunga che in occasione dell'emanazione della L.R. 20/2005 (che da ultimo ha inciso la L.R. 45/1998), il legislatore statale avrebbe potuto promuovere in via principale una questione di legittimità costituzionale nel termine di 60 giorni dalla pubblicazione della legge regionale (art. 27, comma 1, Cost.).

Tuttavia ciò non è avvenuto, con la conseguenza che la normativa adottata dalla Regione Marche in materia di TPL – non essendo stata né abrogata né finora dichiarata incostituzionale – è attualmente vigente ed efficace e, come tale, va applicata.

**RILEVATO:**

- che, conseguentemente e in conformità a quanto previsto dalla L.R. n. 45/1998, come modificata dalla L.R. n. 22/2004 e dalla L.R. 20/2005, la Giunta Regionale con deliberazione n.1312 del 03/11/05, recante ad oggetto: “*Articolo 2, comma 1, L.R. 01/08/2005 n.20 - Criteri di indirizzo per l’affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma da parte delle Province e dei Comuni*”, all’art. 1 ha posto all’attenzione di province e comuni la possibilità di optare per due sole forme di affidamento previste dalla L.R. n. 22/2004:

A) società di capitali individuate mediante l’espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica;

B) società di capitali misto pubblico privato nelle quali il socio privato venga scelto attraverso l’espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica .....

tralasciando la terza ipotesi di affidamento “in house” che veniva evidenziata dalla suddetta legge sotto la lettera “C”.

- che la sopra richiamata deliberazione di Giunta Regionale riporta altresì in allegato i seguenti documenti:

- lo schema di capitolato d’Appalto (ALLEGATO A) redatto ai sensi dell’art. 2, comma 1 della L.R. 01.08.2005 n. 20 per le province e i Comuni che intendono affidare i servizi di TPL mediante le procedure previste all’art. 20 bis, comma 1, lett. a) della L.R. n. 45/1998;
- i criteri di indirizzo (ALLEGATO B), redatti in conformità all’art. 2, comma 1, della L.R. 01/08/2005 n. 20, per le province e i Comuni che intendano affidare i servizi di TPL in applicazione dell’art. 20 bis lett. b) della L.R. n. 45/98.

- che l’art. 1 dell’ALLEGATO B specifica, poi, che le Province e i Comuni che optano per il modello della società mista, con propri atti deliberativi, **avviano nel termine previsto dall’art. 2 della L.R. 20/2005 le procedure per l’affidamento dei servizi di TPL** di rispettiva competenza a **società a capitale misto pubblico privato**, da costituire ai sensi dell’art. 20 bis, primo comma, lettera b) L.R. 45/1998, nelle quali **i soci pubblici saranno rappresentati dalle società derivanti dalla trasformazione di cui all’art. 20, terzo e quarto comma, L.R. n. 45/1998.**

- che la società operante nel bacino di traffico AP2 è la START S.p.A..

**DATO ATTO**, così come si evidenzia dal suesposto iter normativo, che l’ipotesi A) di affidamento a società di capitali individuata mediante l’espletamento di gara con procedura ad evidenza pubblica è l’unica prevista sia dalla legislazione statale che da quella regionale e, pertanto, è da considerarsi immune da ogni rischio giuridico (ricorso incidentale ecc.), seppure analoghe problematiche possono emergere durante la complessa procedura di gara.

**CONSIDERATO** tuttavia, relativamente alla procedura di scelta del socio privato, ipotesi B, che, pur permanendo gli evidenziati rischi di illegittimità, la stessa presenta peculiarità positive evidenziate di seguito attraverso approfondimenti redatti dalla Isfort S.p.A.:

La citata Deliberazione di Giunta Regionale n.1312/05 nell’ALLEGATO B art. 1 prevede che le “*Province e i Comuni, con propri atti deliberativi, avviano nel termine previsto dall’art. 2, L.R. 20/2005 le procedure per l’affidamento dei servizi di TPL su gomma di rispettiva competenza a società a capitale misto pubblico-privato, da costituire ai sensi dell’art. 20 bis, primo comma, lettera b) della L.R. n. 45/1998...*”. Tuttavia non si specifica la procedura da seguire.

In proposito l' art. 20 bis lett. b) pone come condizione che *“il socio privato venga scelto attraverso procedure di evidenza pubblica che abbiano dato garanzia di rispetto delle norme interne e comunitarie in materia di concorrenza secondo le linee di indirizzo emanate dalle autorità competenti attraverso provvedimenti o circolari specifiche..”*.

Conseguentemente, nell'espletamento della suddetta procedura la START S.p.A. procederebbe in base ai principi stabiliti dalla normativa nazionale di riferimento, vale a dire il D. Lgs. 158/1995 (recante la normativa di *“Attuazione delle direttive 90/5317CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi”*) e il D.P.R. 16 settembre 1996 n. 533 (*“Regolamento recante norme di attuazione sulla costituzione di società miste in materia di servizi pubblici degli enti territoriali”*). Quanto al contesto normativo comunitario, si osserverebbero altresì i principi di cui alla recente direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2004/17/CE in materia di appalti di lavori, servizi e forniture, con la connessa modulistica.

Ciò detto, si rileva che tra le forme di gestione previste dall'art. 20 bis, comma 1, della L.R. n. 45/1998, quella indicata alla citata lett. b), vale a dire l'affidamento del servizio di trasporto a società a capitale misto pubblico privato, appare un modulo conforme alle esigenze dell'Amministrazione sulla base delle considerazioni di seguito esposte:

- la costituzione di una struttura interna all'ente e autonoma rispetto ad esso, quale è appunto la forma societaria, consente un migliore perseguimento degli obiettivi del settore, in quanto tale struttura avendo uno scopo istituzionale unico e circoscritto, è in grado di indirizzare attività e risorse al conseguimento di esso. Inoltre una struttura così configurata può dotarsi di un'organizzazione assolutamente funzionale al raggiungimento del suo obiettivo, laddove, qualora il servizio fosse gestito da una struttura interna, la sua attuazione dovrebbe conciliarsi con l'assolvimento di tutti gli altri compiti e funzioni,
- il modello societario rende possibile l'applicazione di metodologie di gestione di tipo privatistico, sia per quanto concerne il governo della struttura, sia per quanto riguarda l'ordinaria attività e, quindi, con snellezza e tempestività più accentuate in ogni operazione; l'ingresso del socio privato, poi, garantisce prospettive di maggiore efficienza, sia in relazione alle rilevanti risorse necessarie per l'ammodernamento e la manutenzione del servizio stesso, sia in relazione all'apporto di ulteriori competenze tecniche, assicurandosi nel contempo, tramite la presenza del soggetto pubblico, il perseguimento degli obiettivi di pubblico interesse cui la gestione del servizio deve rispondere;
- il modello societario nella forma mista, con capitale pubblico maggioritario, presenta benefici di particolare rilevanza, atteso che, anche per la delicatezza del settore, si garantisce alla parte Pubblica di incidere sulle scelte gestionali in maniera da indirizzare l'azione della società al perseguimento degli interessi pubblici.
- Inoltre la partecipazione alla gestione di operatori privati professionalmente qualificati permette di impostare, con maggiore appropriatezza, strategie di intervento e scelte di attività non conseguibili mediante le sole professionalità interne
- la scelta di procedere alla costituzione di una società mista è una formula in grado di coniugare la tutela della concorrenza (attraverso la gara per la scelta del socio privato) con la migliore valorizzazione dei punti di forza interni e delle conoscenze territoriali, in quanto è in grado di garantire la rivalutazione degli elementi positivi riscontrati nei contratti di servizio in essere, l'ottimizzazione e razionalizzazione delle risorse disponibili, l'efficienza del servizio ed il controllo sullo stesso da parte dell'Ente, il mantenimento dell'occupazione del settore, l'introduzione di elementi di mercato nonché la programmazione concertata del servizio. Di non poco conto è la circostanza che attualmente è operante una società a partecipazione interamente pubblica (START S.p.A.) società derivante dalla trasformazione di cui all'art. 20 L.R. 45/98. Ebbene laddove si decidesse di procedere all'affidamento dei servizi di TPL mediante procedure concorsuali ad evidenza pubblica ai sensi della lett. a) dell'art. 20 bis, si potrebbe configurare un *“indebolimento”* del regime dei controlli pubblici

sulla gestione dei servizi stessi, con evidenti possibili ricadute negative sul sistema delle garanzie per il personale impiegato e per gli utenti. D'altra parte, in caso di mancata aggiudicazione delle suddette procedure in favore della società pubblica che attualmente gestisce i servizi di trasporto urbano nel territorio comunale e di eventuale liquidazione delle società stesse, potrebbe verificarsi un deterioramento del patrimonio degli azionisti pubblici ovvero una mancata valorizzazione delle partecipazioni pubbliche, oltre a possibili problemi di tutela dei diritti di terzi che hanno rapporti contrattuali o accordi in fieri con le suddette società.

Si può dunque ipotizzare che, dalla combinazione dei sopraindicati fattori, derivi:

- a) un miglioramento del grado di efficienza nella gestione del servizio, conseguente all'impostazione dell'attività e dell'organizzazione della struttura dedicata;
- b) una più accentuata certezza di conseguire gli obiettivi prefissati nel settore;
- c) il mantenimento della governance pubblica.

Per quanto concerne l'economicità, l'iniziativa è valida sotto il duplice profilo: della riduzione dei costi per l'Amministrazione, in quanto gli oneri della gestione del servizio sono assunti dalla società mista che si andrà a costituire, e della possibilità di conseguire migliori performance di natura finanziaria ed economica al riguardo, dal momento che la formula societaria prescelta deve, comunque, tendere all'equilibrio tra i costi e i ricavi dell'attività da svolgere per la realizzazione dell'oggetto societario.

Ciò premesso,

**VISTO** che ai sensi dell'art. 42, comma 2, lett. e) del T.U.E.L. 267/2000, così come modificata dall'art. 35, comma 12, della l. 28 dicembre 2001, n. 448, il Consiglio, quale organo di indirizzo e di controllo politico amministrativo, ha la competenza in relazione agli atti fondamentali relativi all'*“organizzazione dei pubblici servizi, costituzione di istituzioni e aziende speciali, concessione dei pubblici servizi, partecipazione dell'ente locale a società di capitali, affidamento di attività o servizi mediante convenzione”*;

**RITENUTO** di dover adottare apposito atto deliberativo con il quale optare tra le due ipotesi di modalità di affidamento previste dalla legislazione regionale e, nella specifica ipotesi B), formulare alla società START S.p.A., società legittimata in relazione all'espletamento della gara per la scelta del socio privato in base a quanto sopra enunciato, gli indirizzi del Consiglio Comunale con riferimento:

- a) ai criteri a cui la stessa Società si dovrà attenere nella predisposizione del bando di gara della procedura ad evidenza pubblica per la scelta del socio privato delle costituenti società miste,
- b) agli elementi essenziali dello stipulando contratto societario;
- c) ai contenuti essenziali del Contratto di Servizio.

**VISTA** la deliberazione di Giunta Comunale n. 241 del 28/12/2005;

Per quanto sopra esposto,

### SI PROPONE

al Consiglio Comunale:

- 1) Di optare tra una delle due ipotesi enunciate nella parte narrativa della presente istruttoria,

riguardanti le diverse modalità di affidamento per la gestione del servizio di trasporto pubblico urbano nell'ambito del Comune di Ascoli Piceno;

2) di dare atto, qualora venisse scelta l'ipotesi **A**):

2,1) di valutare la possibilità di redigere un unico bando con l'ente del bacino di traffico AP 2 (provincia di Ascoli Piceno o Comune di San Benedetto del Tronto) che effettuasse la medesima scelta di affidamento a società di capitali individuata attraverso gara con procedura ad evidenza pubblica;

2,2) di affidare alla giunta comunale l'approvazione del bando di gara che dovrà essere redatto con l'ausilio di società competente;

3) Di determinare con il presente atto di indirizzo, qualora venisse scelta l'ipotesi **B**):

3,1) i seguenti criteri ai quali **START S.p.A.**, quale Società legittimata, per il combinato disposto dell'art. 20, comma 3, e dell'art. 20 bis, comma 1, lettera b) – secondo periodo della L.R. 45/98, dovrà attenersi nella predisposizione degli atti di gara e nell'espletamento delle procedure ad evidenza pubblica per la scelta del socio privato della costituenda Società mista di cui al punto precedente, e cioè:

- che la scelta del socio privato avvenga attraverso l'espletamento di procedure ad evidenza pubblica che diano "**garanzia di rispetto delle norme interne e comunitarie in materia di concorrenza**", ai sensi dell'art. 20 bis, comma 1, lett. b). Pertanto, nell'espletamento della procedura di gara, si procederà sulla base dei principi stabiliti:
  - a livello nazionale, dal D. Lgs. 17 marzo 1995 n. 158 (recante la normativa di "*Attuazione delle direttive 90/5317CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi*") e dal D.P.R. 16 settembre 1996 n. 533 ("*Regolamento recante norme di attuazione sulla costituzione di società miste in materia di servizi pubblici degli enti territoriali*");
  - a livello comunitario, dalla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2004/17/CE in materia di appalti di lavori, servizi e forniture;
- che al socio pubblico siano garantite quote di maggioranza in grado di assicurare la "governance" pubblica della società stessa;
- che i concorrenti siano società di capitali e che abbiano esercitato negli ultimi 3 anni attività di gestione dei servizi di TPL con una percentuale di almeno il 75% delle percorrenze urbane ed extraurbane che non siano state effettivamente esercitate, nei singoli bacini, dalla società derivante dalla trasformazione di cui all'art. 20, commi 3 e 4, della L.R. 45/1998;
- che sia garantita a tutto il personale la continuità del livello occupazionale risultante alla data del 1 luglio 2005 e l'applicazione integrale del Contratto Nazionale di Lavoro e dei contratti integrativi in essere, anche in caso di subaffidamenti,
- l'obbligo di acquisto del materiale rotabile coperto da finanziamento pubblico, in conformità alla L.R. 45/98 nonché alle disposizioni della D.G.R. n. 1377 del 19.06.2001 con i relativi obblighi.

3,2) Individuare gli elementi essenziali dello stipulando contratto societario come segue:

- la forma societaria prescelta è quella della società di capitali;
- l'oggetto sociale sarà la gestione del trasporto pubblico extraurbano, suburbano, ed urbano nonché di ogni altro servizio che, rispetto al trasporto, presenti carattere di connessione, strumentalità e complementarietà e che sia ritenuto utile per l'attività sociale;
- la maggioranza del capitale sociale della costituenda Società mista sarà detenuta da START S.p.A., in misura tale da garantirne la "governance" pubblica
- la durata della Società sarà correlata alla vigenza dei Contratti di Servizio.

3,3 Stabilire quali contenuti essenziali del Contratto di Servizio, il cui schema dovrà essere deliberato dalla Giunta Comunale, i seguenti elementi:

- La realizzazione del nuovo assetto di rete con specifiche scelte di integrazione gomma-ferro; Inoltre dovranno trovare puntuale definizione nel Contratto di Servizio i seguenti elementi:
- assicurare, in qualità di gestore unico dei servizi di bacino, la gestione unitaria del personale a dei mezzi anche attraverso un identico trattamento economico, normativo a gestionale;
- assicurare un'unica direzione tecnica;
- realizzare un unico titolo di viaggio con conseguente unicità degli introiti tariffari e dei corrispettivi erogati per l'intero bacino al fine di migliorare la qualità del servizio e rendere più facile l'utilizzo del mezzo pubblico;
- impegno a realizzare il progetto di bigliettazione elettronica integrata, come previsto dal comma 3 dell'art. 20 bis della L.R. 45/98 e dal Programma Triennale dei Servizi 2004-2006 i cui termini e modalità di realizzazione verranno definiti dalla Giunta Regionale;
- contrassegnare gli autobus con un unico logo provinciale della società affidataria;
- uniformarsi alle regole di politica tariffaria secondo le modalità e i termini di applicazione e revisione stabiliti dalla Regione Marche;
- garantire una competenza unica in ordine alle informazioni al pubblico sui servizi erogati e in ordine al controllo della qualità e quantità dei servizi stessi;
- garantire con l'affidamento una gestione unica del personale, dei servizi e dei mezzi;
- garantire a tutto il personale la continuità del livello occupazionale risultante alla data del 1 luglio 2005 e l'applicazione integrale del contratto nazionale di lavoro e dei contratti integrativi in essere, anche in caso di sub-affidamenti;
- inviare all'ente gestore i rapporti periodici sui servizi;
- garantire una rilevazione periodica della soddisfazione del cliente utente;
- adottare la carta della mobilità da aggiornare annualmente ed il regolamento viaggiatori previsto dalla DGR n. 633 del 23/05/2005;
- prevedere un sistema delle sanzioni per le inadempienze contrattuali rilevate anche attraverso il monitoraggio della qualità erogata dei servizi effettuata dall'Ente gestore;
- prevedere il caso di decadenza o di risoluzione del contratto per gravi violazioni contrattuali;
- prevedere, all'atto della stipula del Contratto di Servizio, una garanzia fidejussoria assicurativa o bancaria.

Dovranno, inoltre, essere individuati con il Contratto di Servizio i seguenti obiettivi ed incentivi:

- l'impegno al rinnovo del parco autobus, in presenza di un programma regionale di investimenti, prevedendo una percentuale annua di riduzione della vetustà da definire nel contratto di servizio;
- l'impegno a realizzare programmi di investimento per il rinnovo delle paline e delle pensiline di fermata;
- l'impegno ad incrementare i punti di vendita (anche automatizzati) nel proprio bacino;
- l'impegno a esporre su tutta la flotta circolante la Carta della Mobilità e il Regolamento Viaggiatori di cui alla DGR n. 633 del 23/05/2005.

Infine nei Contratti di Servizio le parti dovranno impegnarsi ad assolvere agli obblighi

previsti dalla legislazione vigente in materia di tutela dei disabili e a garantire migliori condizioni per la circolazione dei mezzi adibiti al servizio di TPL.

4) La Giunta Comunale ed i Dirigenti, in esecuzione dei principi stabiliti con il presente atto di indirizzo, dovranno adottare, nell'ambito delle rispettive competenze, ogni successivo e conseguente atto esecutivo, necessario al raggiungimento dello scopo di cui al presente provvedimento, ai sensi degli artt. 48 e 107 TUEL.

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

OGGETTO: Affidamento del servizio di trasporto urbano. Approvazione proposta della Giunta Comunale.

PARERE DEL DIRIGENTE DEL SETTORE

Il sottoscritto, esaminata la determinazione della Giunta Consiliare in merito alla scelta di affidamento del servizio di trasporto urbano, esprime parere favorevole di regolarità tecnica.

Lì 05/01/2006

Il Dirigente  
Settore Tutela Beni Ambientali  
(Dr. Bruno Pagnoni)

---

Letto, approvato e sottoscritto.

**IL PRESIDENTE**  
**CAMELA DOTT. VALERIANO**

**IL SEGRETARIO GENERALE**  
**IANNONI DR.SSA ELLENI**

---

---

**CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE**

Il sottoscritto Segretario certifica che la presente deliberazione, in copia conforme, è stata pubblicata mediante affissione all'Albo Pretorio di questo Comune il giorno

**13/02/2006**

e, visti gli atti d'ufficio, vi è rimasta in pubblicazione per 15 giorni consecutivi e che contro la stessa non sono pervenute opposizioni.

Ascoli Piceno, li

Il Segretario Generale

---

---

La presente deliberazione è divenuta esecutiva dopo il decimo giorno dalla sua pubblicazione all'albo pretorio in data

**23/02/2006**

Il Segretario Generale

---

La presente deliberazione è stata trasmessa, per l'esecuzione, ai dirigenti dei seguenti settori:

Data

---

---

---

---

---

---

---

Il Segretario Generale

---