



CITTÀ DI MOLFETTA
PROVINCIA DI BARI

COPIA DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Sessione Straordinaria

N. 82

del 17.11.2003

O G G E T T O:

Affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico locale alla “MTM S.p.A.”.

L'anno duemilatre il giorno **diciassette** del mese di **novembre** nella Casa Comunale e nella solita Sala delle adunanze del Consiglio, in seguito ad avviso notificato ai Consiglieri in data 13.11.2003 si é riunito il Consiglio Comunale di Molfetta, sotto la presidenza del **Consigliere Giuseppe De Bari - Vice Presidente** e con l'assistenza del **Sig. Dott. Carlo Lentini Graziano – Segretario Generale**.

Procedutosi all'appello nominale, risultano presenti o assenti i Sigg.ri Consiglieri come appresso:

MINERVINI TOMMASO - SINDACO - Presente

<i>Consiglieri</i>	P	A	<i>Consiglieri</i>	P	A
SALLUSTIO Cosmo A.		si	LUCANIE Leonardo		si
CENTRONE Pietro		si	SASSO Maria		si
PETRUZZELLA Pantaleo	si		MINUTO Anna Carmela	si	
SPADAVECCHIA Giacomo		si	DE ROBERTIS Mauro	si	
RAFANELLI Domenico	si		SPADAVECCHIA Vincenzo	si	
DE BARI Giuseppe D.co	si		SIRAGUSA Leonardo		si
AMATO Mario	si		CIMILLO Benito		si
SECONDINO Onofrio	si		DE GENNARO Giovannangelo	si	
SCARDIGNO Girolamo A.	si		AMATO Giuseppe		si
PANUNZIO Pasquale	si		DI GIOVANNI Riccardo	si	
GIANCOLA Pasquale	si		MINERVINI Corrado		si
DI MOLFETTA Michele	si		FIORENTINI Nunzio C.		si
DE PALMA Damiano		si	ZAZA Antonello		si
DE NICOLO' Giuseppe	si		ANGIONE Nicola	si	
PIERGIOVANNI Nicola	si		BALESTRA Giuseppe	si	

Presenti n. 19 Assenti n. 12

*Il Vice Presidente, visto che il numero degli intervenuti é legale per poter validamente deliberare in **prima** convocazione, dichiara aperta la seduta.*

E', altresì, presente in aula l'Assessore al Bilancio, Dott. Mauro Magarelli.

Dell'intero dibattito, registrato su nastro magnetico, è reso verbale a parte.

Svolge la relazione sull'argomento l'Assessore al Bilancio Dott. Mauro Magarelli.

Aperta la discussione intervengono i Consiglieri Petruzzella e Amato Mario.

Il Consigliere M. Amato, in qualità di Presidente della 4^a Commissione Consiliare Permanente, riporta la proposta della detta Commissione concernente l'integrazione del punto 1) del dispositivo della proposta di deliberazione agli atti, con le parole "anche, ove occorra, a parziale modifica della delibera C.C. n. 117/2002".

Il Presidente constatato che l'Amministrazione fa propria la proposta della 4^a Commissione Consiliare Permanente, pone in votazione il provvedimento nel testo finale e stante l'esito favorevole da atto che

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

- l'articolo n. 18 del d. Lgs. 422 / 1997, come modificato dal decreto legislativo n. 400 / 1999, statuisce quanto segue:

"Le regioni e gli enti locali, nelle rispettive competenze ... attuano, entro e non oltre il 31 dicembre 2000, la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, ... in società di capitali ... Di tali società l'ente titolare del servizio può restare socio unico per un periodo non superiore a due anni. Ove la trasformazione non avvenga entro il termine indicato, provvede il sindaco ... nei successivi tre mesi. In caso di ulteriore inerzia, la regione procede all'affidamento immediato del relativo servizio mediante le procedure concorsuali di cui al comma 2, lettera a)";

- il comma 2 dell'articolo n. 13 della l. r. n. 18 / 2002 (Testo Unico Regionale sul Trasporto Pubblico) stabilisce che:

"La Regione, le Province e i Comuni possono partecipare direttamente o attraverso enti strumentali o società di capitali controllate / partecipate, solo con quote / azioni minoritarie a società o consorzi per la gestione del TPRL. La partecipazione complessiva degli enti pubblici, come sopra richiamati, è da considerarsi quale sommatoria degli enti partecipanti e non può superare, entro la fine del periodo transitorio disposto dall'articolo 34, la percentuale massima del cinquantuno per cento del capitale sociale delle aziende che gestiscono servizi di TPRL. ... La cessione delle azioni sarà effettuata esclusivamente mediante procedure a evidenza pubblica";

- il comma 1 dell'articolo n. 34 della richiamata legge regionale n. 18 / 2002, stabilisce che:

"La Regione e gli enti locali competenti, entro centocinquanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, hanno l'obbligo di attivare le procedure concorsuali di cui all'articolo n. 16 della presente legge affinché, a far data dal 1° gennaio 2004, i servizi di TPRL – esclusi i servizi ferroviari – vengano affidati con contratto di servizio pubblico di cui all'articolo 19 della presente legge";

- il comma 1 dell'articolo 113 del D. Lgs. n. 267 / 2002 (Testo Unico degli Enti Locali), come modificato dal Decreto Legge n. 269 / 2003, stabilisce, tra l'altro, quanto segue:

"Le disposizioni del presente articolo che disciplinano le modalità di gestione 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";

- il comma 5 dell'articolo 113 citato stabilisce, inoltre, che:

“L'erogazione del servizio avviene ... con conferimento della titolarità del servizio:

- a) a società di capitali individuate attraverso l'esperimento di gare con procedure ad evidenza pubblica;*
- b) a società a capitale misto pubblico privato nelle quali il socio privato venga scelto attraverso l'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica che abbiano dato garanzia di rispetto delle norme interne e comunitarie in materia di concorrenza ...;*
- c) a 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”;*

- il comma 15 bis dell'articolo 113 citato stabilisce che:

“Nel caso in cui le disposizioni previste per i singoli settori non stabiliscano un congruo periodo di transizione, ai fini dell'attuazione delle disposizioni previste nel presente articolo, le concessioni rilasciate con procedure diverse dall'evidenza pubblica cessano comunque entro e non oltre la data del 31 dicembre 2006, senza necessità di apposita deliberazione dell'ente affidante....”;

- il comma 8 dell'articolo 35 della legge n. 448 / 2001, così recita:

“Gli Enti locali, entro il 31 dicembre 2002, trasformano le aziende speciali ed i consorzi di cui all'art. 31, comma 8, del citato testo unico di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000, che gestiscono i servizi di cui al comma 1 dell'articolo 113 del medesimo testo unico, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, in società di capitali, ai sensi dell'art. 115 del citato testo unico”;

- il comma n. 9 dell'articolo 35 della legge n. 448 / 2001, così recita:

“ gli enti locali che alla data dell'entrata in vigore della presente legge detengano la maggioranza del capitale sociale delle società per la gestione dei servizi pubblici locali, che siano proprietarie anche delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni per l'esercizio di servizi pubblici locali, provvedono ad effettuare, entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge, anche in deroga alle disposizioni delle discipline settoriali, lo scorporo delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni. Contestualmente la proprietà delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali, oppure l'intero ramo d'azienda è conferita ad una società avente le caratteristiche definite dal comma 13 dell'articolo 113 del citato Testo Unico”;

- il comma 5 dell'articolo 22 (Subentro nella gestione dei servizi) della legge regionale n. 18 / 2002 così recita:

“Il soggetto “uscente” ha l'obbligo di alienare al soggetto “entrante”, che è obbligato all'acquisto, fatte salve diverse disposizioni dell'ente concedente, i beni acquistati con i contributi regionali sugli investimenti e gravati dai vincoli di cui all'articolo 10 della presente legge ..., nella quantità necessaria all'effettuazione dei servizi dismessi dal soggetto “uscente”. ... Nel caso che il soggetto uscente intenda alienare anche gli altri beni funzionali all'esercizio dei servizi, il soggetto entrante ha diritto di prelazione per l'acquisto ai prezzi il cui ammontare è indicato nel bando di gara”;

Premesso, altresì, che:

- il Comune di Molfetta, in osservanza della normativa tempo per tempo vigente, ha avviato le procedure per l'affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale mediante procedura di evidenza pubblica (qualificazione delle imprese interessate) e di dismissione della maggioranza azionaria della M. T. M. S. p. A. (convocazione dell'Assemblea straordinaria dei Soci);

- la richiamata formulazione dell'articolo 22 della legge regionale n. 18/2002 sembra escludere gli autobus dall'obbligo di scorporo, tesi sostenuta da più parti nel settore, per cui il Comune di

Molfetta non ha proceduto allo scorporo di tali beni (che costituiscono l'intero capitale della MTM s. p. A.), anche per non dover procedere alla relativa ricapitalizzazione;

- la normativa di recente intervenuta, a differenza di quella previgente (che obbligava ad affidare il servizio di TPL unicamente attraverso procedura di evidenza pubblica), consente diverse alternative e precisamente:

- affidamento a privati, mediante procedure concorsuali;
- affidamento diretto a società miste, il cui socio privato sia stato scelto mediante procedura di evidenza pubblica;
- affidamento diretto a società di capitali, di proprietà interamente pubblica, nel qual caso si deve intendere implicitamente abrogato l'art. 18 del D. Lgs. n. 422/ 1997 limitatamente alla disposizione che si imponeva all'ente locale di rimanere "socio unico" per un periodo non superiore ai due anni successivi alla trasformazione dell'azienda speciale;

- Alla luce della normativa intervenuta, inoltre:

- lo scorporo viene dichiarato obbligatorio, ma diventa palesemente illogico per gli affidamenti diretti a società di proprietà dell'Ente. Permane, inoltre, il dubbio circa la qualificazione degli autobus tra le dotazioni patrimoniali;
- Resta confermato che la Società patrimoniale che si dovesse costituire può svolgere, per conto dell'Ente proprietario, funzioni di "Agenzia" (non solo gestione del patrimonio, ma anche svolgimento delle gare per l'affidamento dei servizi, controllo sull'esecuzione degli stessi , ecc.).

Constatato, quindi, che alla luce della vigente normativa il Comune di Molfetta deve scegliere tra tre scenari che vengono di seguito sintetizzati:

Scenario A - Il Comune ritiene non opportuno avvalersi delle nuove possibilità di affidamento diretto offerte dal D. L. 269/2003, ed intende procedere nell'affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale mediante gara. Possono individuarsi due "sub – alternative":

- il Comune intende avvalersi della possibilità di prorogare al 31.12.2006 il termine per l'espletamento della gara per l'affidamento del servizio e lo comunica alle imprese che hanno manifestato interesse a concorrervi. Ciò consentirebbe di avere un maggior tempo a disposizione per predisporre i documenti di gara senza l'assillo di una scadenza imminente. Si dovrà perfezionare, entro la nuova scadenza, la dismissione della maggioranza delle azioni societarie. La dismissione di parte delle azioni esistenti comporta una spesa massima di circa 100.000 euro (che vengono incassati dal Comune); l'aumento di capitale comporta invece una spesa di circa 200.000 euro (che però restano "capitale della Società"). La disponibilità di un capitale sociale più elevato è, generalmente, fattore positivo. Si deve valutare, peraltro, l'effettiva necessità di portare il capitale della MTM "partecipata" a ben 400.000 euro;

- il Comune, non intendendo avvalersi delle possibilità offerte dalla più recente normativa, celebra entro il 31.12.2003 la gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale. A tale gara la MTM partecipa in ATI con impresa privata.

Qualora si aggiudichi il servizio, la MTM resterà attiva e potrà porsi l'obiettivo di partecipare ad altre gare (con la società che nascerebbe dall'ATI aggiudicataria). La MTM, invece, potrebbe trasformarsi nella "Società Patrimoniale". Quest'ultima potrebbe essere "leggera"(semplice gestione del patrimonio), o "pesante" (la "Società patrimoniale", interamente pubblica, si configura come "Agenzia per la Mobilità", svolge la funzione di "Ufficio Trasporti" per il Comune, e quindi svolge le gare, controlla il servizio, ne "progetta" lo sviluppo e l'integrazione sul territorio).In tale prospettiva la dismissione della maggioranza azionaria perde di rilevanza.

Qualora, invece, il servizio venga aggiudicato ad altro appaltatore, questi assorbirà il personale della MTM, la quale dovrà cedere anche i mezzi per lo svolgimento del servizio.

A questo punto la MTM potrà essere liquidata e sciolta. Il Comune deciderà se dotarsi di un “Ufficio Trasporti” per la gestione della mobilità sul proprio territorio.

Scenario B - Il Comune intende avvalersi della normativa intervenuta nel senso che intende celebrare gara per la scelta di un socio privato al quale cedere quota parte delle azioni della MTM S.p.A. In tal caso si dovrebbe adottare una deliberazione che, invocando la ristrettezza del termine del 31.12.2003 per poter svolgere le necessarie procedure, ne differisce la scadenza sino al 31.12.2006. L'individuazione del socio privato dovrà effettuarsi, come già detto, mediante procedura ad evidenza pubblica. A tal fine dev'essere adottata una opportuna deliberazione “di indirizzo”, che individui i criteri per la scelta di tale soggetto.

Scenario C - Il Comune intende avvalersi della nuova normativa nel senso che intende procedere ad un affidamento diretto del servizio alla propria Azienda (la MTM S.p.A.) per la durata massima consentita dalle norme: 9 (nove) anni. Si tratta, evidentemente, di una scelta “di continuità”, che fa perdere rilevanza sia alla problematica dello “scorporo dei beni”, sia a quella della dismissione della maggioranza azionaria.

Considerato che, tra le alternative esistenti, quella che dà le maggiori garanzie di efficacia ed economicità del servizio è la terza per le seguenti ragioni:

- la normativa nazionale e regionale emanata prima del decreto legge n. 269 / 2003 contiene prescrizioni che ben si applicano ai servizi a rete (distribuzione di energia, acqua, gas, trasporti ferroviari ecc.), e comunque di elevata dimensione (trasporti interurbani, trasporto urbano nelle grandi città, ecc.); tali prescrizioni, viceversa, se applicate pedissequamente a piccole Aziende operanti in comuni di media dimensione (com'è il caso della M. T. M. S. p. A.) possono dar vita a situazioni paradossali (come la costituzione di una S. p. A. di dimensioni ridottissime, o lo scorporo degli autobus, che avrebbe spogliato l'Azienda di trasporto comunale di tutto il suo capitale sociale);
- tale normativa, inoltre, è in una fase di continua evoluzione, caratterizzata da notevole incertezza e ripensamenti anche radicali circa orientamenti che sembravano consolidati. Ciò induce a ritenere utile e prudente adottare decisioni che consentano di assicurare lo svolgimento del servizio di trasporto pubblico urbano per un periodo certamente sufficiente a sedimentare una normativa certa ed a osservare l'esito delle iniziative, di diverso genere, adottate dalle varie Amministrazioni che, in ambito nazionale e regionale, si trovano ad affrontare il problema;
- l'ingresso di un socio privato nella compagine sociale della M. T. M. S. p. A. (o, ancor più, l'affidamento ad un imprenditore privato del servizio nella sua interezza), fa nascere la “necessità” di un “utile di esercizio” (necessità che, oggi, la MTM non ha). Tale utile verrebbe ricercato, evidentemente, sui costi di esercizio, con serie possibilità di decadimento della qualità dello stesso. Alcuni potrebbero ritenere che un nuovo gestore potrebbe proporsi di aumentare l'efficienza del servizio, incrementando i propri ricavi e migliorando il servizio a parità di costi per il Comune. A tal proposito si deve però considerare che circa l'85 % dei costi del servizio sono fissi (personale, carburanti, assicurazioni, ecc.), e che (anzi) la MTM raggiunge il pareggio di bilancio grazie alle sinergie che si sviluppano grazie alla presenza
- dell'ASM (si pensi all'uso del piazzale e delle strutture immobiliari, all'uso dell'officina, della struttura impiegatizia, ecc.). Ciò induce a ritenere, obiettivamente, quanto mai improbabile che un appaltatore privato possa riuscire non solo a fare a meno dell'apporto anzidetto, ma anche a ridurre i costi in modo da avere utili a parità di servizio;

- le disposizioni di cui alla più recente normativa, se confermate, consentirebbero di “ripensare” in termini diversi tutta la strategia delle aziende comunali, individuando un “nuovo assetto” non solo per la MTM, ma anche per l’ASM;
- L’affidamento alla MTM del servizio di Trasporto Pubblico Locale a lungo termine può essere reso “flessibile” da opportune clausole contrattuali. Ciò consentirebbe di mettere a punto una strategia integrata, che dovrebbe puntare alla realizzazione del massimo vantaggio per l’Ente Locale e per la collettività.

Tutto ciò premesso, constatato e considerato, il Consiglio Comunale,

- Preso atto del parere espresso dalla Comm. Cons. Permanente n. 4 reso nella seduta del 17.11.2003 verbale n.28;
- Preso atto del parere favorevole sotto l’aspetto tecnico e contabile reso dal Dirigente del Settore Economico e Finanziario, ai sensi dell’art. 49 del D.Lvo 267/2000;
- Visto il vigente Statuto Comunale;
- Visto il vigente Reg. di Contabilità;
- Con voti unanimi e favorevoli espressi in forma palese da n. 19 Consiglieri presenti e votanti

DELIBERA

- 1) L’affidamento diretto dei servizi di Trasporto Pubblico Locale di competenza del Comune di Molfetta, anche, ove occorra, a parziale modifica della delibera C.C. N. 117/2002, articolati per linee, percorsi ed orari risultanti nell’allegato A) al “Contratto ponte” di servizio stipulato in data 29.12.2000 con la azienda A.S.M., alla Società per Azioni Mobilità e Trasporti Molfetta, interamente di proprietà di questo Comune, per la durata di nove anni decorrenti dall’1 gennaio 2004.
- 2) Dare atto che l’affidamento del sopraindicato servizio sarà regolato da apposito contratto di servizio da redigersi secondo lo schema approvato dalla Giunta Regionale Pugliese con la delibera n. 248 del 11.3.2003, il cui testo viene allegato al presente provvedimento, sulla base delle obbligazioni finanziarie di cui al “Contratto ponte” soprarichiamato nonché dell’impianto normativo di cui all’ art. 19 della legge Regionale 25 ottobre 2000 n. 18. Qualora si rilevi la necessità di aggiornare alcuni patti contrattuali, la parte più diligente formulerà la proposta di variazione / integrazione che dovrà essere concordata, approvata e sottoscritta secondo le vigenti procedure. Dare atto che tale contratto di servizio verrà sottoscritto, per il Comune, dal Dirigente del settore Economico Finanziario.
- 3) Dichiarare la decadenza della procedura ad evidenza pubblica, per l’affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale nel Comune di Molfetta, attualmente in corso, che ha concluso unicamente la fase di qualificazione delle imprese, demandando all’Ufficio Contratti la comunicazione agli interessati della presente decisione.
- 4) Di dare mandato al Sindaco, quale socio rappresentante del Comune nell’Assemblea dei Soci della M. T. M., di annullare per le motivazioni che precedono, la convocazione dell’Assemblea Straordinaria nella qual sede si sarebbe dovuto decidere la dismissione della maggioranza azionaria della M. T. M. S. p. A. a privati (mediante cessione di azioni o aumento del capitale sociale).