

REPUBBLICA ITALIANA



# BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE LIGURIA

Direzione, Amministrazione: Tel. 010 54.851  
Redazione: Tel. 010 5485253 - Fax 010 5484815  
Abbonamenti e Spedizioni: Tel. 010 5485232 - 5068

Internet: [www.regione.liguria.it](http://www.regione.liguria.it)  
E-mail: [burl@regione.liguria.it](mailto:burl@regione.liguria.it)  
E-mail: [abbonati@regione.liguria.it](mailto:abbonati@regione.liguria.it)

---

---

## PARTE SECONDA

Genova - Via Fieschi 15

**CONDIZIONI DI VENDITA:** Ogni fascicolo E. 2,07 (L. 4.000). "La vendita è effettuata esclusivamente in Genova presso la Libreria Giuridica - Galleria E. Martino 9."

**CONDIZIONI DI ABBONAMENTO:** Con decorrenza annuale:

Canone globale: E. 144,61 (L. 280.000) - Parte I: E. 61,97 (L. 120.000) - Parte II: E. 54,23 (L. 105.000) - Parte III: E. 36,15 (L. 70.000) - Parte IV: E. 25,82 (L. 50.000) - Sconto alle librerie: 10% - È esclusa la fatturazione. I Supplementi Straordinari (Leggi finanziarie, Ruolo nominativo S.S.N., ...) non sono compresi nei normali canoni di abbonamento, il singolo prezzo viene stabilito dall'Ufficio di Presidenza; degli atti in essi contenuti ne viene data notizia sul corrispondente fascicolo ordinario. Il costo dei fascicoli arretrati è il doppio del prezzo di copertina. I fascicoli esauriti sono prodotti in fotocopia il cui prezzo è di E. 0,13 (L. 250) per fasciata. I fascicoli non recapitati devono essere richiesti entro 30 giorni.

**CONDIZIONI DI PUBBLICAZIONE E TARIFFE:** Tutti gli annunci e avvisi dei quali si richiede la pubblicazione sul B.U.R.L. devono essere prodotti in originale, redatti in carta da bollo nei casi previsti dal D.p.r. 26.10.1972 n. 642 e s.m., con allegate due fotocopie, firmati dalla persona responsabile che richiede la pubblicazione, con l'indicazione della qualifica o carica sociale. Il costo della pubblicazione è a carico della Regione quando la pubblicazione è prevista da leggi e regolamenti regionali - Alle richieste di pubblicazione onerosa deve essere allegata la ricevuta del versamento sul c/c postale dell'importo dovuto, secondo le **TARIFFE vigenti:** diritto fisso di intestazione E. 2,58 (L. 5.000) - Testo E. 1,03 (L. 2.000) per ciascuna linea di scrittura (massimo 65 battute) o frazione, compresa la firma dattiloscritta. Sconto del 10% sui testi anticipati per posta elettronica.

**TERMINI DI PUBBLICAZIONE:** Si pubblica di regola il mercoledì, se coincidente con festività, il primo giorno successivo non festivo. Gli annunci, avvisi e bandi di concorso da pubblicarsi entro i termini stabiliti devono pervenire alla Redazione del B.U.R.L. Via Fieschi 15 - 16121 Genova, entro le ore 12 dei due mercoledì precedenti l'uscita del Bollettino; la scadenza indicata deve essere di almeno 15 giorni dalla data di pubblicazione, pena la mancata pubblicazione.

**CONDIZIONI DI PAGAMENTO:** Il pagamento degli abbonamenti e delle inserzioni deve avvenire esclusivamente mediante versamento sul c/c postale N. 00459164 intestato al Bollettino Ufficiale Regione Liguria, Via Fieschi, 15 - 16121 Genova indicando a tergo del certificato di allibramento, la causale del versamento. L'Amministrazione non risponde dei ritardi causati dalla omissione di tale indicazione.

---

Grafica Veneta S.r.l. - Trebaseleghe (PD)  
Pubblicazione settimanale - "Spedizione in a.p. Art. 2 comma 20/c legge 662/96 - Filiale di GENOVA"

---

## PARTE SECONDA

### AVVISI

---

---

*Atti di cui all'art. 4 della Legge Regionale 28 dicembre 1988 n. 75*

---

---

## SOMMARIO

### DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO REGIONALE 22.12.2001 N. 68

**Integrazione dell'aggiornamento per l'anno 2001 del piano di interventi per i parcheggi, la mobilità ed il traffico nelle aree urbane per il triennio 2000-2002. Articolo 5 legge regionale 25 marzo 1997 n. 10.**

pag. 599

**DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO REGIONALE 28.12.2001 N. 73**

**Programma dei servizi pubblici locali per il triennio 2002-2004. pag. 600**

**DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO REGIONALE 28.12.2001 N. 74**

**Piano di intervento per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali per gli anni 2001 e 2002. Rifinanziamento legge 18 giugno 1998 n. 194. pag. 649**

**DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE 10.01.2002 N. 1**

**Comune di Andora (SV) - Approvazione variante alle Norme di Attuazione del Piano Regolatore Generale per l'incremento volumetrico delle strutture ricettive, con conseguente integrazione dell'art. 15. pag. 649**

**DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO PROVINCIALE DI GENOVA 13.11.2001 N. 50/79490**

**Adozione ai sensi dell'art. 97 della l.r. 18/99 del Piano di Bacino stralcio per il rischio idrogeologico, ai sensi del d.l. 180/98 e s.m.i., di porzioni di territorio a completamento degli ambiti territoriali nn. 12 e 13. pag. 650**

**DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO PROVINCIALE DI GENOVA 04.12.2001 N. 62/86125**

**Approvazione ai sensi dell'art. 97 della l.r. 18/99 del Piano di Bacino stralcio per la difesa idrogeologica, geomorfologica, per la salvaguardia della rete idrografica e per la compatibilità delle attività estrattive del torrente Bisagno. pag. 650**

**DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI IMPERIA 27.12.2001 N. 50526**

**Comune di Imperia - Piano particolareggiato di iniziativa privata della zona di ristrutturazione urbanistica indicata con la sigla "ZR29B - ex Sasso". Variante al P.R.G. di esclusivo interesse locale. pag. 650**

**DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI IMPERIA 09.01.2002 N. 1411**

**Comune di San Bartolomeo al Mare. Variante al Piano Regolatore Generale di esclusivo interesse locale relativa alla Zona Ra - Poiolo. pag. 651**

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE AREA 05 - URBANISTICA E PIANIFICAZIONE GENERALE E DI SETTORE DELLA PROVINCIA DI GENOVA 17.12.2001 N. 96947**

**Comune di Rossiglione. Variante parziale al vigente Piano Regolatore Generale, concernente la ristrutturazione del ponte pedonale sul Torrente Stura tra Via Caduti della Libertà (area ex Ferriera Formento) e Via Mazzini (Borgata di Rossiglione Inferiore), ai sensi dell'art. 1, 5° comma, della L. 1/1978, con localizzazione in area demaniale della pertinente "zona per viabilità pedonale".**

pag. 652

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE DERIVAZIONE ACQUA E LINEE ELETTRICHE DELLA PROVINCIA DI GENOVA 19.11.2001 N. 5261**

**Corso d'acqua: Rio Cantalupo. Richiedente: Ghigliotti Francesco. Domanda: in data 05.07.2001 di proroga esecuzione lavori concessione di derivazione rilasciata con Provvedimento Dirigenziale Area 08 Ambiente n. 177 in Comune di Genova Pegli. Pratica: D/4484.**

pag. 652

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE DERIVAZIONE ACQUA E LINEE ELETTRICHE DELLA PROVINCIA DI GENOVA 21.11.2001 N. 5311**

**Corso d'acqua: Rio Mogliole affluente T. Orba. Richiedente: Ditta Zunino Bruno. Domanda in data 13.12.99 e integrazioni in data 10.02.00 per concessione di derivazione acqua ad uso irriguo in Comune di Tiglieto. Pratica n. 5326.**

pag. 653

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE DERIVAZIONE ACQUA E LINEE ELETTRICHE DELLA PROVINCIA DI GENOVA 28.11.2001 N. 5485**

**Corso d'acqua: Sorgente tributaria Rio Scagetta. Richiedente: Calvi Aldo e altri. Domanda in data: 19.03.97 di concessione in sanatoria ad uso umano, Comune di Torriglia. Pratica n. 4602.**

pag. 653

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE SETTORE LEGALE - PARTECIPAZIONI UFFICIO ESPROPRIAZIONI DELLA PROVINCIA DI IMPERIA 22.10.2001 N. 39**

**Pratica 143 - Comune di Sanremo - Ampliamento del cimitero Armea - Determinazione dell'indennità provvisoria di espropriazione.**

pag. 653

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE SETTORE PIANIFICAZIONE E DIFESA DEL TERRITORIO DELLA PROVINCIA DI IMPERIA 29.11.2001 N. 891**

**Bacino del torrente Nervia. Concessione di derivazione acqua ad**

**uso irriguo. Ditta: Garoscio Anna e Ravani Erminio (RVN RMN 33C01 G660K). Pratica n. 57. pag. 654**

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE SETTORE PIANIFICAZIONE  
E DIFESA DEL TERRITORIO DELLA PROVINCIA DI IMPERIA  
29.11.2001 N. 892**

**Bacino del torrente San Martino. Concessione di derivazione  
acqua ad uso irriguo. Ditta: Crespi Giovanni (CRS GNN 39D17  
I138O) ed altri. Pratica n. 80. pag. 654**

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE SETTORE PIANIFICAZIONE  
E DIFESA DEL TERRITORIO DELLA PROVINCIA DI IMPERIA  
29.11.2001 N. 893**

**Bacino del torrente San Romolo. Concessione di derivazione  
acqua ad uso irriguo. Ditta: Balbis Vittorio (BLB VTR 35B14  
I138L). Pratica n. 32. pag. 655**

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE SETTORE PIANIFICAZIONE  
E DIFESA DEL TERRITORIO DELLA PROVINCIA DI IMPERIA  
29.11.2001 N. 894**

**Bacino del torrente Armea. Concessione di derivazione acqua ad  
uso irriguo. Ditta: Bonifazio Ivano e Remo ora Bonifazio Mauro  
(BNF MRA 71A26 E290X) e Ivano. Pratica n. 45. pag. 655**

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE SETTORE PIANIFICAZIONE  
E DIFESA DEL TERRITORIO DELLA PROVINCIA DI IMPERIA  
29.11.2001 N. 895**

**Bacino del torrente San Francesco. Concessione di derivazione  
acqua ad uso irriguo. Ditta: Giordano Giampiero (GRD GPR 45T12  
I138V). Pratica n. 34. pag. 656**

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE SETTORE PIANIFICAZIONE  
E DIFESA DEL TERRITORIO DELLA PROVINCIA DI IMPERIA  
29.11.2001 N. 896**

**Bacino del torrente San Lorenzo. Concessione di derivazione  
acqua ad uso irriguo. Ditta: Ciocca Angelo e Garibaldi Caterina  
ora Ciocca Angelo (CCC NGL 41M23 H957I). Pratica n. 56. pag. 656**

**DECRETO DEL DIRIGENTE SETTORE AA.GG. ED II. - SERVIZIO  
APPALTI-CONTRATTI-ESPROPRI DELLA PROVINCIA DI SAVONA  
03.01.2002 N. 306**

**Consorzio per i Servizi Ambientali con sede in Borghetto Santo  
Spirito - Impianto di depurazione consortile e sistemi di adduzione**

**e scarico in Comune di Borghetto Santo Spirito. Espropriazione di immobili, per realizzazione di opere di pubblica utilità, a favore del Consorzio per i Servizi Ambientali.**

**pag. 656**

**DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE AREA DIFESA DEL SUOLO DELLA PROVINCIA DELLA SPEZIA 21.11.2001 N. 609**

**Corso d'acqua: T. Cantarana. Deroga n. 205. Domanda della ditta: Candio Sigfrido inerente il rilascio in sanatoria della deroga alla distanza di rispetto spondale, di cui all'articolo 26 comma 2 lettera b) della L.R. n. 9 del 28 gennaio 1993, relativa alle opere di ampliamento e di sistemazione esterne al fabbricato di proprietà, ubicato in località Prealba del Comune di Levanto e censito al N.C.E.U. Fg. 31 mappale 209.**

**pag. 657**

**DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE AREA DIFESA DEL SUOLO DELLA PROVINCIA DELLA SPEZIA 11.12.2001 N. 642**

**Pratica n. 4624. Corso d'acqua: Canale Lagora. Nulla Osta n. 10547. Domanda della Ditta: ACAM S.p.A. relativa all'autorizzazione per la realizzazione ed il mantenimento di un attraversamento del Canale Lagora con una condotta idrica staffata al ponte di accesso al Circolo Ricreativo Dip. Difesa in Comune di La Spezia.**

**pag. 657**

**DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE AREA DIFESA DEL SUOLO DELLA PROVINCIA DELLA SPEZIA 13.12.2001 N. 648**

**Autorizzazione alla costruzione e all'esercizio della linea elettrica aerea M.T. 15.000 V, per alimentare la cabina su palo denominata "Monte Persico", e della linea BT 400 V in cavo aereo per allaccio nuovi utenti in località Mezzema del comune di Deiva Marina. Ditta: ENEL Distribuzione S.p.A. (Pratica n. 185/L.E.).**

**pag. 658**

**PROVINCIA DI IMPERIA**

**Ditte: Rambaldi Francesca ed altri e Ghu Gio Batta e Tagliavia Maria. Domande di concessione derivazione d'acqua.**

**pag. 659**

## DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO REGIONALE

22.12.2001

N. 68

### **Integrazione dell'aggiornamento per l'anno 2001 del piano di interventi per i parcheggi, la mobilità ed il traffico nelle aree urbane per il triennio 2000-2002. Articolo 5 legge regionale 25 marzo 1997 n. 10.**

#### IL CONSIGLIO REGIONALE

Vista la legge regionale 25 marzo 1997 n. 10 (interventi della Regione per la programmazione e attuazione di parcheggi e infrastrutture per la mobilità e per il traffico nelle aree urbane);

Preso atto che la legge citata, per consentire lo sviluppo della programmazione e attuazione di interventi in materia di mobilità e traffico nella aree urbane e nei centri abitati principali ha stabilito, all'articolo 5, che la Regione predisponne un "Piano triennale di interventi", oggetto di aggiornamento annuale, il quale, con riferimento alle richieste presentate dai Comuni, deve prevedere gli obiettivi da perseguire nonchè la ripartizione delle risorse tra le diverse tipologie di intervento;

Richiamata la propria deliberazione n. 47 del 18 settembre 2001 con la quale è stato approvato l'"Aggiornamento per l'anno 2001 del piano di interventi per i parcheggi, la mobilità ed il traffico nelle aree urbane per il triennio 2000 - 2002", che ha:

- confermato gli obiettivi da perseguire da parte della programmazione regionale in materia di mobilità urbana e parcheggi,
- monitorato lo stato di avanzamento degli interventi ammessi a finanziamento nei precedenti piani,
- elencato e classificato le richieste pervenute entro il 31 maggio 2001, termine previsto dall'articolo 5, comma 2, della legge in argomento,
- definito criteri ed indirizzi necessari alla Giunta Regionale per procedere alla valutazione

delle richieste e alla individuazione degli interventi da finanziare con lo "stralcio attuativo" per l'annualità 2001;

- ripartito lo stanziamento disponibile nell'annualità corrente per l'importo complessivo di Lire 5.000.000.000 - tra le categorie di intervento previste dalla legge regionale in argomento;

Preso atto che, nell'ambito del provvedimento consiliare citato, lo stanziamento di L. 5.000.000.000 è stato così ripartito:

|  |                              |
|--|------------------------------|
| Interventi per l'attuazione di parcheggi | L. 4.250.000.000 pari al 85% |
|--|------------------------------|

|  |                            |
|--|----------------------------|
| Interventi di realizzazione di itinerari ciclabili e/o ciclopedonali | L. 750.000.000 pari al 15% |
| <b>TOTALE</b>  | <b>L. 5.000.000.000</b>    |

privilegiando, oltre al completamento finanziario di previgenti piani e programmi (mobilità ciclabile), la esclusiva allocazione dei limitati fondi disponibili sulla categoria dei parcheggi, ritenuta, pertanto, prioritaria, tenuto conto che la legge regionale di che trattasi discende dalla legge 122/1989, che ha attivato programmi di finanziamenti dei parcheggi pubblici;

Considerato che in sede di assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2001, è stato integrato lo stanziamento del capitolo 1215 "contributi per l'attuazione di parcheggi e infrastrutture per la mobilità e per il traffico nelle aree urbane", incrementandone l'importo complessivo da L. 5.000.000.000 a L. 7.000.000.000;

Ritenuto, pertanto, necessario, al fine di consentire la completa utilizzazione delle risorse disponibili sul cap. 1215, procedere alla modifica della ripartizione delle risorse tra le diverse tipologie di intervento disposta dalla propria deliberazione n. 47/2001, come di seguito indicato:

|  |                              |
|--|------------------------------|
| Interventi per l'attuazione di parcheggi | L. 6.250.000.000 pari al 89% |
|--|------------------------------|

Interventi di realizzazione di

itinerari ciclabili  
e/o ciclopedonali L. 750.000.000 pari al 11%  
TOTALE L. 7.000.000.000

Ritenuto, inoltre, nel caso in cui residuassero risorse che risultassero insufficienti a finanziare ulteriori interventi inseriti nella graduatoria dei parcheggi pubblici rotativi, di autorizzare la Giunta all'impiego delle stesse destinandole, ove richiesto, all'integrazione di risorse già assegnate con la precedente deliberazione di Giunta Regionale n. 1453 del 22 dicembre 2000, che ha individuato lo "stralcio attuativo 2000";

Considerato che l'integrazione del finanziamento conseguente all'assestamento del bilancio di previsione per l'annualità 2001, consente di superare l'indicazione per il mantenimento della validità, anche per il finanziamento dello stralcio 2002 del ridetto piano triennale, dell'elenco di priorità approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 1453/2000 ("stralcio attuativo 2000") relativo ai parcheggi pubblici rotativi;

Ritenuto, pertanto, che per la prossima annualità verranno riaperti i termini per la presentazione di ulteriori istanze di finanziamento per la categoria in esame, ex articolo 2, comma 1, lettera a), l.r. 10/1997 - parcheggi pubblici rotativi.

Vista la proposta di deliberazione della Giunta regionale n. 64 del 30 novembre 2001 preventivamente esaminata dalla IV Commissione consiliare, competente per materia, ai sensi degli articoli 28 dello Statuto e 23, primo comma del Regolamento interno, nella seduta del 14 dicembre 2001;

#### DELIBERA

- di procedere alla modifica della ripartizione delle risorse tra le diverse tipologie di intervento disposta dalla propria deliberazione n. 47/2001, come di seguito indicato:

Interventi per  
l'attuazione di  
parcheggi L. 6.250.000.000 pari al 89%

Interventi di  
realizzazione di  
itinerari ciclabili  
e/o ciclopedonali L. 750.000.000 pari al 11%  
TOTALE L. 7.000.000.000

- di autorizzare la Giunta, nel caso in cui residuassero risorse che risultassero insufficienti a finanziare ulteriori interventi inseriti nella graduatoria dei parcheggi pubblici rotativi, all'impiego delle stesse destinandole, ove richiesto, all'integrazione di risorse già assegnate con la precedente deliberazione della Giunta Regionale n. 1453 del 22 dicembre 2000, che ha individuato lo "stralcio attuativo 2000";

- di considerare superata l'indicazione per il mantenimento della validità, anche per il finanziamento dello stralcio 2002 del ridetto piano triennale, dell'elenco di priorità approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 1453/2000 ("stralcio attuativo 2000") relativo ai parcheggi pubblici rotativi;

- di riaprire, per la prossima annualità, i termini per la presentazione di ulteriori istanze di finanziamento per la categoria in esame ex articolo 2, comma 1, lettera a), l.r. 10/1997 - parcheggi pubblici rotativi.

IL PRESIDENTE  
Vincenzo Gianni Plinio

I CONSIGLIERI SEGRETARI  
Mario Maggi  
Vincenzo Nesci

---



---

### DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO REGIONALE

28.12.2001

N. 73

#### Programma dei servizi pubblici locali per il triennio 2002-2004.

#### IL CONSIGLIO REGIONALE

Vista la legge 15 marzo 1997 n. 59 (delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della Pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa);

Visto, in particolare, l'articolo 4, comma 4, che prevede la delega alle regioni dei compiti di programmazione e di amministrazione in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale;

Visto il decreto legislativo 19 novembre 1997 n. 422 (conferimento alle Regioni ed agli Enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della l. 59/1997), così come modificato ed integrato dal decreto legislativo 20 settembre 1999 n. 400;

Visto la legge 7 dicembre 1999 n. 472 (interventi nel settore dei trasporti), e, in particolare, l'articolo 9, comma 4, ove si dispone che i contributi erariali a favore delle regioni e degli enti locali titolari di contratti di servizio siano incrementati di un ammontare parametrato al maggior onere ad essi derivante dall'attuazione dell'articolo 19 del d.lgs. 422/97;

Visto il decreto legislativo 18 febbraio 2000 n. 56 (disposizioni in materia di federalismo fiscale, a norma dell'articolo 10 della l. 133/1999), che, all'articolo 2, istituisce una compartecipazione delle regioni a statuto ordinario all'IVA;

Visto il decreto del Ministero dell'Interno del 22 dicembre 2000 (procedure e modalità per l'attribuzione di contributi erariali a favore delle regioni e degli enti locali titolari di contratti di servizio in materia di trasporto pubblico, in attuazione dell'articolo 9, comma 4, della l. 472/1999);

Vista la deliberazione n. 1 del 1 febbraio 2001, con la quale il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica esprime parere favorevole sullo schema di "Piano generale dei trasporti e della logistica";

Considerato che, in data 17 gennaio 2000, sono stati sottoscritti gli accordi di programma tra la Regione Liguria ed il Ministero dei Trasporti e della Navigazione per l'attuazione delle deleghe previste dagli articoli 8 e 9 del d.lgs. 422/1997, in materia di servizi ferroviari di interesse regionale e locale;

Considerato che, in data 27 novembre 2000, è stato sottoscritto il nuovo C.C.N.L. degli autoferrotranviari-internavigatori 2000-2003;

Considerato che, nella medesima data, le Regioni e le Autonomie locali hanno sottoscritto con il Governo un Protocollo di intesa, secondo il quale, in riferimento al primo biennio economico del nuovo C.C.N.L., la quota di costo del contratto non coperta dall'impegno delle aziende

viene suddivisa in parti uguali tra di loro, ferma restando la facoltà delle regioni di determinare criteri di riparto del fondo regionale del settore che tengano conto della effettiva attuazione da parte delle Autonomie locali degli impegni assunti;

Vista la legge regionale 9 settembre 1998 n. 31 (norme in materia di trasporto pubblico locale);

Visto, in particolare, l'articolo 3, comma 2, che stabilisce che il Consiglio regionale con riferimento ai servizi minimi, in relazione alle disponibilità di bilancio, tenuto conto dei piani di bacino, sentiti contestualmente gli enti titolari di funzioni amministrative in materia di trasporti pubblici locali, le associazioni degli enti locali, le organizzazioni sindacali ed il Comitato regionale per i Problemi del Consumo e dell'Utenza, approva un programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale;

Tenuto conto che il programma triennale di cui al capoverso precedente, ai sensi dell'articolo 3, comma 3, della l.r. 31/1998, individua:

- a) la rete e l'organizzazione dei servizi;
- b) i criteri per l'integrazione tra modi di trasporto, in particolare tra ferrovia e gomma;
- c) le modalità di determinazione delle tariffe;
- d) i criteri per l'integrazione tariffaria;
- e) le risorse da destinare al trasporto pubblico di interesse locale e regionale, specificando l'entità di quelle relative a ciascun bacino ed al trasporto ferroviario;
- f) le modalità di attuazione e di revisione dei contratti di servizio pubblico;
- g) il sistema di monitoraggio dei servizi;
- h) i criteri per la riduzione della congestione, dell'inquinamento acustico, atmosferico ed ambientale;
- i) i criteri per le autorizzazioni di cui all'articolo 7;

Preso atto che, attualmente, non risultano ap-



provati i piani di bacino, dei quali tuttavia alcune Province hanno avviato i lavori preparatori;

Vista la proposta di deliberazione della Giunta regionale n. 27 del 29 giugno 2001, preventivamente esaminata dalla IV Commissione consiliare, competente per materia, ai sensi degli articoli 28 dello Statuto e 23, primo comma del Regolamento interno nella seduta del 14 dicembre 2001;

Ritenuto di accogliere gli emendamenti proposti dalla suddetta Commissione e quello presentato in sede di discussione in aula;

**DELIBERA**

di approvare, ai sensi dell'articolo 3 della l.r. 31/1998, il "Programma dei servizi pubblici locali per il triennio 2002-2004", di cui all'allegato facente parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.

**IL PRESIDENTE**  
Vincenzo Gianni Plinio

**I CONSIGLIERI SEGRETARI**  
Mario Maggi  
Vincenzo Nesci

(segue allegato)

**PROGRAMMA DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI  
PER IL TRIENNIO 2002 - 2004**

**Indice**

1. Introduzione
2. L'attuazione della riforma
3. Indirizzi in materia di gare
4. La rete e l'organizzazione dei servizi
5. Criteri di politica tariffaria
6. Risorse da assegnare ai bacini del trasporto su gomma ed al trasporto ferroviario
7. Elementi in materia di investimento
8. Progetto di sistema di bigliettazione non cartacea
9. Gli impianti fissi di trasporto
10. Criteri per le autorizzazioni di cui all'articolo 7 della L.R. n.31/98
11. Passaggio alla Regione della Ferrovia Genova Casella

**Allegato:**

Criteri per l'effettuazione delle gare per la concessione dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma

## Introduzione

La stagione attuale ha visto la definizione da parte del Ministero dei Trasporti e della Navigazione degli indirizzi strategici che si concretizzano nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, documento tecnico cui dovranno necessariamente fare riferimento anche gli strumenti di programmazione della Regione – in modo particolare il Piano Regionale dei Trasporti – e, a seguire, i Piani di Bacino, dei quali, peraltro, alcune Province hanno avviato i lavori preparatori.

La facoltà di disporre di uno strumento nazionale di pianificazione è di particolare significato in un momento di profondo cambiamento, come è quello attuale, e questo indirizza in modo sostanziale anche le scelte dell'intera Regione.

Senza dubbio, la decisione di realizzare alcune opere infrastrutturali strategiche per i collegamenti non solo interregionali, ma anche nazionali ed internazionali – il raddoppio della ferrovia del ponente, il terzo valico, il nodo ferroviario e stradale di Genova e la Pontremolese – influenza, nel lungo periodo, anche i modi, i livelli e la domanda di trasporto pubblico.

Nell'immediato, in attesa che vengano a compimento le scelte, devono essere forniti gli indirizzi per procedere ad un ulteriore concreto passo verso la integrale attuazione della riforma del settore del trasporto pubblico locale.

Pertanto, a poco più di due anni dall'entrata in vigore della legge regionale 9 settembre 1998, n. 31, che ha dettato "Norme in materia di trasporto pubblico locale", e, al termine del periodo transitorio 1999 - 2001, in prospettiva dell'assegnazione dei servizi, ai sensi dell'articolo 5, sulla base di quanto previsto dalla direttiva 93/38/CEE del 14 giugno 1993 e dal decreto legislativo 17 marzo 1995 n. 158, si ritiene opportuno e necessario predisporre il presente documento che costituisce il "Programma dei servizi pubblici locali per il triennio 2002 - 2004".

Il programma triennale - che è documento di programmazione, ai sensi dell'articolo 3 della L.R. n. 31/98 - integra, aggiorna e sviluppa gli indirizzi regionali sino ad ora espressi, nell'intento di perseguire, come stabilito al comma 1 dell'articolo 1, le finalità di:

- assicurare un sistema dei trasporti coordinato ed integrato, capace di garantire il diritto dei cittadini alla mobilità sull'intero territorio regionale;
- promuovere un equilibrato sviluppo economico e sociale;
- concorrere alla salvaguardia dell'ambiente, alla riduzione dei consumi energetici ed alla vivibilità delle aree urbane;
- incentivare il riassetto organizzativo del sistema dei trasporti pubblici locali in un'ottica di miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio;
- favorire la razionalizzazione e l'efficacia della spesa.

Tali finalità sono perseguite attraverso l'individuazione di specifici obiettivi di cui all'articolo 3 comma 3 della L.R. n. 31/98, sviluppati nel dettaglio nei successivi capitoli.

Per le parti che non vengono trattate nel presente Programma, si fa in ogni caso riferimento agli indirizzi già espressi nel precedente Programma dei servizi pubblici locali per il triennio 1999-2001, approvato con deliberazione del Consiglio regionale n.22, del 20 aprile 1999, in quanto tuttora attuali e condivise.

Il presente documento, in sintesi, vuole essere strumento di indirizzo per le amministrazioni competenti in materia di trasporto pubblico su gomma, fornendo loro proposte ed opzioni ai fini dell'assegnazione dei servizi di bacino, che, a far data dal 1 gennaio 2002, dovranno essere aggiudicati attraverso gare ad evidenza pubblica.

A questo proposito, si ritiene di dover sottolineare che la Regione Liguria ha fissato termini ridotti per il periodo di transizione dall'assegnazione dei servizi attraverso le concessioni all'assegnazione attraverso gare, e questo la pone tra le prime regioni italiane ad attuare in modo generale e sistematico la normativa voluta dalla riforma attuata con il D. Lgs. n. 422/97 ed il D. Lgs. n. 400/99.

Tale circostanza ha prodotto un contesto favorevole per le aziende che operano nel territorio ligure e che, giova ricordarlo, sono tutte società di capitale di proprietà degli enti locali.

Infatti, a norma dell'articolo 18 del D. Lgs. n. 422/97, così come modificato dal D. Lgs. n. 400/99, "alle gare possono partecipare i soggetti in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, con esclusione delle società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto o attraverso procedure non ad evidenza pubblica, e delle società dalle stesse controllate. Tale esclusione non opera limitatamente alle gare che hanno ad oggetto i servizi già espletati dai soggetti stessi".

Il divieto di partecipare alle gare, come sopra richiamato, vuole garantire il funzionamento del sistema della gara pubblica, che può avvenire solo nel caso in cui le imprese partecipanti si trovino in posizione di reciproca ed effettiva concorrenza.

Di fatto - poiché attualmente, e non soltanto in Italia, i servizi di trasporto pubblico in pochissime realtà sono stati affidati attraverso gare ad evidenza pubblica - sino a quando in tutte le regioni non sarà stata messa in atto la riforma e sarà trascorso il periodo di transizione, la norma dettata dall'articolo 18 del D. Lgs. n. 422/97 può consentire che, con maggiori probabilità, i servizi vengano confermati agli attuali soggetti gestori.

Inoltre, tale vincolo, che da un lato costituisce un grande impedimento ad una generalizzata e, per molti versi, incontrollabile partecipazione alle gare che saranno bandite dagli enti locali della Liguria, dall'altro lato consente alle aziende che risulteranno vincitrici - forti anche dell'esperienza maturata in anticipo rispetto alle altre

realità regionali - di valutare con attenzione l'opportunità di concorrere alle gare per l'assegnazione dei servizi in altre parti d'Italia.

Mantenere fissa la data del 1 gennaio 2002, pertanto, lungi dal costituire un aggravio per le aziende liguri, può tradursi in una palestra di sperimentazione e, di conseguenza, in un ausilio per il loro rilancio ed il loro sviluppo.

Accanto al tema fondamentale delle gare per l'assegnazione dei servizi di pubblico trasporto, per le quali vengono specificati in modo dettagliato gli indirizzi, si è ritenuto di sviluppare in modo particolare l'argomento relativo ai sistemi di bigliettazione, che è risultato di forte attualità, anche in relazione agli sviluppi realizzatisi in tale comparto.

Il presente Programma - nel dare conto delle attività sviluppate nel primo biennio di applicazione della legge di riforma che, pur nella differenziazione dei ruoli, ha visto una forte collaborazione tra la Regione, gli enti locali e le stesse aziende allo scopo di radicare fortemente i profondi mutamenti introdotti - è anche un'occasione per fornire specificazioni ed integrazioni, ai fini di una sempre più puntuale applicazione degli indirizzi regionali.

## **L'attuazione della riforma**

Quale primo intervento, successivo alla L.R. n. 31/98, il Consiglio regionale il 20 aprile 1999, con la deliberazione n. 22, ha approvato il "Programma dei servizi pubblici locali per il triennio 1999 - 2001", fornendo così i primi indirizzi in materia di servizi minimi, di tariffe, di integrazione intermodale e tariffaria, di contratti di servizio e di servizi autorizzati.

Questi ultimi, di cui verranno più avanti richiamate le peculiarità, rappresentano una tipologia di servizio completamente nuova, introdotta dalla citata legge regionale, che consente un'ampia flessibilità ai soggetti operanti nel campo del trasporto di persone.

In attuazione degli indirizzi forniti dal Consiglio, la Giunta regionale, il 23 luglio 1999, ha approvato la deliberazione n. 803, relativa ai criteri di politica tariffaria, offrendo alle aziende la possibilità di attuare una reale politica in materia di tariffe, muovendosi entro una fascia di flessibilità piuttosto larga. Si deve tuttavia rilevare come questa occasione, utile anche a produrre benefici sul versante delle entrate, non sia stata colta dalle aziende.

La normativa regionale ha esonerato le aziende dalla necessità di far approvare le tariffe dagli enti locali interessati e, ciò malgrado, si è assistito al riproporsi di logiche tipiche del sistema concessionario ormai superato, mentre non si è stati capaci di entrare pienamente nella logica di un'attività governata dallo strumento del contratto di servizio, nel quale i corrispettivi sono chiamati a coprire solo una quota del costo del trasporto.

La Giunta regionale, inoltre, con la deliberazione del 6 agosto 1999, n. 958, ha approvato il contratto di servizio-tipo per il periodo transitorio, che ha costituito il riferimento per tutto il comparto del trasporto pubblico locale, tenendo conto della pluralità dei soggetti chiamati a gestire il trasporto, dell'esistenza di realtà differenziate nelle diverse aree regionali e dell'esigenza di dare risposta a specificità proprie dei singoli bacini.

Successivamente, in collaborazione con gli enti cui sono state trasferite le funzioni amministrative, è stato possibile pervenire alla sottoscrizione degli accordi di programma per la determinazione dei livelli di quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale per il triennio 1999 - 2001, a cui, bacino per bacino, hanno partecipato, anche finanziariamente, quasi tutti gli enti locali.

Gli accordi di programma, che hanno comportato un notevole impegno ed il superamento di non poche difficoltà, sono stati stipulati, tra il mese di luglio 1999 e quello di gennaio 2001, per tutti i bacini del territorio regionale, ad eccezione del bacino "G extraurbano".

I relativi contratti di servizio sono stati conclusi e sottoscritti in primo luogo con l'A.T.C. di La Spezia e, successivamente, con l'A.C.T.S. di Savona, con la S.A.R. di Cisano sul Neva, con la R.T. di Imperia e con la T.P.T. di Carasco, mentre, a tutt'oggi, restano da stipulare i contratti tra il Comune di Genova e la A.M.T. per i servizi urbani, e tra la Provincia di Genova e la A.M.T. per i servizi extraurbani.

In ragione dei ritardi riscontrati per alcuni bacini di traffico, tenuto conto della parte già trascorsa del periodo di validità del contratto triennale e considerato che l'erogazione delle risorse regionali deve avvenire a fronte di servizi certi effettivamente corrisposti, a tutela dell'Ente regionale ed al fine di evitare possibili danni alle aziende, si è ritenuto opportuno continuare a provvedere agli impegni mensili a favore di tutte le aziende di trasporto, ma si è deciso che gli importi saranno trasferiti solamente a seguito della certezza del titolo, ovvero non appena saranno sottoscritti i contratti, come previsto dalla legge.

Contemporaneamente all'attuazione della riforma nel settore della gomma, nel mese di gennaio 2000 sono stati definiti gli accordi di programma tra la Regione e lo Stato per il passaggio delle competenze in materia di servizi ferroviari di interesse regionale e locale in concessione all'industria privata ed alle Ferrovie dello Stato, secondo quanto disposto dal D. Lgs. n. 422/97.

In particolare, sono state sottoscritte le intese relative alla Ferrovia Genova-Casella, alla Ferrovia Principe-Granarolo ed ai servizi locali e regionali eserciti dalle Ferrovie dello Stato.

I Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 novembre 2000, pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale del 30 dicembre 2000, hanno formalizzato il passaggio di competenze e, mentre sono in corso le intese per il passaggio dei beni demaniali e patrimoniali della Ferrovia Genova-Casella, ne è stata rilasciata, in via provvisoria, l'autorizzazione all'esercizio.

Per quel che riguarda il trasporto ferroviario locale e regionale esercito da F.S., ora Trenitalia S.p.A., anche in questo caso si è provveduto a rilasciare un'autorizzazione provvisoria, mentre sono in corso di stipula i contratti che garantiranno l'esercizio sino al 31.12.2003, data a partire dalla quale i servizi dovranno essere affidati attraverso una apposita gara ad evidenza pubblica.

La predisposizione delle gare, il loro espletamento ed il conseguente affidamento dei servizi porteranno, nell'arco di questo triennio, al compimento del processo di trasformazione che riguarda le modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale.



## **Indirizzi in materia di gare**

Nel paragrafo di introduzione, si è richiamato che la Regione Liguria ha fissato dei termini ridotti per il periodo di transizione dall'assegnazione dei servizi attraverso le concessioni all'assegnazione attraverso gare e che, poiché essa risulta tra le prime regioni italiane ad attuare la nuova normativa, ciò produce indubbi benefici, ma, certamente, impone agli enti locali di affrontare nuovi ed impegnativi compiti.

La scelta, disposta con la L.R. n.31/98, di ridurre il "periodo di transizione" al triennio 1999 - 2001, disponendo che al termine di tale periodo la concessione dei servizi nei diversi bacini di traffico avvenga mediante le procedure concorsuali previste dalla normativa comunitaria, è stata effettuata dalla Regione Liguria allo scopo di incentivare - come stabilito dalla normativa nazionale - il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale.

Nel quadro di collaborazione tra enti, e tenuto conto dei compiti di indirizzo che alla Regione competono in materia di trasporto, si è ritenuto utile e necessario predisporre un apposito schema di valutazione delle offerte che possa risultare di ausilio per la preparazione dei bandi di gara.

Lo schema è già stato posto all'attenzione delle Province e del Comune di Genova - enti cui competono le funzioni amministrative - con la richiesta di fornire integrazioni ed osservazioni per un maggiore affinamento.

Sebbene a tale richiesta non siano seguiti specifici contributi, il documento, che costituisce apposito allegato al presente Programma, ha avviato una discussione a livello tecnico ed è stato impulso e stimolo ad affrontare con tempestività l'iter che conduce alla formalizzazione delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale.

Il documento - che costituisce un utile indirizzo senza, tuttavia, vincolare le scelte delle amministrazioni che dovranno effettuare i bandi - riassume i principali contenuti del D. Lgs. n. 158/95, di attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi, e tiene conto del fatto che è possibile gestire le gare per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, nel rispetto dei criteri definiti dal citato decreto, secondo due diverse alternative:

- porre a gara un ammontare prestabilito di chilometri di percorrenza annua;
- determinare la misura del corrispettivo annuo del servizio, lasciando i concorrenti liberi di proporre un incremento nella quantità delle prestazioni offerte.

Ai fini dell'aggiudicazione, gli enti titolari delle funzioni amministrative hanno la facoltà di utilizzare uno dei due criteri stabiliti dal D. Lgs. n. 158/95: il "criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa" oppure il "criterio del prezzo più basso";

tuttavia, si esprime il parere che il criterio più idoneo per la concessione di un servizio ad elevata valenza sociale, come il trasporto pubblico locale, sia senza alcun dubbio quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

Ove gli enti preferiscano tale criterio, rispetto a quello del prezzo più basso, il capitolato e le specifiche tecniche potranno essere meno dettagliate e costituire i requisiti minimali richiesti, che i soggetti partecipanti dovranno sviluppare nella propria offerta tecnica.

Nel dettaglio, la valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa avviene in base ad elementi diversi, quali il costo di gestione, il rendimento, la qualità, il prezzo, ecc., e pertanto deve essere condotta attraverso un sistema di punteggio predefinito. Di conseguenza, occorre che il capitolato indichi, possibilmente nell'ordine decrescente dell'importanza che è loro attribuita, tutti gli elementi di cui si deve tenere conto, nonché i pesi percentuali assegnati preventivamente a ciascun elemento.

Il documento allegato, in sostanza - affrontando le varie questioni relative alle procedure di gara, ai criteri di aggiudicazione, all'informazione al mercato, alla documentazione da produrre per provare la propria idoneità, alla possibilità di partecipazione da parte di Associazioni Temporanee di Imprese (ATI), ai motivi di esclusione, ai documenti ed al bando di gara -, esamina tutti i diversi aspetti riguardanti le gare per l'affidamento dei servizi, che sono complesse, di rilevante impegno finanziario e che verranno bandite in un settore totalmente nuovo per le Amministrazioni, e, in particolare, si sofferma sulle diverse incombenze dell'ente appaltante.

Accanto alle indicazioni atte a consentire con minori difficoltà lo svolgimento delle procedure, si ritiene necessario richiamare, di seguito, obblighi e vincoli, derivanti dalla normativa statale e regionale, cui dovranno attenersi i disciplinari di gara ed i capitolati, che rappresentano i principali documenti contenenti le obbligazioni per l'aggiudicatario e per l'ente appaltante.

1. In riferimento a quanto previsto dall'articolo 18 del D. Lgs. n. 422/97, così come modificato dal D. Lgs. n. 400/99, per quanto riguarda la fissazione di un coefficiente minimo di utilizzo delle linee, nonché a quanto stabilito dalla L.R. n. 31/98 [comma 2, art.9], risulta necessario prevedere per le aziende partecipanti l'obbligo di assicurare una coppia di corse di collegamento per i centri con una popolazione indicativamente di 50 abitanti - come meglio specificato nella parte relativa alla rete ed all'organizzazione dei servizi -, al fine di assicurare collegamenti minimali, ma certi, con i servizi essenziali.
2. Occorre che i capitolati di gara specifichino la durata delle fasce orarie a tutela del servizio pubblico, al fine di evitare una possibile concorrenza, nelle ore di massima domanda, tra il servizio contrattualizzato ed i servizi autorizzati ai sensi dell'articolo 7 della L.R. n. 31/98.
3. Per quanto riguarda la misura del corrispettivo, la legge regionale [lettera c), comma 4, art.5] ha stabilito che esso è determinato al netto dei ricavi del traffico.

Quindi, rispetto alle direttive comunitarie - dove si specifica che “il prezzo delle prestazioni che formano oggetto del contratto si aggiunge alle entrate tariffarie o comprende dette entrate” – ed al D. Lgs. n. 422/97 che ad esse fa esplicito riferimento, la norma regionale ha fatto opzione per il cosiddetto metodo NET COST, prevedendo che le aziende partecipanti alla gara conoscano il livello dell'intervento pubblico e debbano invece stimare l'introito dei ricavi del traffico. In questo caso, l'azienda deve assumere sia i rischi industriali che i rischi commerciali, mentre il metodo GROSS COST porrebbe a carico dell'azienda solamente i rischi industriali, lasciandola indifferente rispetto a quanto avviene sul fronte dei ricavi derivanti dal traffico.

Operando tale scelta, la legge regionale ha voluto privilegiare l'abilità delle aziende di affrontare il mercato e di essere competitive non soltanto sul fronte della capacità di governare i costi di produzione del servizio, ma anche su quello commerciale. Questa scelta, d'altra parte, è congruente con i criteri e gli indirizzi forniti dalla Regione in materia di tariffe.

4. Il contratto definisce la **struttura tariffaria da adottare** e, pertanto, il capitolato di gara dovrà essere preciso su questo tema e prevedere il puntuale rispetto della volontà:

- del Consiglio, espressa attraverso il programma triennale, che individua le modalità di determinazione delle tariffe e che, in materia di sistemi di bigliettazione, ha fornito indirizzi ai fini della integrazione tariffaria e della interoperabilità dei sistemi;
- della Giunta, che stabilisce i criteri di politica tariffaria, tenuto conto dell'utilizzazione, della lunghezza dei percorsi, del comfort e dei costi.

La durata poliennale dei contratti di servizio impone scelte di indirizzo a salvaguardia dei cittadini, pur nella tutela delle responsabilità e dei diritti delle aziende.

Pertanto, il capitolato dovrà richiedere alle aziende di sviluppare nella propria offerta:

- i valori proposti, per il periodo iniziale, per i biglietti ordinari e per gli abbonamenti settimanali, mensili ed annuali, tenendo conto degli scaglioni tariffari;
- gli andamenti degli incrementi tariffari per il periodo di vigenza del contratto.

In merito a tali proposte devono essere previste **penali** ben determinate per i possibili scostamenti, dato che i livelli iniziali del sistema tariffario ed i successivi incrementi nel tempo devono necessariamente costituire elemento di valutazione ai fini dell'aggiudicazione della gara.

Inoltre, le specifiche di gara devono richiamare le ampiezze degli scaglioni tariffari determinati dalla Regione, che, allo stesso modo, avranno valore cogente nei riguardi dei soggetti partecipanti alle procedure.

A questo proposito, si ritiene utile richiamare che la normativa regionale, in merito al raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi al netto dei costi di infrastruttura, prevede che tale rapporto possa variare in relazione a particolari obblighi di servizio, individuati nel contratto.

5. La L.R. n. 31/98 [comma 3, art.10] ha stabilito che gli enti cui sono assegnate le competenze amministrative devono individuare i beni mobili ed immobili funzionali all'esercizio da trasferire al soggetto aggiudicatario, fissando le modalità ed il titolo del trasferimento, nonché il loro valore, al netto dei contributi regionali.

Tale competenza è di notevole significato; infatti, in questi anni, la gran parte degli investimenti, sia in materiale rotabile sia in impianti, è avvenuta con un forte intervento di risorse regionali, che hanno coperto circa il 70-75% dei costi sostenuti. Inoltre, il residuo 25-30% ha beneficiato degli interventi di ripiano operati dalla Regione attraverso la contribuzione annuale di esercizio ed attraverso i ripiani straordinari disposti dalle leggi n. 18/87, n. 32/93, n. 204/95, n. 194/98, n. 472/99.

A questo proposito - nel sottolineare la necessità che i suddetti enti individuino al più presto i cespiti strumentali, attraverso una puntuale ricognizione presso gli attuali concessionari -, al fine di collaborare alla determinazione delle aliquote coperte dall'intervento regionale, la Regione stessa ha fornito agli enti i valori percentuali della copertura contributiva.

6. I veicoli acquistati con il contributo della Regione o dello Stato, trascorso il periodo transitorio, non potranno più essere distratti dal servizio pubblico di linea. È un principio che regola il corretto rapporto tra aziende esercenti il trasporto pubblico locale e aziende che sviluppano i servizi turistici, evitando che la concorrenza possa svilupparsi dietro la protezione di investimenti operati con risorse pubbliche.

7. In riferimento a quanto previsto dall'articolo 18 del D. Lgs. n. 422/97, così come modificato dal D. Lgs. n. 400/99, per quanto riguarda i piani di sviluppo e di potenziamento delle reti e degli impianti, sarà opportuno prevedere una valutazione migliore per le aziende che si impegnano ad attuare interventi di investimento ulteriori a quelli previsti dalla Regione, secondo quanto meglio oltre specificato.

8. Per quanto riguarda la partecipazione alle gare da parte di Associazioni Temporanee di Imprese (ATI), si ritiene opportuno prevedere per le medesime l'obbligo di trasformazione in forma societaria, in seguito all'aggiudicazione dei servizi.

Nella stipula degli accordi di programma tra Regione ed enti locali, ai sensi dell'articolo 4 della L.R. n. 31/98, si dovrà necessariamente esplicitare che il rispetto dei predetti vincoli è condizione indispensabile per la Regione al fine di poter procedere al trasferimento delle risorse finanziarie assegnate ad ogni bacino di traffico.

Infine, preme evidenziare che il documento predisposto dalla Regione come traccia per lo svolgimento delle gare ha introdotto la certificazione di qualità tra i parametri da

prendere in considerazione per la valutazione delle offerte presentate dai partecipanti.

Tale parametro è stato introdotto, non perché si ritenga rilevante che le aziende dimostrino che i servizi sono prodotti in conformità a standard di produzione predefiniti, ma piuttosto perché – anche nella prospettiva che in futuro le gare si svolgeranno senza le garanzie di tutela oggi offerte dai D. Lgs. n. 422/97 e n. 400/99 - si reputa essenziale che le aziende che producono servizi riescano, anche attraverso lo strumento della certificazione di qualità, a:

- identificare e soddisfare le aspettative dei clienti;
- valorizzare le risorse aziendali;
- pervenire ad un miglioramento di tipo organizzativo/gestionale e ad un incremento della produttività.

Un ultimo, ma non meno importante, aspetto del presente programma triennale è relativo al rispetto delle **garanzie in materia di lavoro**.

In merito, si ritiene opportuno richiamare che i contenuti dell'articolo 10 della L.R. n.31/98, devono essere necessariamente letti alla luce dell'articolo 2112 del c.c., così come modificato dal D.Lgs. n.18 del 2 febbraio 2001, il quale dispone, in particolare, che:

- in caso di trasferimento d'azienda, il rapporto di lavoro continua con il cessionario ed il lavoratore conserva tutti i diritti che ne derivano;
- il trasferimento d'azienda non costituisce di per sè motivo di licenziamento, ferma restando la facoltà di esercitare il recesso ai sensi della normativa in materia di licenziamenti.

E' opportuno, inoltre, richiamare che le regioni e le autonomie locali in data 27 novembre 2000 hanno sottoscritto con il Governo un Protocollo di intesa per il rinnovo del C.C.N.L. autoferrotranviari-internavigatori 2000-2003, contratto nel quale si conviene espressamente sull'esigenza che i processi di apertura al mercato, derivanti anche dall'applicazione di normative europee, siano accompagnati da norme in linea con le stesse normative europee volte, tra l'altro, ad assicurare la **salvaguardia delle professionalità acquisite e della continuità occupazionale**.

Si fa infine riferimento alla "Proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio, relativo all'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna", che risulta già passata al vaglio del Comitato Economico e Sociale e del Comitato delle Regioni.

Tale proposta di regolamento dispone, in particolare, al terzo comma dell'articolo 9, che "se un contratto di servizio pubblico prevede la concessione di un diritto esclusivo, l'autorità competente può imporre all'operatore prescelto di garantire al personale precedentemente assunto, per fornire i servizi, i diritti di cui avrebbe beneficiato se avesse avuto luogo un trasferimento ai sensi della direttiva 77/187/CEE".

Il documento allegato - che propone criteri per l'effettuazione delle gare per la concessione dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma - richiama l'importanza del **controllo** della rispondenza della prestazione dei servizi al capitolato ed agli oneri assunti all'atto dell'aggiudicazione della gara.

A tal fine, dovranno necessariamente essere introdotti sistemi di monitoraggio su due fondamentali elementi:

- l'entità della fornitura
- le tariffe applicate

e, a fronte del loro mancato rispetto, dovranno essere fissati opportuni sistemi di **penalizzazione**, ben determinati e congrui in relazione agli importi oggetto della gara, al fine di assicurare il rispetto di tutti gli impegni assunti dall'azienda aggiudicataria e, nel contempo, garantire la continuità dell'esercizio.

Infatti, la risoluzione del contratto per inadempienza dell'azienda, che viene individuata nel mancato rispetto dei volumi e delle caratteristiche dei servizi, dovrà essere prevista unicamente nel caso di reiterate inadempienze, fermo restando, in tale caso, l'obbligo per l'azienda esercente di continuare l'erogazione dei servizi per almeno 12 mesi dalla data di notifica.

## La rete e l'organizzazione dei servizi

In mancanza di un progetto generale e di uno specifico piano che, per ciascun bacino, disegnasse la rete ed i servizi di trasporto che la interessano, le prime indicazioni in materia, emanate dal Consiglio regionale, non hanno fornito una puntuale individuazione delle linee della rete e del numero di corse che su di esse si sviluppano, ma hanno confermato il complesso dei servizi in essere.

D'altra parte, non sarebbe stato possibile predisporre, d'un tratto, un disegno dei servizi che si discostasse fortemente da quelli già consolidati, i quali, benché certamente non immuni da approssimazioni ed errori, sono il frutto di un progressivo affinamento prodotto nel corso degli anni.

Nel frattempo, in armonia con quanto stabilisce la L.R. n. 31/98, alcuni enti locali hanno avviato una serie di studi e di programmi per pervenire ad una conoscenza più approfondita della domanda presente nel proprio bacino di traffico e per provvedere alla conseguente ridefinizione delle linee di trasporto; questo è stato fatto anche allo scopo di poter disporre di un riferimento preciso, utile per la valutazione delle offerte tecniche presentate dalle aziende che concorrono alle gare per l'assegnazione dei servizi.

Senza entrare nel merito degli specifici servizi, si ritiene di dover affermare nuovamente l'indicazione – che dovrà essere presente nelle specifiche relative ai bandi di gara – secondo la quale la rete dei servizi di trasporto pubblico locale deve essere in grado di assicurare una coppia di corse, ancorché non dirette, di collegamento per i centri o per gli ambiti abitati con una popolazione indicativamente di 50 abitanti, assicurando collegamenti minimali, ma certi, con i servizi essenziali, quali ad esempio le scuole, i centri di assistenza, gli uffici postali e le banche.

Inoltre, la L.R. n. 31/98 dispone all'articolo 4 che, per ciascun bacino di traffico, i servizi di trasporto pubblico locale relativi ai livelli minimi costituiscono l'unità di gestione da porre a gara in un'unica soluzione: in altri termini, questo significa che non è possibile effettuare alcuna suddivisione del complesso dei servizi all'interno del bacino.

I contratti di servizio tra gli enti e le aziende risultate vincitrici delle procedure concorsuali dovranno definire - sulla base della scelta di porre a gara un ammontare prestabilito di chilometri di percorrenza annua oppure di determinare la misura del corrispettivo annuo del servizio, con la facoltà per i concorrenti di proporre un incremento nella quantità delle prestazioni offerte - i seguenti aspetti:

- il complesso dei chilometri di servizio;
- l'identificazione delle linee;
- il programma di esercizio, che comprende la specifica delle fermate e degli orari.

Accanto ai servizi oggetto dei contratti - che nelle diverse forme di concessioni, convenzioni e subconcessioni sono chiamati a soddisfare le primarie esigenze di trasporto - potranno essere incentivati i servizi autorizzati di cui all'articolo 7 della legge regionale, che, già in oggi, hanno trovato alcuni significativi sviluppi.

Si richiama, infine, la necessità che il trasporto pubblico locale oggetto dei contratti di servizio e, quindi, finanziato attraverso i corrispettivi derivanti dalla finanza regionale e degli enti locali, assuma sempre più pienamente la funzione di sostegno allo sviluppo ed al riequilibrio del territorio, assicurandone l'accessibilità e garantendo al cittadino il soddisfacimento del diritto alla mobilità.



## **Criteri di politica tariffaria**

Il quadro degli interventi possibili in materia tariffaria deve tenere conto, come già richiamato, delle scelte scaturite dalla L.R. n. 31/98, che ha stabilito che i corrispettivi relativi alle prestazioni, che formano oggetto del contratto, si aggiungono alle entrate tariffarie.

Innanzitutto, tenuto conto del forte intervento pubblico a sostegno del trasporto locale, occorre operare un controllo sui valori delle tariffe, che, altrimenti, potrebbero lievitare oltre misura nel tentativo di sanare eventuali situazioni economiche difficili, con la conseguenza di scaricare sulla collettività possibili errori od insipienze della gestione aziendale.

In secondo luogo, alle società che partecipano alla gara per l'assegnazione dei servizi, devono essere forniti indicatori precisi, tali da consentire:

- una flessibilità delle tariffe, che garantisca lo sviluppo di strategie di mercato capaci di aggredire e soddisfare possibili aree di domanda;
- un organico sviluppo delle stesse per l'intero periodo di durata del contratto;
- un elemento oggettivo di riferimento, ai fini della valutazione e della comparazione delle diverse offerte;
- il raggiungimento dei valori di rapporto ricavi/costi prefissati dalla normativa nazionale.

Occorre, quindi, che le modalità di determinazione delle tariffe [L.R. n. 31/98, lettera c), comma 3, art. 3] ed i successivi criteri di politica tariffaria, che dovranno essere stabiliti dalla Giunta regionale [L.R. n. 31/98, comma 1, art. 9], abbiano cura di salvaguardare gli utenti e, contemporaneamente, tutelino i diritti delle aziende, senza effettuare intromissioni nel loro specifico campo di responsabilità.

Il ruolo che la legge regionale assegna alle Province ed al Comune di Genova, enti titolari delle funzioni amministrative, è di estrema delicatezza ed importanza. Infatti, nell'ambito degli indirizzi e dei criteri fissati dalla Regione, compete agli enti che bandiscono le gare il compito di fissare il peso del sistema tariffario, ai fini della valutazione delle offerte presentate dai diversi soggetti per ottenere l'assegnazione dei servizi.

Il capitolato di gara, pertanto, dovrà curare con estrema precisione il tema delle tariffe e prevedere il puntuale rispetto delle scelte espresse dalla Regione in tale materia.

La normativa, infatti, ha superato i meccanismi autorizzativi che in passato governavano le modifiche in tema di tariffe ed ha posto la scelta tariffaria in capo all'esercente dei servizi; quest'ultimo deve muoversi nel rispetto di precisi vincoli, definiti a livello regionale, che devono essere necessariamente recepiti nel contratto di servizio.

Tale condizione è indispensabile ai fini dell'assunzione da parte della Regione degli oneri relativi al corrispettivo dovuto per la copertura dei costi dei servizi minimi.

Pertanto, si ritiene utile richiamare che la Regione fissa una fascia tariffaria entro la quale, per il periodo di validità del contratto, le aziende hanno la facoltà di modulare il prezzo del servizio e fissa, per i servizi extraurbani, anche gli scaglioni chilometrici di validità, unitamente ad un intervallo, in più ed in meno, definito in termini percentuali, per tenere conto delle esigenze dei singoli bacini.

Considerata la durata poliennale dei contratti di servizio, il valore più elevato definito dalla fascia tariffaria potrà crescere annualmente, al massimo, di un importo pari al tasso di crescita del livello dell'inflazione, come rilevabile dai dati ISTAT degli indici dei prezzi al consumo per operai ed impiegati.

Le aziende - sia per i servizi urbani, sia per i servizi extraurbani - dovranno prevedere biglietti ordinari ed abbonamenti aventi periodicità annuale, mensile e settimanale, che potranno essere integrati da ulteriori tipologie di bigliettazione proprie delle politiche aziendali di mercato.

## **Risorse da assegnare ai bacini del trasporto su gomma ed al trasporto ferroviario**

L'individuazione delle risorse finanziarie complessive da destinare al trasporto pubblico locale è una questione particolarmente complessa, che si scontra, da un lato, con i vincoli che governano il bilancio regionale e, dall'altro, con le norme che stabiliscono la durata degli accordi di programma tra gli enti e la durata dei contratti di servizio tra enti ed aziende.

Il bilancio di previsione della Regione Liguria opera su periodi triennali, che comprendono il bilancio dell'esercizio corrente: quindi, in oggi, la previsione ha la durata relativa al periodo 2001 - 2003.

Gli accordi di programma che definiscono quantità e standard di qualità dei servizi del trasporto pubblico locale, anch'essi di validità triennale, devono essere stipulati per il periodo 2002 - 2004 e devono indicare gli impegni finanziari che la Regione intende assumere per quegli anni.

I contratti di servizio, infine, sono stipulati dagli enti titolari delle funzioni amministrative che, basandosi per la maggior parte sull'entità del finanziamento disposto dalla Regione, devono bandire le apposite gare per l'affidamento dei servizi di trasporto dei singoli bacini.

I suddetti contratti, secondo la normativa statale e regionale, devono avere una durata compresa tra cinque e nove anni: in questo contesto, si ritiene idoneo suggerire, per l'espletamento delle prime gare, di assumere un periodo di **nove anni** - corrispondente a tre periodi triennali, al fine di rimanere in sintonia con la validità dei bilanci di previsione degli Enti locali - articolato in un primo periodo di sei anni, per il quale la Regione Liguria assicurerà risorse quantomeno pari a quelle previste nell'esercizio 2001, prorogabile per un secondo periodo di tre anni a seguito dell'avvenuta quantificazione delle risorse relative.

A fronte di queste considerazioni appare opportuno prevedere, per lo stanziamento regionale, la eventuale possibilità di fissare limiti di impegno per un periodo quantomeno di sei anni, al fine di garantire certezza finanziaria agli enti titolari delle funzioni amministrative.

A questo quadro, già complesso, si è aggiunto, in conseguenza del recente contratto collettivo nazionale di lavoro degli autoferrottranti - navigatori 2000 - 2003, l'impegno assunto dalle regioni e dalle autonomie locali di provvedere alla copertura della quota degli oneri contrattuali non coperta dalle aziende.

Questa è la prima volta in cui, in questo settore, le regioni e gli enti locali assumono impegni in materia di contratti di lavoro.

Con tempestività, la Regione Liguria ha onorato, sin dal corrente anno, gli impegni assunti e si auspica che con altrettanta celerità anche gli enti locali provvedano a dare risposta a quanto sottoscritto a livello nazionale.

Infine, rimane la questione dell'I.V.A. sui corrispettivi, che non si può considerare ancora risolta, malgrado le novità introdotte dalla Legge n. 472/99, che, all'articolo 9, comma 4, stabilisce che i contributi erariali a favore delle regioni e degli enti locali titolari di contratti di servizio sono incrementati di un ammontare parametrato al maggiore onere ad essi derivante dall'attuazione dell'articolo 19 del D. Lgs. n. 422/97, ovvero dall'applicazione dei contratti.

Il decreto attuativo del Ministero dell'Interno del 22 dicembre 2000, infatti, stabilisce che dal contributo sono preliminarmente detratte le quote dell'imposta spettanti alla Unione Europea e quelle attribuite alle regioni a statuto speciale, alle province autonome ed alle regioni a statuto ordinario in base alla normativa vigente.

Le regioni, in merito a tale disposizione, hanno richiesto che l'I.V.A. non aggravi in alcun modo gli oneri del comparto del trasporto pubblico locale.

Infatti, avendo presente che l'I.V.A. su tali servizi di trasporto non interviene nella determinazione dei trasferimenti relativi al cosiddetto "federalismo fiscale", le regioni ritengono che lo Stato non debba decurtare i rimborsi, previsti ai sensi della Legge n. 472/99, delle quote percentuali afferenti ai trasferimenti.

Inoltre, si deve tenere conto del fatto che, ove gli enti titolari delle funzioni amministrative preferiscano, in sede di gara, determinare la misura del corrispettivo lasciando i concorrenti liberi di proporre un incremento nella quantità delle prestazioni offerte, piuttosto che porre a gara un ammontare prestabilito di chilometri di percorrenza annua, l'effettiva dimensione dei servizi sarà conosciuta solamente in seguito all'aggiudicazione.

Di fronte a tali riflessioni, si ritiene opportuno:

- confermare la modificazione delle percentuali di riparto, che, nell'arco del precedente triennio, è stata progressivamente raggiunta in funzione delle vetture chilometro effettivamente erogate e delle ore di servizio realmente offerte al pubblico;
- mantenere per il triennio 2002 - 2004 i valori raggiunti nella ripartizione tra i diversi bacini di trasporto, considerando l'entità degli interventi a copertura degli oneri contrattuali, all'interno degli stanziamenti complessivi a copertura dei corrispettivi regionali ai sensi dell'articolo 4 della L.R. n. 31/98.

Per quanto riguarda le opportunità che gli enti sottoscrittori riconoscano nell'ambito dei contratti di servizio incrementi nell'ammontare dei corrispettivi per adeguare le spese contrattuali agli andamenti della crescita degli indici ISTAT, si ritiene che questo non corrisponda allo spirito della riforma tracciata dal D. Lgs. n. 422/97.

Infatti, se i contratti fossero gravati da un incremento destinato a coprire gli eventuali aumenti del costo della vita, di fatto si riproporrebbe una politica di garanzia dei ripiani dei costi delle aziende, e si ridurrebbe la loro tensione al recupero di efficienza, efficacia e produttività di gestione.

Le risorse destinate alle finalità comprese nei contratti di servizio potranno essere adeguate sulla base del tasso di inflazione programmato stabilito nel Documento di Programmazione Economico Finanziaria, al netto di quelle riconosciute quale recupero del tasso di inflazione in sede di rinnovo del C.C.N.L.

Relativamente al trasporto ferroviario di competenza regionale e locale, infine, secondo quanto stabilito dagli articoli 8 e 9 del D. Lgs. n. 422/97, e come successivamente recepito negli accordi di programma stipulati tra il Ministero dei Trasporti e la Regione Liguria, vengono mantenuti integralmente gli importi trasferiti dallo Stato, che costituiranno i corrispettivi dei relativi contratti di servizio con le aziende ferroviarie.

Per quel che riguarda i tempi di avvio delle gare si prende atto della oggettiva impossibilità che esse vengano espletate entro i termini prefissati e si ritiene che possano essere concluse, unitamente alla relativa assegnazione, entro il 30 settembre 2002. Al fine di assicurare una continuità dei servizi, che sono indispensabili per l'intera collettività, la Regione Liguria dovrà necessariamente procedere alla erogazione di acconti agli Enti titolari delle funzioni amministrative, sulla base dei dodicesimi degli stanziamenti a bilancio. In tal modo gli Enti potranno corrispondere alle Aziende le risorse finanziarie, al fine di garantire loro la copertura dei relativi costi di esercizio.

## **Elementi in materia di investimento**

La deliberazione del Consiglio regionale n. 60, del 12 ottobre 1999, ha approvato il Piano di intervento per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali, privilegiando due specifici filoni:

- il rinnovo dei mezzi di trasporto, attraverso l'acquisto di autobus e filobus vincolato alla corrispondente alienazione di veicoli ormai obsoleti; ciò è avvenuto sulla base della oggettiva considerazione che il parco ha una dimensione, in oggi, capace di dare risposta alle esigenze di trasporto;
- la partecipazione finanziaria all'acquisto di Treni ad Alta Frenquenza (TAF), convogli specificatamente costruiti per rispondere ai bisogni della domanda pendolare.

La Legge finanziaria 2001 ha previsto un nuovo intervento per consentire un ulteriore svecchiamento del parco mezzi e ha destinato allo scopo, a livello nazionale, a decorrere dal corrente anno e per quindici anni, 67 miliardi di lire cui dovranno aggiungersi, a partire dal 2002 ed ancora per quindici anni, ulteriori 62 miliardi di lire.

Complessivamente, quindi, le Regioni avranno a disposizione 1.200 – 1.300 miliardi per il biennio 2001 – 2002.

Di tale importo, ancorché debbano ancora essere avviate le procedure per la ripartizione tra le regioni, sulla base delle precedenti assegnazioni, si stima che alla Liguria possano competere circa 60 miliardi di lire, che consentono di mobilitare investimenti per circa 80 miliardi di lire con l'acquisto di 220-240 veicoli.

Si ritiene utile che la Giunta regionale – in previsione della predisposizione del nuovo Piano di investimenti per l'impiego delle sopra richiamate risorse - esami, d'intesa con Trenitalia S.p.A., la possibilità di un'ulteriore partecipazione finanziaria all'acquisto di Treni ad Alta Frenquenza (TAF) ancora disponibili.

Un nuovo convoglio, in aggiunta ai quattro in corso di consegna, consentirebbe di poter contare su un parco TAF capace di soddisfare le più urgenti necessità determinate dalla domanda di trasporto presente nell'area centrale ligure.

## **Progetto di sistema di bigliettazione non cartacea**

Il Consiglio regionale, con la deliberazione del 20 aprile 1999, n. 22, ha approvato il “Programma dei servizi pubblici locali per il triennio 1999 - 2001” e, nel dare gli indirizzi per pervenire all’integrazione tariffaria tra le diverse aziende che operano nel campo del trasporto sia su ferro sia su gomma, ha affrontato il tema dell’introduzione di titoli di viaggio innovativi rispetto ai tradizionali biglietti cartacei, ma non ha operato scelte definitive, lasciando alle aziende la più ampia libertà in merito ai sistemi da utilizzare.

In considerazione della situazione evolutiva del mercato, la Regione ha ritenuto opportuno seguire con attenzione gli sviluppi tecnologici ed ha fornito alle aziende precise indicazioni per porle nella condizione di effettuare le scelte, garantendo i requisiti di interoperabilità tra i diversi sistemi.

Il problema della integrazione tariffaria è di particolare attualità ed interesse e, in considerazione delle opportunità offerte dallo sviluppo tecnologico, anche altre regioni, tra cui Lombardia, Toscana e Friuli Venezia Giulia, hanno avviato studi a riguardo.

Giova, peraltro, richiamare taluni spunti offerti su questi temi dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (gennaio 2001) – documento predisposto dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione - che si ritiene abbiano valenza sia per il trasporto di persone, sia per il trasporto delle merci.

*“L’interesse per il cittadino-utente converge con l’obiettivo di realizzare un sistema di mobilità sostenibile per le aree urbane e metropolitane, per le quali si richiede l’attivazione di una serie di misure infrastrutturali, di ammodernamento dei mezzi di trasporto pubblico, di maggior efficienza gestionale, di integrazione tariffaria, di governo del traffico con tecnologie informatiche e telematiche” (pagg. 75-76).*

*“I documenti tecnici del Piano indicano una prospettiva ambiziosa di modernizzazione e miglioramento del sistema dei trasporti: l’attenzione si concentra sui servizi al trasporto, adottando una logica di sistema, in cui le suddivisioni modali perdono parte della loro importanza e le infrastrutture, le organizzazioni e le normative divengono strumenti – necessari – per l’ottimizzazione complessiva. L’innovazione tecnologica è uno degli strumenti chiave per la realizzazione completa di questa prospettiva.” (pag. 85)*

*“A fronte delle opportunità tecnologiche, è però necessario che divenga possibile ottimizzare ogni viaggio (o ipotesi di viaggio) e gestirne tutte le funzioni (incluse prenotazioni, informazioni puntuali e pagamenti) in modo unitario, se in esse intervengono diversi operatori, per diverse tratte o componenti, anche in competizione tra loro. Perché ciò avvenga, l’offerta di singole soluzioni tecnologiche non è sufficiente: occorre che i vari attori del trasporto utilizzino le tecnologie in una logica*

*di integrazione. In un ambiente liberalizzato ciò non può avvenire per imposizione o come conseguenza di scelte precostituite: si deve invece definire un insieme di scenari possibili di integrazione, di normative, di standard, di accordi che permettano, anzi favoriscano, la nascita di servizi moderni e trasversali, basati sulle nuove tecnologie.*" (pag. 86)

La Regione, con la deliberazione n. 322 del 1 marzo 2000, ha affidato a Datasiel S.p.A. - che ha investito proprie risorse - l'incarico di predisporre il progetto "**PROTEO** - **PRO**getto per l'in**TE**grazione della bigliettazi**ONE** del trasporto pubblico regionale e locale" che, come obiettivo di immediata percezione, si pone quello di consentire di viaggiare, in futuro, su tutta la rete ferro - gomma della Liguria con un unico titolo di viaggio valido per tutti i mezzi di trasporto pubblico, facilitando la mobilità dei cittadini nell'ambito dell'intera Regione.

Attraverso gli strumenti della semplificazione dei titoli di viaggio e l'introduzione di un sistema di bigliettazione integrato, si vuole tendere al miglioramento dell'efficienza del trasporto pubblico ed al recupero di quote di traffico rispetto al trasporto privato.

Infatti, si ritiene che il progetto possa offrire ritorni positivi in termini di:

- aumento dell'interesse e dell'utilizzo da parte degli utenti;
- riduzione dell'evasione tariffaria;
- riduzione della frode;
- conoscenza della domanda e conseguente razionalizzazione dei servizi;
- miglioramento dell'appetibilità del servizio;
- fidelizzazione dell'utenza;
- offerta di nuovi servizi;
- più elevata flessibilità tariffaria e più attenta politica tariffaria.

Questo progetto ha consentito di effettuare un'ampia analisi delle problematiche presenti nelle aziende di trasporto su gomma e, inoltre, un esame approfondito delle peculiarità che il trasporto ferroviario riveste.

È emersa, innanzitutto, la situazione particolare che caratterizza il trasporto pubblico locale nella nostra Regione: si è in presenza di soltanto sei aziende che operano nel comparto gomma, ciascuna in un distinto bacino di servizi, collegate con le aziende limitrofe unicamente attraverso tratte di linee contenute e ben identificate, ma allo stesso tempo tra loro tutte interconnesse attraverso il servizio ferroviario, che costituisce l'elemento di continuità.

La presenza di un numero ridotto di operatori, l'organizzazione del trasporto organicamente imperniata sul sistema ferroviario, che ne rappresenta la cerniera, e la concentrazione della domanda in aree definite, che favoriscono anche possibili sperimentazioni, pone il sistema dei trasporti della Liguria in una situazione particolarmente favorevole alla sperimentazione ed alla estensione di un sistema regionale di bigliettazione integrato tra tutte le aziende.



Nel corso dello studio è emersa l'opportunità di prevedere una diffusione generalizzata di una "C.T.L. - Carta dei trasporti liguri", che consenta di viaggiare con un unico titolo di viaggio su tutta la rete ferro - gomma della Liguria.

Detta carta - all'interno del quadro di indirizzi indicato dalla Regione e dei vincoli fissati dagli impegni assunti in sede di contratto di servizio - dovrà offrire alle aziende la possibilità, gli strumenti e la flessibilità per operare strategie di marketing in relazione alle esigenze di mercato.

Il progetto ha esaminato le diverse modalità e possibilità di intervento, valutando i pregi ed i limiti di ciascuna e focalizzando l'attenzione sull'uso di carte a chip con interfaccia radio, definite **contactless**, particolarmente utilizzate nell'ambito dei controlli degli accessi e dei trasporti.

Queste carte, infatti, hanno notevoli pregi non soltanto rispetto ai biglietti cartacei, ma anche nei confronti dei biglietti a banda magnetica.

Occorre, innanzitutto, sottolineare come le carte a chip con interfaccia radio permettano accessi rapidi degli utenti, con tempi di validazione compatibili con la necessità, propria del trasporto urbano, di disporre un incarozzamento rapido.

Le carte ad interfaccia radio consentono, inoltre, l'introduzione di un vero e proprio borsellino elettronico nel campo della mobilità ed aprono alla possibilità di realizzare sinergie tra il trasporto pubblico di linea (autobus, ferrovie), il trasporto pubblico non di linea (taxi) ed il sistema dei parcheggi.

Occorre, a questo proposito, tenere conto che gli introiti annuali da bigliettazione del comparto del trasporto pubblico ammontano in Liguria a circa 190-200 miliardi di lire, sui quali incide un costo dell'aggio pari al 5-7%; il recupero, seppure parziale, di tale costo potrebbe stimolare il coinvolgimento del sistema bancario nella sponsorizzazione dell'introduzione del sistema, ovvero nella gestione del Centro Servizi e nella vendita dei titoli di viaggio.

Dall'applicazione delle nuove tecnologie potrebbero derivare ulteriori ritorni, tra i quali si ritiene di poter sottolineare i seguenti:

- mancanza assoluta di contatti "in aria" (maggiore affidabilità, resistenza agli agenti esterni, durata del supporto);
- terminali senza contatti, quindi molto robusti e adatti ad ambienti che presentano elevate sollecitazioni (autobus);
- semplicità e comodità di utilizzo, tale da consentire di introdurre l'obbligo per tutti i passeggeri di convalidare sempre il documento di viaggio, rendendo immediatamente identificabile un eventuale evasore;
- velocità di trasmissione dati;
- possibilità di personalizzare con luoghi e dati tutta la superficie della carta;
- totale assenza di parti meccaniche in movimento.

Lo studio ha preso in esame la rete attuale di emissione e di vendita dei biglietti, prospettando le soluzioni e gli sviluppi che potrà avere a seguito dell'attuazione del progetto.

Per la concreta realizzazione del progetto – anche ai fini della sua gestione a regime -, tenuto conto della rilevanza dell'importo previsto, dovranno essere esplorate tutte le possibili occasioni di finanziamento da parte della Unione Europea e dello Stato, senza trascurare gli eventuali apporti che potrebbero derivare dal sistema bancario, oppure dall'industria privata, attraverso interventi in project financing.

## **Gli impianti fissi di trasporto**

Il rifinanziamento della Legge 26.2.1992, n. 211 - che dispone "Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa" -, ha richiamato l'esigenza di un concreto intervento degli enti locali per la realizzazione di impianti di trasporto a guida vincolata in sede propria e di tranvie a contenuto tecnologico alternativo, capaci di conseguire significativi risultati sotto i profili:

- dell'efficacia e dell'efficienza, attraverso il miglioramento dei collegamenti tra le varie zone delle città, il miglioramento dell'integrazione e dell'uso dei diversi mezzi di trasporto, il contenimento dei costi complessivi;
- della salvaguardia dell'ambiente, attraverso la riduzione dell'inquinamento atmosferico, conseguente ad una diminuzione di emissioni inquinanti, e di quello acustico;
- del miglioramento della vivibilità dei centri storici, attraverso l'estensione delle isole pedonali.

In questa prospettiva, tenendo conto delle esigenze presenti sull'intero territorio ligure, la Giunta regionale, con la deliberazione n. 1140 del 20.10.2000, ha inserito tra gli enti che potranno beneficiare della Legge n. 211/92, oltre al Comune di Genova, in quanto città metropolitana, ed accanto ai Comuni di Imperia e Savona, anche i Comuni di La Spezia e di San Remo.

In tal modo tutti i comuni liguri con popolazione superiore a 30.000 abitanti potranno presentare progetti per concorrere alla formazione della graduatoria nazionale.

Si ritiene, infatti, necessario che vengano esplorate tutte le possibilità di intervento al fine di realizzare sistemi di trasporto non condizionati dal traffico veicolare, che non presentino, o lo facciano in misura ridotta, effetti inquinanti e che siano capaci di dare una risposta alla sempre maggiore domanda di mobilità presente nelle aree urbane.

Pertanto, gli enti locali, nelle loro diverse responsabilità e competenze, devono:

- affrontare in modo sistematico i problemi del trasporto, individuando le modalità di risposta più efficaci;
- proteggere la circolazione dei mezzi pubblici al fine di consentire al servizio pubblico di esprimere al meglio le sue potenzialità;
- organizzare il traffico in modo organico, in attuazione di specifici piani.

Tale necessità discende anche dal fatto che occorre porre in atto l'impegno - assunto di recente dalle autonomie locali - volto a favorire, attraverso specifici provvedimenti di disciplina del traffico (semaforizzazioni finalizzate, corsie preferenziali, ecc.), l'incremento della velocità commerciale dei mezzi di trasporto collettivo, allo scopo di offrire agli utenti un vantaggio competitivo con il trasporto privato ed alle aziende un abbattimento dei costi.

Infatti, il predetto impegno - formalizzato attraverso il protocollo di intesa sottoscritto da Governo, Regioni ed Autonomie Locali - è considerato parte integrante dell'ipotesi di accordo per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro degli autoferrotranviari - navigatori 2000 - 2003.

Il Governo, le Regioni e le Autonomie Locali hanno, inoltre, convenuto sulla opportunità che nel regolamento di attuazione della normativa dei PUM venga introdotto, come criterio significativo per la valutazione dei progetti e per la ripartizione delle risorse, l'incremento della velocità commerciale dei mezzi di trasporto pubblico.

Per i motivi sopra esposti, si ritiene di estremo interesse cogliere tutte le opportunità offerte dall'attuazione della Legge n. 211/92, che, peraltro, per gli anni 1999 e 2000, ha previsto tempi estremamente contenuti sia per la presentazione delle richieste da parte degli enti, sia per la definizione delle graduatorie di priorità a livello regionale sia, infine, per l'invio dei progetti definitivi.

Poiché il mancato rispetto delle scadenze prefissate e la non completa presentazione delle documentazioni richieste comporta l'esclusione dalla graduatoria nazionale, è opportuno che le amministrazioni interessate avvino per tempo gli studi e definiscano con tempestività le proprie scelte.

Per l'anno 1999, ad esempio, progetti, non ancora compiutamente definiti, non sono stati inclusi nella graduatoria ammissibile dei progetti finanziati.

Per quanto riguarda la graduatoria per l'anno 2000, sono stati presentati sei progetti - quattro dal Comune di Genova e due dal Comune di Savona -, tra i quali sono stati ammessi al finanziamento:

- la prosecuzione della metropolitana di Genova;
- la filovia lungo la Valbisagno;
- la filovia Vado-Savona.

## **Criteria per le autorizzazioni di cui all'articolo 7 della L.R. n. 31/98**

La legge regionale prevede che, accanto ai trasporti regolati da contratti di servizio, possa essere autorizzato, a seguito della presentazione di una specifica istanza, lo svolgimento di servizi per i quali non è prevista l'erogazione di alcun corrispettivo.

Nel richiamare i contenuti delle richieste ed i requisiti necessari ai fini del rilascio delle autorizzazioni, si ritiene utile sottolineare agli enti interessati il contenuto del comma 1 dell'articolo 12 della L.R. n. 31/98, dove si afferma che i veicoli acquistati con il contributo della Regione o dello Stato, trascorso il periodo transitorio di cui al comma 2 dell'articolo 8 - vale a dire il 31 dicembre 2001 - non possono essere distratti dal servizio pubblico di linea.

Le autorizzazioni devono essere richieste agli enti titolari delle funzioni amministrative, competenti per territorio, e sono ritenute concesse qualora non venga comunicato all'interessato un motivato provvedimento di diniego entro trenta giorni dalla data di ricevimento dell'istanza.

È compito degli enti provvedere ad effettuare una istruttoria che valuti – sentito eventualmente il parere dell'azienda che ha stipulato il contratto di servizio per l'esercizio dei livelli minimi – se il servizio richiesto si ponga in concorrenzialità con quelli ferroviari e su gomma.

In particolare, i servizi si pongono in concorrenzialità e, pertanto, non possono essere autorizzati se si sviluppano all'interno di fasce orarie garantite, ai sensi della lettera o) del comma 4 dell'articolo 5 della L.R. n. 31/98.

La durata dell'autorizzazione ha validità massima di tre anni e cessa, comunque, all'entrata in vigore di un nuovo contratto di servizio per i servizi minimi relativi al bacino maggiormente interessato dal percorso.

L'impresa che richiede l'autorizzazione:

- deve possedere i requisiti di cui al Decreto del Ministro dei Trasporti 20 dicembre 1991, n. 448;
- deve assicurare standard di sicurezza, comfort e qualità dei servizi (media vetustà del parco, ecc.) di livelli analoghi a quelli previsti per i servizi minimi del bacino o dei bacini interessati dal servizio in esame;
- deve aver ottenuto dagli enti competenti il riconoscimento, ai fini della sicurezza e regolarità dell'esercizio, dell'idoneità del percorso, delle sue eventuali variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate, in relazione anche alle caratteristiche dei veicoli da impiegare;
- deve attenersi, nella disciplina del personale, al C.C.N.L. autoferrotranvieri;
- può fissare in modo autonomo le tariffe;

- deve garantire la libera circolazione ai soggetti di cui alle lettere a), b), c), del comma 4 dell'articolo 9 della L.R. n. 31/98;
- non può subconcedere i servizi autorizzati;
- ha facoltà di cessare i servizi, comunicandolo, con nota raccomandata, all'ente competente, trenta giorni prima della loro interruzione.

Si evidenzia che il mancato rispetto di ciascuno dei predetti vincoli comporta la decadenza dell'autorizzazione.

Le richieste devono essere sottoscritte dal titolare o dal legale rappresentante dell'impresa e devono contenere le seguenti indicazioni:

- denominazione dell'impresa richiedente, sede, codice fiscale e/o partita IVA;
- modalità di esercizio proposte;
- percorso e fermate, programma, periodo, orari e prescrizioni di esercizio;
- cartina geografica nella quale siano individuate con colorazioni diverse il percorso richiesto, il percorso di eventuali autolinee finite, il percorso delle linee ferroviarie, i percorsi di linee di servizio pubblico locale;
- i veicoli destinati al servizio, e la dichiarazione che gli stessi non sono stati acquistati con il contributo della Regione o dello Stato.

Le predette modalità di autorizzazione valgono, per quanto applicabili, anche nel caso di linee denominate di "**granturismo**" ai sensi dell'articolo 12 della Legge 28.9.1939, n. 1822.

Nel caso di servizi di "granturismo" a carattere interregionale, l'autorizzazione deve essere formalmente rilasciata dalla Regione Liguria, sentito il parere dell'altra Regione e delle Province Liguri interessate.

In relazione a quanto disposto dall'articolo 12 della L.R. n. 31/98 in materia di distrazione dei veicoli dal servizio pubblico di linea, le autorizzazioni consentite ai sensi del comma 1 dell'articolo 7, in armonia con quanto previsto dall'articolo 87 del D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, sono rilasciate dagli enti competenti, titolari delle funzioni amministrative, che ne stabiliscono le modalità.

## **Passaggio alla Regione della Ferrovia Genova Casella**

In base all'articolo 8 del D. Lgs. n.422/97, che delega alle regioni funzioni e compiti di programmazione e di amministrazione inerenti i servizi ferroviari di interesse regionale e locale non in concessione alle Ferrovie dello Stato, la Regione Liguria acquisisce la proprietà della ferrovia Genova - Casella S.r.l. e di tutti i beni, gli impianti e le infrastrutture in uso alla stessa, divenendo contestualmente ente concedente della ferrovia, al posto dello Stato, a far data dal 1 gennaio 2001.

La normativa consente alla Regione di affidare a tale società la gestione dei servizi sino al 31 dicembre 2003, mentre dal 1 gennaio 2004 l'affidamento dovrà avvenire attraverso procedura concorsuale.

Considerate le modeste dimensioni dell'impianto (25 Km di linea), si ritiene necessario non separare la gestione del servizio da quella dell'infrastruttura; la società, pertanto, oltre all'espletamento dei servizi ferroviari, dovrà farsi carico della manutenzione e della gestione degli impianti, provvedendo ad assicurare la loro perfetta conservazione e funzionalità.

Resta fermo che i suddetti impianti ed infrastrutture permangono di proprietà della Regione, che li affiderà in comodato alla Genova - Casella S.r.l.

Durante il periodo intercorrente sino al 31 dicembre 2003 si potrà valutare, inoltre, la possibilità di alienare una parte o la totalità delle quote societarie, individuando i possibili soggetti interessati all'acquisizione anche tra le aziende che esercitano il trasporto pubblico locale.

Attualmente è in corso di definizione il contratto di servizio 2001 - 2003, che prevede un volume annuo di servizio di 168.790 treni\*km a fronte di un corrispettivo pari a 3 miliardi e 256 milioni di lire, trasferite dallo Stato.

Per quanto riguarda i finanziamenti destinati ad interventi di manutenzione straordinaria delle infrastrutture e del materiale rotabile dalla Legge n. 297/78, e gli interventi diretti ad attuare il risanamento tecnico ed economico della ferrovia, la Regione dovrà attuare una programmazione triennale degli investimenti, prevedendo gli indirizzi in ordine alla realizzazione degli stessi.

## ALLEGATO

### **CRITERI PER L'EFFETTUAZIONE DELLE GARE PER LA CONCESSIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA**

#### **Premesse**

Secondo quanto stabilito dalla normativa nazionale, allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, la Regione Liguria ha disposto, con la L.R. n.31/98, che, al termine del periodo transitorio 1999-2001, la concessione dei servizi medesimi, nei diversi bacini di traffico, avvenga mediante le procedure concorsuali previste dalla normativa comunitaria.

In particolare, l'aggiudicazione dei servizi avviene sulla base di quanto previsto dal D.Lgs. n.158/95, di attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi.

In questo contesto, si ritiene opportuno riassumere i principali contenuti di tale decreto e le indicazioni in merito da parte della Regione Liguria, tenendo presente che è possibile gestire le gare per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, nel rispetto dei criteri definiti dal D.Lgs. n.158/95, secondo due diverse alternative:

1. porre a gara un ammontare prestabilito di chilometri di percorrenza annua;
2. determinare la misura del corrispettivo annuo del servizio, lasciando i concorrenti liberi di proporre un incremento nella quantità delle prestazioni offerte.

#### **Procedure di gara e criteri di aggiudicazione**

Il D.Lgs. n.158/95 disciplina l'ambito di applicazione e le modalità di indizione delle gare per l'aggiudicazione degli appalti; l'aggiudicazione, in particolare, può avvenire mediante una delle seguenti procedure:

- aperta, o asta pubblica, quella accessibile a tutti i soggetti in possesso dei requisiti;
- ristretta, o licitazione privata, ovvero appalto concorso, quella alla quale partecipano solo i candidati invitati dal soggetto aggiudicatore;
- negoziata, o trattativa privata, quella in cui il soggetto aggiudicatore consulta i candidati di propria scelta e negozia con uno o più di essi le condizioni dell'appalto.



E' da osservare che il D.Lgs. n.158/95 non indica alcuna preferenza per uno dei metodi indicati, tanto più che il valore degli importi delle gare impone in ogni caso la pubblicazione del bando.

Si segnala, comunque, che nel caso di asta pubblica e di licitazione privata non è consentita alcuna successiva trattativa con l'aggiudicatario dopo l'espletamento della gara.

Gli appalti, secondo quanto disposto dal decreto, sono aggiudicati in base ad uno dei seguenti criteri:

- il prezzo più basso;
- l'offerta economicamente più vantaggiosa, valutabile in base ad elementi diversi, quali il costo di gestione, il rendimento, la qualità, il prezzo, ecc., la cui valutazione deve avvenire attraverso un sistema di punteggio predefinito.

A tale proposito, il criterio che la Regione ritiene più idoneo per la concessione di un servizio ad elevata valenza sociale come il trasporto pubblico locale, è senza dubbio quello dell'**offerta economicamente più vantaggiosa**.

In questo caso, a differenza del criterio del prezzo più basso, il capitolato e le specifiche tecniche potranno essere meno dettagliate e costituire i requisiti minimali richiesti, che i soggetti partecipanti dovranno sviluppare nella propria offerta tecnica.

Pertanto, occorre che il capitolato indichi, possibilmente nell'ordine decrescente dell'importanza che è loro attribuita, tutti gli elementi di cui si deve tenere conto, nonché i pesi percentuali assegnati preventivamente a ciascun elemento.

### **Informazione al mercato**

Per quanto riguarda la pubblicità della gara, il D.Lgs. n.158/95 dispone che il mercato venga obbligatoriamente informato dell'indizione nel seguente modo:

- pubblicazione del bando di gara integrale sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità europea;
- pubblicazione del bando di gara integrale sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana;
- pubblicazione di un estratto su due quotidiani a diffusione nazionale e su un quotidiano a diffusione regionale.

### **Documentazione richiesta**

La normativa vigente esemplifica, inoltre, le caratteristiche che i concorrenti devono possedere, ponendo a loro carico la presentazione di un'idonea documentazione, atta a provare le qualità dichiarate.

L'elenco richiesto si può riassumere nei seguenti punti:

- a) certificati o dichiarazioni sostitutive attestanti che il soggetto non rientra in una delle categorie di fornitori escluse dalla partecipazione alle gare;
- b) documenti atti a provare la capacità finanziaria ed economica dell'impresa (dichiarazioni bancarie, bilanci, dichiarazioni concernenti il fatturato globale, o altri documenti ritenuti idonei);
- c) documenti atti a provare le capacità tecniche dell'impresa:
  - elenco dei principali servizi prestati durante gli ultimi tre anni, con l'indicazione degli importi, delle date e dei destinatari dei servizi stessi;
  - indicazione degli organi tecnici incaricati dei controlli di qualità;
  - indicazione del numero medio annuo di dipendenti e del numero di dirigenti impiegati negli ultimi tre anni;
  - descrizione delle attrezzature tecniche, dei materiali e degli strumenti utilizzati per la prestazione del servizio e delle misure adottate per garantire la qualità;
  - controllo effettuato dagli organismi ufficiali competenti sulla capacità di produzione e sulle misure adottate per il controllo della qualità;
  - indicazione della quota di appalto che il concorrente intende eventualmente subappaltare;
- d) iscrizione nel registro delle imprese presso la CCIAA o in uno dei registri professionali o commerciali previsti secondo le modalità vigenti nello Stato di residenza;
- e) attestato di idoneità professionale di cui al Decreto del Ministero dei Trasporti n.448 del 20.12.1991.

E' implicito, inoltre, che i soggetti partecipanti alle procedure concorsuali dovranno attenersi al rispetto della normativa vigente in materia di sicurezza.

Il bando di gara dovrà espressamente indicare quale sia la **documentazione "a pena di esclusione"**, ovvero quella che, se non presentata o presentata con valori insufficienti, comporta automaticamente l'esclusione dalla gara.

A titolo esemplificativo, è evidente che se un concorrente non possiede il titolo abilitativo di cui al punto e), sarà escluso; per quanto riguarda la dimostrazione delle capacità finanziarie e tecniche dei soggetti partecipanti, invece, è necessario disporre contestualmente una valorizzazione oggettiva e perciò misurabile, ad esempio:

- ultimi tre bilanci in attivo;
- valore medio del fatturato degli ultimi tre anni pari all'importo a base di gara rapportato ad un anno;
- almeno uno degli ultimi servizi prestati per un importo pari ad almeno due terzi del valore a base di gara rapportato ad un anno.

In particolare, per quanto riguarda la facoltà di subappalto, secondo i criteri ed i limiti disposti dall'articolo 11 della L.R. n.31/98, nonchè quanto previsto nel Contratto-tipo, il concorrente dovrà obbligatoriamente specificare quali linee e/o corse, oppure quanti chilometri intenda subappaltare, nel rispetto delle norme comunitarie.

Infine, si ritiene opportuno indicare nel bando che sono ammessi anche la documentazione ed i titoli previsti dalla equivalente legislazione dei paesi appartenenti alla Comunità Europea.

### **Associazioni Temporanee di Imprese e Consorzi**

Per quanto riguarda la partecipazione alla gara da parte di Associazioni Temporanee di Imprese (ATI), si ricorda che:

- la costituzione delle stesse non può essere concomitante o successiva all'aggiudicazione della gara (ne consegue che l'atto di costituzione dovrà essere un documento allegato);
- l'abilitazione prevista dal D.M. n.448/1991 deve essere posseduta da tutti i soggetti facenti parte dell'ATI che effettuino il trasporto di viaggiatori;
- le capacità finanziarie e tecniche sono rappresentate dalla sommatoria delle singole capacità di ciascun soggetto aderente all'ATI.

Nel caso di Consorzi di imprese, invece, è necessario che sia reso esplicito, nella fase di presentazione dell'offerta, quale dei consorziati eseguirà direttamente il servizio.

### **Esclusione dalle gare**

A norma dell'articolo 18 del D.Lgs. n.422/97, così come modificato dal D.Lgs. n.400/99, alle gare possono partecipare i soggetti in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, con **esclusione delle società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto o attraverso procedure non ad evidenza pubblica, e delle società dalle stesse controllate**. Tale esclusione non opera limitatamente alle gare che hanno ad oggetto i servizi già espletati dai soggetti stessi.

Per quanto riguarda il divieto di partecipare alle gare imposto alle società che si trovino tra loro in una posizione di controllo, l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici ne riconosce la legittimità, in quanto il sistema della gara pubblica può funzionare solo nel caso in cui le imprese partecipanti si trovino in posizione di reciproca ed effettiva concorrenza, e dunque non sia possibile il verificarsi di effetti distorsivi sulla regolarità dell'affidamento.

A questo proposito, si conclude con il suggerimento che i bandi contengano la richiesta ai partecipanti di indicare le imprese rispetto alle quali si trovano in situazione di controllo, ovvero di dichiarare l'inesistenza di tali situazioni.

### **Incombenze dell'Ente appaltante**

Con la L.R. n.31/98, che detta norme in materia, la Regione ha trasferito alle Province ed al Comune di Genova **lo svolgimento delle procedure di gara** per l'individuazione del soggetto gestore e per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, nei relativi bacini di traffico.

Con le procedure di gara, inoltre, gli enti preposti devono **individuare i beni mobili ed immobili funzionali all'esercizio** da trasferire al soggetto aggiudicatario, stabilendo le modalità ed il titolo del trasferimento, nonché il loro valore, al netto dei contributi regionali.

A questo proposito, è opportuno che i suddetti enti individuino al più presto i cespiti strumentali, attraverso una puntuale ricognizione presso gli attuali concessionari.

In particolare, per quanto riguarda i veicoli acquistati con il contributo della Regione o dello Stato, la normativa regionale ha stabilito che dal 2002 essi non possano venire distratti dal servizio pubblico di linea.

**Oggetto della gara** sono i servizi di trasporto pubblico locale che scaturiscono dagli Accordi di Programma tra gli enti locali per la determinazione dei livelli di quantità e standard di qualità.

In particolare, la legge regionale specifica che, per ciascun bacino di traffico, i servizi relativi ai livelli minimi costituiscono l'unità di gestione da porre a gara in un'unica soluzione: in altri termini, questo significa che non è possibile effettuare alcuna suddivisione del complesso dei trasporti all'interno del bacino.

Nell'ambito delle specifiche tecniche, l'ente appaltante dovrà definire i servizi attraverso:

- il complesso dei chilometri di percorrenza annua;
- il grafo della rete, fornito su cartografia regionale in scala 1:5.000 oppure su cartografia numerica regionale;
- la fissazione delle fasce orarie garantite al concessionario, ai sensi dell'articolo 5, comma 4, lettera o).

i concorrenti sarà richiesto di sviluppare nell'offerta tecnica i seguenti punti:

- specifica delle fermate e delle relative polimetriche
- identificazione delle linee, della loro periodicità e dei relativi orari.

E' evidente che l'ente appaltante dovrà richiedere un'assoluta corrispondenza biunivoca tra gli argomenti delle specifiche tecniche e quelli sviluppati nelle offerte tecniche, al fine di consentire una valutazione comparata ed oggettiva di quanto offerto dai vari concorrenti.

All'aggiudicazione della gara segue il provvedimento di concessione; in particolare, l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale è regolato mediante **contratti di servizio** predisposti sulla base del Contratto-tipo, approvato dalla Giunta regionale.

Tali contratti devono essere stipulati almeno tre mesi prima dell'inizio del periodo di validità.

Per quanto riguarda la durata dell'appalto, la l.r. 31/1998 ha stabilito un periodo almeno quinquennale, mentre il D. Lgs. 422/1997, all'articolo 18, fa riferimento ad una durata non superiore a nove anni; in questo contesto, si ritiene idoneo suggerire di assumere un periodo di **nove anni** - corrispondente a tre periodi triennali, al fine di rimanere in sintonia con la validità dei bilanci di previsione degli Enti locali - articolato in un primo periodo di sei anni, per il quale la Regione Liguria assicurerà risorse quantomeno pari a quelle previste nell'esercizio 2001, prorogabile per un secondo periodo di tre anni a seguito dell'avvenuta quantificazione delle risorse relative.

Inoltre, è opportuno evidenziare che il soggetto aggiudicatario deve assicurare il rispetto dei criteri di politica tariffaria, stabiliti dalla Giunta regionale, fissando le tariffe in modo tale che siano comprese all'interno delle fasce individuate dalla Regione.

Nel caso di introduzione di sistemi di obliterazione non cartacei, deve essere garantito un sollecito adeguamento del medesimo agli standard definiti, al fine di raggiungere l'interoperabilità tra i sistemi di tutte le aziende liguri.

Si ritiene utile, infine, richiamare la necessità che venga prefissato dall'ente appaltante un sistema di **penalità** ben determinato e congruo in relazione agli importi oggetto della gara, al fine di assicurare il **rispetto di tutti gli impegni** assunti dall'azienda aggiudicataria e, nel contempo, la **continuità dell'esercizio** che, vale la pena di sottolineare, è indispensabile a garantire il diritto alla mobilità dei cittadini, oltre a consentire condizioni di vivibilità nelle aree urbane e di accessibilità nelle aree a scarsa domanda.

## Documenti di gara

Per quanto riguarda i documenti inerenti le procedure di gara che gli enti preposti devono predisporre, secondo quanto previsto dal D.Lgs. n.158/95, si ritiene opportuno fornire una schematica elencazione dei suddetti:

### 1. Bando di gara

L'allegato XII del D.Lgs. n.158/95 riporta i bandi tipo, per ciascuna procedura, che i soggetti appaltanti devono pubblicare al fine di indire la gara.

Si ritiene consigliabile, al fine di evitare eventuali ricorsi, che sul bando siano chiaramente indicati:

- i documenti da presentare a pena di esclusione;
- le percentuali che devono essere possedute da ciascun soggetto aderente ad un'ATI con riferimento alle caratteristiche economiche e tecniche;

- la facoltà di escludere le offerte anormalmente basse se, dopo avere esaminato le necessarie giustificazioni, non sono da ritenersi valide;
- la facoltà di procedere all'aggiudicazione anche nel caso di un'unica offerta, purchè considerata adeguata.

## **2. Disciplinare di gara o Lettera di invito**

E' il documento con il quale l'ente appaltante descrive le regole con cui gestire la gara ed assegnare l'appalto.

Per quanto riguarda il contenuto è opportuno, per garantire la massima trasparenza, che vengano sviluppati i seguenti argomenti:

- a) l'oggetto della gara;
- b) l'importo a base di gara;
- c) l'elenco dei documenti da presentare;
- d) il criterio di aggiudicazione;
- e) le modalità di compilazione dell'offerta economica;
- f) le modalità di presentazione dell'offerta tecnica, articolata per punti e conforme al capitolato ed alle specifiche tecniche;
- g) le modalità di assegnazione dei punteggi relativamente all'offerta economica e a quella tecnica;
- h) la cauzione da presentare unitamente all'offerta.

Al Disciplinare devono inoltre essere allegati i seguenti documenti di riferimento:

- indicazioni per la presentazione formale delle offerte;
- capitolato d'oneri;
- contratto-tipo;
- criteri di politica tariffaria.

## **3. Capitolato d'oneri**

Contiene tutte le obbligazioni a cui il soggetto aggiudicatario e l'ente appaltante dovranno ottemperare durante il rapporto contrattuale.

I contenuti minimi di questo documento sono gli argomenti previsti dal comma 4 dell'articolo 5 della L.R. n.31/98, come definiti nel contratto-tipo; inoltre, è necessario che nel capitolato vengano specificati:

- i valori e le modalità di passaggio dei beni mobili ed immobili funzionali all'esercizio da trasferire al soggetto aggiudicatario;
- le modalità di passaggio del personale;
- il prezzo dei titoli di viaggio per il primo anno di vigenza del contratto, nonché i criteri di variazione nei periodi successivi, subordinati ad un vincolo di crescita legato all'indice dei prezzi al consumo; in particolare, la variazione dei prezzi potrebbe avere cadenza non inferiore all'anno.

## **4. Specifiche tecniche**

Sono il documento con il quale l'ente appaltante descrive l'aspetto tecnico dell'appalto.

Come già ricordato, nel caso di aggiudicazione con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, le specifiche tecniche possono essere meno dettagliate e prescrittive di quanto lo sarebbero con il criterio del prezzo più basso; tuttavia, devono descrivere, indicando il livello minimale obbligatorio, tutti gli argomenti che i concorrenti dovranno sviluppare nella propria offerta tecnica.

E' importante, infatti, guidare i concorrenti a confrontarsi sui medesimi aspetti dell'appalto, altrimenti la valutazione delle offerte potrebbe risultare complessa, se non arbitraria.

A questo proposito può apparire riduttivo individuare i servizi unicamente mediante il complesso dei chilometri di percorrenza annua ed il grafo della rete, ma i concorrenti dovranno sviluppare gli ulteriori aspetti tecnici inerenti le fermate, le linee, la loro periodicità ed i relativi orari.

Si ritiene necessario, inoltre, che in questo ambito l'ente appaltante indichi l'entità e l'ubicazione delle corsie protette e degli impianti fissi di trasporto.

Infine, è opportuno che le specifiche tecniche siano suddivise in due distinte categorie:

- gli aspetti tecnici che descrivono lo status del concorrente nella fase precedente alla gara (possesso delle risorse tecniche, umane e strumentali);
- gli aspetti tecnici che i concorrenti si impegnano a sviluppare nel caso di assegnazione, indipendentemente da finanziamenti a vario titolo (ad esempio: attivazione di punti vendita o di punti di informazione, impegno ad acquistare mezzi a ridotta emissione di fattori inquinanti).

Nell'ambito dei criteri indicati a titolo esemplificativo nel paragrafo seguente, è consigliabile che gli enti appaltanti decidano di sviluppare nelle proprie specifiche tecniche quelli da essi ritenuti più consoni, restringendo la scelta ad un sottoinsieme rappresentativo di tutte le categorie.

## **Criteri di valutazione**

Alla luce del contesto normativo sopra delineato, la Regione Liguria ritiene opportuno fornire una elencazione di massima delle varie tipologie di criteri, che gli enti possono adottare nel sistema di valutazione delle offerte presentate dai concorrenti.

I criteri di valutazione sono suddivisi in categorie, secondo gli obiettivi perseguiti; nell'ambito di ogni categoria si è cercato di proporre una scelta di variabili rappresentative, tenendo presente che gli enti, a cui la Regione ha trasferito lo svolgimento delle procedure di gara, sono liberi di adottare i criteri ritenuti più consoni e più facilmente misurabili.

### **1. Fattori di qualità**

nello svolgimento del servizio:

- a) Copertura del territorio servito e capacità di stabilire collegamenti ottimali tra tutte le parti dell'ambito territoriale
- b) Frequenza delle corse ed estensione del servizio
  - nelle ore di punta
  - nella giornata
  - durante l'anno
- c) Regolarità: servizio con corse effettuate a cadenza costante
- d) Affidabilità: continuità del servizio come da programma
- e) Età media del parco mezzi
- f) Manutenzione dei mezzi

nei confronti dell'utenza:

- a) Informazioni all'utenza tramite punti di informazione o numero verde
- b) Sicurezza del viaggio
- c) Comfort e pulizia dei veicoli
- d) Servizio per i disabili
- e) Risposta ai reclami
- f) Qualità della guida

rispetto alle norme ambientali:

- a) Contenimento dei consumi energetici
- b) Riduzione delle immissioni inquinanti attraverso sistemi di trattamento dei gas di scarico
- c) Uso di veicoli a trazione elettrica
- d) Uso di gasolio emulsionato



nei confronti del personale:

- a) Rispetto degli standard di sicurezza previsti
- b) Formazione del personale

**2. Fattori di economicità**

- a) Subconcessioni e convenzioni
- b) Livelli del sistema tariffario:
  - \* valori proposti per il periodo iniziale
  - \* andamenti degli incrementi tariffari

**3. Fattori di efficacia**

- a) Quantità dei servizi offerti, espressa in vetture/km<sup>1</sup>
- b) Numero di collegamenti per i centri o gli ambiti con una popolazione indicativamente di 50 abitanti
- c) Servizi integrativi, servizi speciali (notturno, riservato)
- d) Integrazione: possibilità di usufruire del servizio in successione tra più vettori anche appartenenti al sistema ferroviario
- e) Sostegno allo sviluppo ed al riequilibrio del territorio

**4. Fattori di efficienza**

- a) Massimizzazione delle economie di scala al fine di ridurre i costi medi fissi
- b) Massimizzazione dell'utilizzo dei mezzi
- c) Minimizzazione dei costi marginali esterni (inquinamento, congestione del traffico, incidenti)
- d) Minimizzazione dei tempi di integrazione intermodale

**5. Altri fattori**

- a) Monitoraggio dei servizi offerti attraverso la rilevazione dei veicoli
- b) Monitoraggio della domanda
- c) Sistema di vendita dei biglietti a terra e a bordo
- d) Utilizzo di sistemi di oblitterazione magnetica o ad onde radio
- e) Garanzie occupazionali
- f) Piani di sviluppo e potenziamento delle reti e degli impianti

---

<sup>1</sup> Questo indicatore si può utilizzare solo nel caso in cui la gara preveda che i concorrenti propongano un incremento nella quantità delle prestazioni offerte.

## Esempi di sistema di valutazione

La formulazione di una graduatoria delle offerte avviene mediante un sistema di valutazione predefinito, in modo da assicurare la completa trasparenza della procedura decisionale; a questo scopo, per ogni criterio devono essere definiti uno o più indicatori quantitativi, tenendo conto che è consigliabile:

- utilizzare elementi misurabili o facilmente riconducibili a grandezze misurabili, affinché il confronto tra le varie offerte sia estremamente oggettivo e perciò inattaccabile;
- assegnare al valore dell'offerta tecnica un peso percentuale del 70% ed al fattore prezzo un peso del 30%.

In particolare, si propongono due differenti esempi di sistema di valutazione, sviluppati sulla medesima griglia, ricordando che gli indicatori utilizzati ed i punteggi attribuiti sono meramente indicativi; peraltro, si ritiene utile sottolineare che gli enti appaltanti possono scegliere soltanto alcuni degli indicatori suggeriti.

### Esempio A

Il punteggio viene attribuito alle offerte avvalendosi di un sistema di valutazione che assegna un massimo di 100 punti; in tal caso, i valori assegnati risultano assoluti, fermo restando che gli enti appaltanti potranno definire valori diversi da quelli proposti nell'esempio.

Offerta tecnica: valore suggerito 70 punti

Offerta economica: valore suggerito 30 punti

| <b>Indicatori dell'offerta tecnica</b> |  | <b>massimo 70 punti</b>       |
|--|--|-------------------------------|
| <b>Fattori di qualità</b>              |  | massimo 20 punti              |
|  | Frequenza delle corse nelle ore di punta<br>Il punteggio è attribuito in modo direttamente proporzionale, assegnando 2 punti al valore medio | massimo 4 punti               |
|  | Età media del parco mezzi, calcolata con la formula:<br>n. mezzi di età inferiore a 10 anni/n. mezzi circolanti                              | massimo 3 punti               |
|  | Cicli di manutenzione dei mezzi: <ul style="list-style-type: none"> <li>• mensili</li> <li>• bimestrali</li> <li>• trimestrali</li> </ul>    | 3 punti<br>2 punti<br>1 punto |
|  | Impegno ad attivare, entro sei mesi, un numero   | 1 punto                       |

|                               |   |                    |
|-------------------------------|---|--------------------|
|                               | verde per l'informazione all'utenza   |                    |
|                               | Capacità di trasporto utenti disabili, calcolata con la formula:<br>n. mezzi attrezzati per il trasporto di disabili/n. mezzi circolanti                              | massimo 2 punti    |
|                               | Numero di veicoli a trazione elettrica non in sede propria  | massimo 2 punti    |
|                               | Impegno ad utilizzare gasolio emulsionato o sistemi di trattamento dei gas di scarico:<br>sul 100% dei mezzi<br>sul 50% dei mezzi                                     | 2 punti<br>1 punto |
|                               | Corsi di formazione del personale, valutati con la formula:<br>personale coinvolto/personale totale   | massimo 2 punti    |
|                               | Certificato di qualità aziendale  | 1 punto            |
| <b>Fattori di economicità</b> |   | massimo 9 punti    |
|                               | Subconcessioni e convenzioni<br>Il punteggio è attribuito in modo inversamente proporzionale alla percentuale di subconcessione, assegnando 1,5 punti al valore medio | massimo 3 punti    |
|                               | Prezzo del titolo di viaggio ordinario nel primo anno<br>Il punteggio è attribuito in modo inversamente proporzionale, assegnando 1,5 punti al valore medio           | massimo 3 punti    |
|                               | Incremento del prezzo del titolo di viaggio ordinario<br>Il punteggio è attribuito in modo inversamente proporzionale, assegnando 1,5 punti al valore medio           | massimo 3 punti    |
| <b>Fattori di efficacia</b>   |   | massimo 24 punti   |
|                               | Numero di vetture/km offerte<br>Il punteggio è attribuito in modo direttamente proporzionale, assegnando 1 punto al valore più basso                                  | massimo 13 punti   |
|                               | Numero di collegamenti con i centri abitati da più di 50 persone  | massimo 6 punti    |

|                              |  |  |
|------------------------------|--|--|
|                              | Il punteggio è attribuito in modo direttamente proporzionale, assegnando 3 punti al valore medio   |  |
|                              | Servizi speciali: <ul style="list-style-type: none"> <li>• notturno</li> <li>• servizi scolastici</li> <li>• collegamento con ospedali</li> <li>• altri</li> </ul> | 2 punti<br>1 punto<br>1 punto<br>1 punto |
| <b>Fattori di efficienza</b> |  | massimo 5 punti                          |
|                              | Coefficiente di utilizzo dei mezzi, calcolato con la formula:<br>n. viaggiatori complessivi/ n. mezzi circolanti   | massimo 2 punti                          |
|                              | Minimizzazione dei tempi di integrazione intermodale<br>Il punteggio è attribuito in modo inversamente proporzionale, assegnando 1,5 punti al valore medio         | massimo 3 punti                          |
| <b>Altri fattori</b>         |  | massimo 12 punti                         |
|                              | Monitoraggio della domanda: <ul style="list-style-type: none"> <li>• indagine sistematica</li> <li>• indagine semestrale</li> </ul>                                | 2 punti<br>1 punto                       |
|                              | Disponibilità a organizzare una rete di vendita dei biglietti a terra mediante apparecchiature apposite  | 1 punto                                  |
|                              | Vendita sistematica dei biglietti a bordo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• nelle fasce notturne</li> <li>• nei giorni festivi</li> </ul>                  | 1 punto<br>1 punto                       |
|                              | Disponibilità a partecipare a investimenti per lo sviluppo di sistemi di obliterazione magnetica o ad onde radio   | 2 punti                                  |
|                              | Piano di riutilizzo del personale non dirigente del gestore uscente  | 5 punti                                  |

| Indicatore<br>economica | dell'offerta   |                             |
|-------------------------|--|-----------------------------|
|                         | Ribasso sul corrispettivo di gara<br>Il punteggio è attribuito con la formula:<br><br>$Y = \sqrt{x} / (\sqrt{x} + 1) * 33$ dove:<br>Y= punteggio espresso in decimali<br>x= sconto percentuale | <b>massimo 30<br/>punti</b> |

### Esempio B

Il punteggio viene attribuito alle offerte avvalendosi di una formula che esprime una media pesata tra il prezzo e il valore dell'offerta tecnica, e nel contempo media i valori assegnati ai diversi concorrenti; in questo caso i valori sono relativi e quindi la graduatoria che ne risulta è più rappresentativa, in quanto tiene conto dei rapporti tra le varie offerte.

$$Pt(i) = X * P_{\min} / P(i) + Y * VT(i) / VT_{\max}$$

dove:

$Pt(i)$  = punteggio assegnato all'i-esimo concorrente

X e Y = pesi percentuali assegnati rispettivamente al prezzo ed all'offerta tecnica  
 Si consiglia X = 30% e Y = 70%

$P_{\min}$  = prezzo minimo offerto tra tutti i concorrenti

$P(i)$  = prezzo offerto dall'i-esimo concorrente

$VT(i)$  = valutazione assegnata all'offerta tecnica dell'i-esimo concorrente

$VT_{\max}$  = massima valutazione assegnata tra tutte le offerte tecniche presentate

Ovviamente, anche la valutazione tecnica assegnata a ciascuna offerta può essere espressa mediante una formula che tiene conto dei vari elementi, secondo una matrice j,k:

$$VT(i) = \sum \text{peso}(jk) * \text{par}(i)(jk) / \text{MAX par}(jk)$$

dove:

- $Vl(i)$  = valutazione assegnata all'offerta tecnica dell'i-esimo concorrente  
 $j$  e  $k$  = indici della matrice  
 $\text{peso}(jk)$  = peso percentuale  $j$  dell'elemento della matrice  $j,k$   
 $\text{par}(i)(jk)$  = valore assegnato all'i-esimo concorrente relativamente all'elemento della matrice  $j,k$   
 $\text{MAX par}(jk)$  = valore massimo assegnato tra tutti i concorrenti relativamente all'elemento della matrice  $j,k$

Quest'ultimo esempio è chiarito dalla seguente tabella, che fornisce i pesi percentuali di ogni elemento rapportati al valore totale dell'offerta tecnica; i pesi, in particolare, sono stati calcolati in riferimento ai punteggi assegnati nell'esempio A (ad esempio, per il fattore Frequenza delle corse, 4 punti su 70 equivalgono al 5,71%).

Per quanto riguarda i valori attribuiti ai concorrenti relativamente agli elementi della matrice, il riferimento è sempre la tabella dell'esempio A, e quindi il rapporto per il fattore Frequenza delle corse sarà, ad esempio, 2/3, ovvero il valore assegnato all'i-esimo concorrente/il valore massimo assegnato tra tutti i concorrenti.

| <b>Indicatori dell'offerta tecnica</b> |   |              |
|--|---|--------------|
| <b>Fattori di qualità</b>              |   | <b>28,57</b> |
|  | Frequenza delle corse nelle ore di punta  | 5,71         |
|  | Età media del parco mezzi   | 4,28         |
|  | Cicli di manutenzione dei mezzi   | 4,28         |
|  | Numero verde per l'informazione   | 1,43         |
|  | Capacità di trasporto utenti disabili   | 2,86         |
|  | Veicoli a trazione elettrica non in sede propria                                      | 2,86         |
|  | Impegno ad utilizzare gasolio emulsionato o sistemi di trattamento dei gas di scarico | 2,86         |
|  | Corsi di formazione del personale   | 2,86         |
|  | Certificato di qualità aziendale  | 1,43         |
| <b>Fattori di economicità</b>          |   | <b>12,86</b> |
|  | Subconcessioni e convenzioni  | 4,29         |

|                              |   |              |
|------------------------------|---|--------------|
|                              | Prezzo del titolo di viaggio ordinario nel primo anno               | 4,29         |
|                              | Incremento del prezzo del titolo di viaggio ordinario               | 4,28         |
| <b>Fattori di efficacia</b>  |   | <b>34,29</b> |
|                              | Numero di vetture/km offerte  | 18,57        |
|                              | Numero di collegamenti con i centri abitati da più di 50 persone    | 8,57         |
|                              | Servizi speciali  | 7,15         |
| <b>Fattori di efficienza</b> |   | <b>7,14</b>  |
|                              | Coefficiente di utilizzo dei mezzi                                  | 2,86         |
|                              | Minimizzazione dei tempi di integrazione intermodale                | 4,28         |
| <b>Altri fattori</b>         |   | <b>17,14</b> |
|                              | Monitoraggio della domanda  | 2,86         |
|                              | Rete di vendita dei biglietti a terra                               | 1,42         |
|                              | Vendita sistematica dei biglietti a bordo                           | 2,86         |
|                              | Sviluppo di sistemi di obliterazione magnetica o ad onde radio      | 2,86         |
|                              | Piano di riutilizzo del personale non dirigente del gestore uscente | 7,14         |

**DELIBERAZIONE  
DEL CONSIGLIO REGIONALE**

28.12.2001

N. 74

**Piano di intervento per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali per gli anni 2001 e 2002. Rifinanziamento legge 18 giugno 1998 n. 194.**

IL CONSIGLIO REGIONALE

omissis

DELIBERA

- di approvare il Piano Investimenti relativo al contributo di cui all'articolo 2 comma 5 della legge 194/1998, così come specificato nel documento allegato parte integrante e necessaria della presente deliberazione, con particolare riferimento ai valori di ripartizione tra le singole aziende di trasporto pubblico locale;
- di autorizzare la Giunta regionale alla effettuazione degli impegni di spesa e della successiva erogazione dei contributi, a favore di Trenitalia S.p.A. e delle singole aziende di trasporto pubblico locale, a seguito della effettiva disponibilità delle risorse in conseguenza alla stipula dei mutui attivabili negli anni 2001 e 2002 e sulla base di quanto specificato nel documento allegato parte integrante e necessaria della presente deliberazione;
- di ammettere a finanziamento gli ordini di acquisto di materiale rotabile effettuati successivamente al 1° gennaio 2001.

IL PRESIDENTE

Vincenzo Gianni Plinio

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO

Mario Maggi

(allegato omissis)

**DECRETO DEL PRESIDENTE  
DELLA GIUNTA REGIONALE**

10.01.2002

N. 1

**Comune di Andora (SV) - Approvazio-**

**ne variante alle Norme di Attuazione del Piano Regolatore Generale per l'incremento volumetrico delle strutture ricettive, con conseguente integrazione dell'art. 15.**

IL PRESIDENTE  
DELLA GIUNTA REGIONALE

omissis

DECRETA

- 1) È approvata, con le precisazioni e a condizione dell'accettazione delle prescrizioni in premessa richiamate, la variante alle Norme di Attuazione del Piano Regolatore Generale del Comune di Andora, concernente l'integrazione dell'art. 15, finalizzata a consentire l'incremento volumetrico delle strutture ricettive per permettere l'adeguamento delle stesse alla normativa inerente l'igiene sui posti di lavoro e alle disposizioni antincendio, quale adottata con deliberazione consiliare n. 26 in data 25.5.2000;
- 2) Il presente decreto sarà reso noto mediante pubblicazione, per estratto, sul Bollettino Ufficiale della Regione Liguria anche ai sensi e per gli effetti della legge regionale 28.12.1988 n. 75 nonché mediante deposito, con i relativi allegati, a libera visione del pubblico presso la segreteria del Comune di Andora a norma dell'art. 10, 6° comma, della citata Legge Urbanistica n. 1150/1942 e successive modificazioni;
- 3) Ai sensi dell'art. 3, comma 4, della Legge 7.8.1980 n. 241, si dà atto che avverso il presente provvedimento è ammessa proposizione di ricorso giurisdizionale avanti il Tribunale Amministrativo Regionale della Liguria, secondo le modalità di cui alla Legge 6.12.1971 n. 1034, ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato, a norma del Decreto del Presidente della Repubblica 24.11.1971 n. 1199, rispettivamente entro 60 e 120 giorni dalla data di avvenuta pubblicazione del decreto stesso.

IL PRESIDENTE  
DELLA GIUNTA REGIONALE  
Sandro Biasotti



## DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO PROVINCIALE DI GENOVA

13.11.2001

N. 50/79490

**Adozione ai sensi dell'art. 97 della l.r. 18/99 del Piano di Bacino stralcio per il rischio idrogeologico, ai sensi del d.l. 180/98 e s.m.i., di porzioni di territorio a completamento degli ambiti territoriali nn. 12 e 13.**

IL CONSIGLIO PROVINCIALE

omissis

DELIBERA

1. di adottare il Piano stralcio di Bacino per il rischio idrogeologico, ai sensi del D.L. 180/98 e s.m.i., di porzioni di territorio a completamento degli Ambiti territoriali nn. 12 e 13, costituito dagli elaborati elencati in precedenza, ai sensi e per gli effetti dell'art. 97 della legge regionale n. 18/1999;
2. di dare mandato alla competente Area 06 - Difesa del suolo, opere ambientali e piani di bacino - per l'espletamento degli adempimenti procedurali previsti dall'art. 97 della più volte citata legge regionale n. 18/1999, riguardo alla pubblicazione dei Piani ed alla loro trasmissione agli Enti pubblici individuati dalla ridetta legge per l'espressione dei relativi pareri di competenza;
3. omissis.

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

IL SEGRETARIO GENERALE

---



---

## DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO PROVINCIALE DI GENOVA

04.12.2001

N. 62/86125

**Approvazione ai sensi dell'art. 97 della l.r. 18/99 del Piano di Bacino stralcio per la difesa idrogeologica, geo-**

**morfológica, per la salvaguardia della rete idrografica e per la compatibilità delle attività estrattive del torrente Bisagno.**

IL CONSIGLIO PROVINCIALE

omissis

DELIBERA

1. di approvare il Piano di Bacino per il torrente Bisagno, stralcio per la difesa idrogeologica, geomorfologica, per la salvaguardia della rete idrografica e per la compatibilità delle attività estrattive costituito dagli elaborati elencati in precedenza, ai sensi e per gli effetti dell'art. 97 della legge regionale n. 18/1999;
2. di dare mandato alla competente Area 06 - Difesa del suolo, opere ambientali e piani di bacino - per l'espletamento degli adempimenti procedurali previsti dall'art. 97 della più volte citata legge regionale n. 18/1999, riguardo alla pubblicazione del Piano ed alla sua trasmissione agli Enti pubblici individuati dalla ridetta legge;
3. omissis;
4. di dare atto che il Piano entra in vigore con la pubblicazione del provvedimento di approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione, fermo restando sino ad allora l'applicazione delle ordinarie misure di salvaguardia.

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

IL SEGRETARIO GENERALE

---



---

## DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI IMPERIA

27.12.2001

N. 50526

**Comune di Imperia - Piano particolareggiato di iniziativa privata della zona di ristrutturazione urbanistica indicata con la sigla "ZR29B - ex Sas-**

**so". Variante al P.R.G. di esclusivo interesse locale.**

IL PRESIDENTE

omissis

Visto il parere espresso dal Comitato Tecnico Urbanistico Provinciale con voto n. 971 del 12.11.01;

Ritenuto per i motivi sopra specificati, che la variante in oggetto sia meritevole di approvazione;

Vista la Legge Urbanistica 17.08.1942, n. 1150;

Vista la legge regionale n. 9/1983;

Vista la legge regionale n. 36/1997;

Visto il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico relativo all'assetto paesistico-ambientale della Liguria - approvato - ai sensi e per gli effetti del combinato disposto della l.r. 22.08.1984 n. 39 e dell'art. 1 bis del D.L. 312/1985 come convertito in Legge 08.08.1985 n. 431 - con deliberazione del Consiglio Regionale n. 6 in data 26.02.1990, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Liguria n. 17, parte II in data 26.04.1990;

DECRETA

- 1) di approvare la variante al Piano Regolatore Generale adottata dal Comune di Imperia con deliberazione del Consiglio Comunale n. 114 del 19.09.01 e relativa al Piano Particolareggiato di iniziativa privata della zona di ristrutturazione urbanistica "ZR29B" - ex Sasso;
- 2) che il presente decreto sarà reso noto mediante pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Liguria e all'Albo Pretorio della Provincia.

IL PRESIDENTE  
avv. Giovanni Giuliano

IL DIRIGENTE  
Ing. Enzo Viani

**DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI IMPERIA**

09.01.2002

N. 1411

**Comune di San Bartolomeo al Mare. Variante al Piano Regolatore Generale di esclusivo interesse locale relativa alla Zona Ra - Poiolo.**

IL PRESIDENTE

omissis

Visto il parere del Comitato Tecnico Urbanistico Provinciale con Voto n. 984 del 29.11.2001;

Ritenuto che per i motivi sopra specificati la variante in oggetto sia meritevole di approvazione;

Vista la Legge Urbanistica 17.08.1942, n. 1150 e s.m.i.;

Vista la legge regionale n. 9/1983;

Vista la legge regionale n. 24/1987;

Vista la legge regionale n. 36/1997;

Visto il Piano Territoriale di coordinamento relativo all'assetto paesistico-ambientale della Liguria - approvato - ai sensi e per gli effetti del combinato disposto della l.r. 22.08.1984 n. 39 e dell'art. 1 bis del D.L. 312/1985 come convertito in Legge 08.08.1985 n. 431 - con deliberazione del Consiglio Regionale n. 6 in data 26.02.1990, pubblicata nel Bollettino Ufficiale Regionale n. 17, parte II in data 26.04.1990;

DECRETA

1. di approvare la variante al Piano Regolatore Generale adottata dal Comune di San Bartolomeo al Mare, con deliberazione del Consiglio Comunale n. 09 del 30.01.2001, relativa alla Zona RA in frazione Poiolo;
2. che il presente decreto sarà reso noto mediante pubblicazione, sul Bollettino Ufficiale della Regione Liguria, e all'Albo Pretorio della Provincia.

IL PRESIDENTE  
avv. Gianni Giuliano

IL DIRIGENTE  
Ing. Enzo Viani

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE  
AREA 05  
URBANISTICA E PIANIFICAZIONE  
GENERALE E DI SETTORE  
DELLA PROVINCIA DI GENOVA**

17.12.2001

N. 96947

**Comune di Rossiglione. Variante parziale al vigente Piano Regolatore Generale, concernente la ricostruzione del ponte pedonale sul Torrente Stura tra Via Caduti della Libertà (area ex Ferriera Formento) e Via Mazzini (Borgata di Rossiglione Inferiore), ai sensi dell'art. 1, 5° comma della L. 1/1978, con localizzazione in area demaniale della pertinente "zona per viabilità pedonale".**

IL DIRIGENTE RESPONSABILE

omissis

DISPONE

A) l'approvazione, con la raccomandazione e con l'indicazione - Area 06 in premesse indicate, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 85 - comma 1, lett. b), punto 1) della L.R. 36/1997, della variante al vigente Piano Regolatore Generale per la ricostruzione della passerella sul Torrente Stura tra la Borgata Inferiore e l'area ex Ferriera Formento, adottata con D.C.C. n. 11 del 24.3.2001;

B) gli elaborati della variante che, debitamente vistati sono depositati agli atti dell'Area 05, in allegato al presente Decreto quali parte integrante e sostanziale, sono costituiti da:

Relazione tecnica;

Tavola 1 - corografia;

Tavola 2 - stralcio PRG vigente e variante; estratto Catasto Terreni;

C) il presente Decreto sarà reso noto mediante:

- pubblicazione, per estratto, sul Bollettino Ufficiale della Regione Liguria, a cura dell'Amministrazione Provinciale e all'Albo Pretorio della Provincia;
- affissione, con i relativi allegati ed elaborati, a libera visione del pubblico presso la Segreteria del Comune di Rossiglione, a norma dell'art. 10, 6° comma, della L. 1150/1942.

IL DIRIGENTE RESPONSABILE DELL'AREA  
Arch. Pier Paolo Tomiolo

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE  
DERIVAZIONE ACQUA  
E LINEE ELETTRICHE  
DELLA PROVINCIA DI GENOVA**

19.11.2001

N. 5261

**Corso d'acqua: Rio Cantalupo. Richiedente: Ghigliotti Francesco. Domanda: in data 05.07.2001 di proroga esecuzione lavori concessione di derivazione rilasciata con Provvedimento Dirigenziale Area 08 Ambiente n. 177 in Comune di Genova Pegli. Pratica: D/4484.**

IL DIRIGENTE

omissis

DISPONE

1. Di concedere, salvi i diritti dei terzi, alla Ditta Ghigliotti Francesco, titolare della concessione di derivazione d'acqua dal Rio Cantalupo affluente del T. Varenna, in località Granara nel Comune di Genova - Pegli, assentita con Provvedimento Dirigenziale Area 08 Ambiente n. 177 in data 23 marzo 1999, per uso irriguo, una proroga dei termini di fine lavori, per la costruzione dell'impianto inerente la concessione medesima,

di mesi ventiquattro a fare data dal 12.04.00, ovvero dal termine di scadenza per la conclusione dei lavori di cui all'art. 2 del Provvedimento Dirigenziale n. 177 del 23.03.99 e all'art. 8 del disciplinare repertoriato al n. 3 in data 17.03.99, fermo restando quant'altro disposto nel precedente decreto e nel disciplinare richiamato.

omissis

IL DIRIGENTE  
Dott.ssa Paola Fontanella

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE  
DERIVAZIONE ACQUA  
E LINEE ELETTRICHE  
DELLA PROVINCIA DI GENOVA**

21.11.2001

N. 5311

**Corso d'acqua: Rio Mogliole affluente T. Orba. Richiedente: Ditta Zunino Bruno. Domanda in data 13.12.99 e integrazioni in data 10.02.00 per concessione di derivazione acqua ad uso irriguo in Comune di Tiglieto. Pratica n. 5326.**

IL DIRIGENTE

omissis

DISPONE

1) Salvi i diritti dei terzi è concesso alla Ditta Zunino Bruno di derivare dal rio Mogliole affluente del torrente Orba in località Mogliole - Tagliate del comune di Tiglieto, (Coord. Gauss-Boaga: N 4.930.320 E 1.469.421) una portata non superiore a moduli 0,0012 (litri/sec. 0,12) di acqua per uso irriguo.

omissis

IL DIRIGENTE  
Dott.ssa Paola Fontanella

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE  
DERIVAZIONE ACQUA  
E LINEE ELETTRICHE  
DELLA PROVINCIA DI GENOVA**

28.11.2001

N. 5485

**Corso d'acqua: Sorgente tributaria Rio Scagetta. Richiedente: Calvi Aldo e altri. Domanda in data: 19.03.97 di concessione in sanatoria ad uso umano, Comune di Torriglia. Pratica n. 4602.**

IL DIRIGENTE

omissis

DISPONE

- 1) Salvi i diritti dei terzi è concesso alla Ditta Calvi Aldo, Deiola Carmine, Mangini Andriana, Pierotti Benvenuto, Cardinale Graziella, Mangini Edilio, Malatesta Bruna, Robilotta Donato, Ciucci Lorenzo e Cardinale Maria di derivare da una sorgente tributaria del rio Scagetta (bacino del torrente Scrivia), in località Frascino, comune di Torriglia, (Coord. Gauss-Boaga: N 4926830, E 1509595) una portata non superiore a moduli 0,00347 (litri/secondo 0,347) di acqua per uso umano.

omissis

IL DIRIGENTE  
Dott.ssa Paola Fontanella

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE  
SETTORE LEGALE - PARTECIPAZIONI  
UFFICIO ESPROPRIAZIONI  
DELLA PROVINCIA DI IMPERIA**

22.10.2001

N. 39

**Pratica 143 - Comune di Sanremo - Ampliamento del cimitero Armea - Determinazione dell'indennità provvisoria di espropriazione.**

IL DIRIGENTE

omissis

## STABILISCE

- 1) di determinare l'indennità di espropriazione degli immobili interessati dall'intervento in oggetto, da corrispondere a titolo provvisorio agli aventi diritto, nella misura di seguito indicata:

Ditta: Gandolfo Chiara:  
Partita 7235 Fg. 28 Mapp. 548 Sup. tot. mq. 193 Sup. da espr. mq. 193  
L. 970.790 (Euro 501,37)

Ditta: Moraglia Mario, Moraglia Piero:  
Partita 26430 Fg. 28 Mapp. 633 Sup. tot. mq. 864 Sup. da espr. mq. 864  
L. 4.345.920 (Euro 2.244,48)

Ditta: Gandolfo Caterina, Moraglia Manuela:  
Partita 86390 Fg. 28 Mapp. 753 Sup. tot. mq. 1.705 Sup. da espr. mq. 1.000  
L. 40.047.000 (Euro 20.682,25)

Ditta: Rio Francesco, Rio Giovanni, Rio Maria, Sicardi Francesco  
Partita 84155 Fg. 28 Mapp. 1039 Sup. tot. mq. 12 Sup. da espr. mq. 12  
L. 80.160 (Euro 41,39)

omissis

IL DIRIGENTE  
Avv. Danilo Sfamurri

---

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE  
SETTORE PIANIFICAZIONE  
E DIFESA DEL TERRITORIO  
DELLA PROVINCIA DI IMPERIA**

29.11.2001 N. 891

**Bacino del torrente Nervia. Concessione di derivazione acqua ad uso irriguo. Ditta: Garoscio Anna e Ravani Erminio (RVN RMN 33C01 G660K). Pratica n. 57.**

IL DIRIGENTE

omissis

## STABILISCE

1) è concesso, per quanto di competenza della Provincia, ai soli fini e nei limiti della normativa di cui al T.U. 11.12.1933 n. 1775 e successive modificazioni ed integrazioni ed alla L.R. 28.01.1993 n. 9, alla ditta Garoscio Anna e Ravani Erminio di derivare moduli 0,0012 (pari a l/sec 0,12) di acqua dal Bacino del torrente Nervia nel territorio del Comune di Isolabona per l'uso irriguo;

2) la concessione di cui si tratta è accordata per un periodo continuo di 40 anni dal 17.01.1994 al 16.01.2034;

3) la concessione resta condizionata alla piena ed inscindibile osservanza delle condizioni contenute nel Disciplinare n. 19919 di repertorio del 21.11.2001, sottoscritto dagli aventi causa.

omissis

IL DIRIGENTE  
Ing. Enzo Viani

---

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE  
SETTORE PIANIFICAZIONE  
E DIFESA DEL TERRITORIO  
DELLA PROVINCIA DI IMPERIA**

29.11.2001 N. 892

**Bacino del torrente San Martino. Concessione di derivazione acqua ad uso irriguo. Ditta: Crespi Giovanni (CRS GNN 39D17 I1380) ed altri. Pratica n. 80.**

IL DIRIGENTE

omissis

## STABILISCE

1) è concesso, per quanto di competenza della Provincia, ai soli fini e nei limiti della normativa di cui al T.U. 11.12.1933 n. 1775 e successive modificazioni ed integrazioni ed alla L.R.

28.01.1993 n. 9, alla ditta Crespi Giovanni ed altri di derivare moduli 0,002 (pari a l/sec 0,2) di acqua dal Bacino del torrente San Martino nel territorio del Comune di Sanremo per l'uso irriguo;

2) la concessione di cui si tratta è accordata per un periodo continuo di 40 anni dal 03.06.1987 al 02.06.2027;

3) la concessione resta condizionata alla piena ed inscindibile osservanza delle condizioni contenute nel Disciplinare n. 19920 di repertorio del 21.11.2001, sottoscritto dagli aventi causa.

omissis

IL DIRIGENTE  
Ing. Enzo Viani

---

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE  
SETTORE PIANIFICAZIONE  
E DIFESA DEL TERRITORIO  
DELLA PROVINCIA DI IMPERIA**

29.11.2001 N. 893

**Bacino del torrente San Romolo. Concessione di derivazione acqua ad uso irriguo. Ditta: Balbis Vittorio (BLB VTR 35B14 I138L). Pratica n. 32.**

IL DIRIGENTE

omissis

STABILISCE

1) è concesso, per quanto di competenza della Provincia, ai soli fini e nei limiti della normativa di cui al T.U. 11.12.1933 n. 1775 e successive modificazioni ed integrazioni ed alla L.R. 28.01.1993 n. 9, alla ditta Balbis Vittorio di derivare moduli 0,0006 (pari a l/sec 0,06) di acqua dal Bacino del torrente San Romolo nel territorio del Comune di Sanremo per l'uso irriguo;

2) la concessione di cui si tratta è accordata per un periodo continuo di 40 anni dal 07.11.1994 al 06.11.2034;

3) la concessione resta condizionata alla pie-

na ed inscindibile osservanza delle condizioni contenute nel Disciplinare n. 19921 di repertorio del 21.11.2001, sottoscritto dagli aventi causa.

omissis

IL DIRIGENTE  
Ing. Enzo Viani

---

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE  
SETTORE PIANIFICAZIONE  
E DIFESA DEL TERRITORIO  
DELLA PROVINCIA DI IMPERIA**

29.11.2001 N. 894

**Bacino del torrente Armea. Concessione di derivazione acqua ad uso irriguo. Ditta: Bonifazio Ivano e Remo ora Bonifazio Mauro (BNF MRA 71A26 E290X) e Ivano. Pratica n. 45.**

IL DIRIGENTE

omissis

STABILISCE

1) è concesso, per quanto di competenza della Provincia, ai soli fini e nei limiti della normativa di cui al T.U. 11.12.1933 n. 1775 e successive modificazioni ed integrazioni ed alla L.R. 28.01.1993 n. 9, alla ditta Bonifazio Mauro e Ivano di derivare moduli 0,0022 (pari a l/sec. 0,22) di acqua dal Bacino del torrente Armea nel territorio del Comune di Sanremo per l'uso irriguo;

2) la concessione di cui si tratta è accordata per un periodo continuo di 40 anni dal 13.09.1991 al 12.09.2031;

3) la concessione resta condizionata alla piena ed inscindibile osservanza delle condizioni contenute nel Disciplinare n. 19922 di repertorio del 21.11.2001, sottoscritto dagli aventi causa.

omissis

IL DIRIGENTE  
Ing. Enzo Viani

---

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE  
SETTORE PIANIFICAZIONE  
E DIFESA DEL TERRITORIO  
DELLA PROVINCIA DI IMPERIA**

29.11.2001

N. 895

**Bacino del torrente San Francesco. Concessione di derivazione acqua ad uso irriguo. Ditta: Giordano Giampiero (GRD GPR 45T12 I138V). Pratica n. 34.**

IL DIRIGENTE

omissis

STABILISCE

1) è concesso, per quanto di competenza della Provincia, ai soli fini e nei limiti della normativa di cui al T.U. 11.12.1933 n. 1775 e successive modificazioni ed integrazioni ed alla L.R. 28.01.1993 n. 9, alla ditta Giordano Giampiero di derivare moduli 0,0003 (pari a l/sec. 0,03) di acqua dal Bacino del torrente San Francesco nel territorio del Comune di Sanremo per l'uso irriguo;

2) la concessione di cui si tratta è accordata per un periodo continuo di 40 anni dal 19.07.1992 al 18.07.2032;

3) la concessione resta condizionata alla piena ed inscindibile osservanza delle condizioni contenute nel Disciplinare n. 19923 di repertorio del 21.11.2001, sottoscritto dagli aventi causa.

omissis

IL DIRIGENTE  
Ing. Enzo Viani

**PROVVEDIMENTO DEL DIRIGENTE  
SETTORE PIANIFICAZIONE  
E DIFESA DEL TERRITORIO  
DELLA PROVINCIA DI IMPERIA**

29.11.2001

N. 896

**Bacino del torrente San Lorenzo. Con-**

**cessione di derivazione acqua ad uso irriguo. Ditta: Ciocca Angelo e Garibaldi Caterina ora Ciocca Angelo (CCC NGL 41M23 H957I). Pratica n. 56.**

IL DIRIGENTE

omissis

STABILISCE

1) è concesso, per quanto di competenza della Provincia, ai soli fini e nei limiti della normativa di cui al T.U. 11.12.1933 n. 1775 e successive modificazioni ed integrazioni ed alla L.R. 28.01.1993 n. 9, alla ditta Ciocca Angelo di derivare moduli 0,0032 (pari a l/sec. 0,32) di acqua dal Bacino del torrente San Lorenzo nel territorio del Comune di San Lorenzo al Mare e del Comune di Costarainera per l'uso irriguo;

2) la concessione di cui si tratta è accordata per un periodo continuo di 40 anni dal 21.05.1993 al 20.05.2033;

3) la concessione resta condizionata alla piena ed inscindibile osservanza delle condizioni contenute nel Disciplinare n. 19924 di repertorio del 21.11.2001, sottoscritto dagli aventi causa.

omissis

IL DIRIGENTE  
Ing. Enzo Viani

**DECRETO DEL DIRIGENTE  
SETTORE AA.GG. ED II.  
SERVIZIO APPALTI-CONTRATTI-  
ESPROPRI  
DELLA PROVINCIA DI SAVONA**

03.01.2002

N. 306

**Consorzio per i Servizi Ambientali con sede in Borghetto Santo Spirito - Impianto di depurazione consortile e sistemi di adduzione e scarico in Comune di Borghetto Santo Spirito. Espropriazione di immobili, per realizzazione di opere di pubblica utilità, a favo-**

## re del Consorzio per i Servizi Ambientali.

IL DIRIGENTE

omissis

DECRETA

È pronunciata a favore del Consorzio per i Servizi Ambientali con sede in Borghetto Santo Spirito l'espropriazione degli immobili di seguito indicati, ubicati nel Comune di Borghetto Santo Spirito, necessari per la realizzazione delle opere di cui all'oggetto.

omissis

I dati di identificazione degli immobili e delle ditte espropriande sono in visione presso l'Ufficio Espropri della Provincia (4° Piano).

IL DIRIGENTE DI SETTORE

Dott. Paolo Sinisi

---

### DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE AREA DIFESA DEL SUOLO DELLA PROVINCIA DELLA SPEZIA

21.11.2001

N. 609

**Corso d'acqua: T. Cantarana. Deroga n. 205. Domanda della Ditta: Candio Sigfrido inerente il rilascio in sanatoria della deroga alla distanza di rispetto spondale, di cui all'articolo 26 comma 2 lettera b) della L.R. n. 9 del 28 gennaio 1993, relativa alle opere di ampliamento e di sistemazioni esterne al fabbricato di proprietà, ubicato in località Prealpa del Comune di Levanto e censito al N.C.E.U. Fg. 31 mappale 209.**

IL DIRIGENTE

omissis

DISPONE

il rilascio in sanatoria della deroga di rispetto spondale relativa all'autorizzazione ad eseguire

le opere previste negli elaborati di progetto visti da questo Servizio, consistenti nell'ampliamento e nelle sistemazioni esterne al fabbricato di proprietà, ubicato in località Prealpa del Comune di Levanto e censito al N.C.E.U. Fg. 31 mappale 209, alla distanza non inferiore a ml. 3,60 dal piede della sponda o dell'opera di protezione spondale e comunque dal limite della proprietà demaniale.

omissis

IL DIRIGENTE

Dott. Ing. Giotto Mancini

---

### DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE AREA DIFESA DEL SUOLO DELLA PROVINCIA DELLA SPEZIA

11.12.2001

N. 642

**Corso d'acqua: Canale Lagora. Nulla Osta n. 10547. Domanda della Ditta: ACAM S.p.A. relativa all'autorizzazione per la realizzazione ed il mantenimento di un attraversamento del Canale Lagora con una condotta idrica staffata al ponte di accesso al Circolo Ricreativo Dip. Difesa in Comune di La Spezia. Pratica n. 4624.**

IL DIRIGENTE

omissis

DISPONE

1) il rilascio alla ditta: ACAM S.p.A., fatti salvi ed impregiudicati i diritti dei terzi, dell'autorizzazione ai fini idraulici e demaniali per la realizzazione ed il mantenimento di un attraversamento del Canale Lagora con una condotta idrica staffata al ponte di accesso al Circolo Ricreativo Dip. Difesa nel Comune della Spezia, in conformità dei disegni visti da questo Servizio.

omissis

per IL DIRIGENTE

IL FUNZIONARIO DELEGATO

Dott. Ing. Maurizio Bertoni

---



**DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE  
AREA DIFESA DEL SUOLO  
DELLA PROVINCIA DELLA SPEZIA**

13.12.2001

N. 648

**Autorizzazione alla costruzione e all'esercizio della linea elettrica aerea M.T. 15.000 V, per alimentare la cabina su palo denominato "Monte Persico", e della linea BT 400 V in cavo aereo per allaccio nuovi utenti in località Mezzema del comune di Deiva Marina. Ditta: ENEL Distribuzione S.p.A. (Pratica n. 185/L.E.).**

IL DIRIGENTE

omissis

DISPONE

1. di autorizzare l'Enel Distribuzione S.p.A. - Direzione Liguria alla costruzione ed all'esercizio della linea elettrica aerea M.T. 15.000 V., che alimenterà la cabina su palo denominata "Monte Persico", e della linea BT 400 V in cavo aereo per allaccio nuovi clienti in località Mezzema del comune di Deiva Marina fatti salvi i diritti dei terzi, ed ai fini dell'art. 108 del T.U. n. 1775/1933 e successive modifiche ed integrazioni;
2. di stabilire che le opere debbano essere costruite secondo le modalità tecniche previste nel progetto allegato alla domanda in data 07.11.1997 e debbano essere collaudate da questo Servizio;
3. di dichiarare, ai sensi e per gli effetti degli articoli 33, 115 e 116 del R.D. 11.12.1933 n. 1775, dell'art. 9 del D.P.R. 18.03.1965 n. 342, della legge 25.06.1865 n. 2359 e successive modifiche ed integrazioni, nonché delle leggi 22.10.1971 n. 865 e 27.06.1974 n. 247, tutte le opere e gli impianti elettrici occorrenti all'elettrodotto in questione, di pubblica utilità nonché urgenti ed indifferibili;
4. di stabilire che i lavori e le procedure espropriative abbiano inizio entro 24 mesi dalla

data del presente atto e compimento entro 36 mesi dalla stessa data;

5. di stabilire altresì che entro 24 mesi da tale data l'Enel Distribuzione S.p.A. dovrà presentare all'Ufficio Espropri, a norma dell'art. 116 del citato T.U. 1775/1933, i piani particolareggiati di quei tratti di linea interessanti la proprietà privata, rispetto ai quali si rende necessario procedere a termini dalla legge 25.06.1865 n. 2359 e successive modifiche ed integrazioni;
6. di accordare la presente autorizzazione sotto l'osservanza di tutte le disposizioni vigenti in materia di linee di trasmissione e di distribuzione di energia elettrica, nonché delle speciali prescrizioni delle singole Amministrazioni interessate, ai sensi dell'art. 120 del citato T.U. 1775/33, cosicché l'Enel Distribuzione S.p.A. assume la piena responsabilità per gli eventuali danni che potessero comunque essere causati dall'impianto e dall'esercizio delle linee elettriche di che trattasi sollevando l'Amministrazione da qualsiasi pretesa da parte di terzi che si ritenessero da tali opere danneggiati;
7. di imporre all'Enel Distribuzione S.p.A. l'obbligo di eseguire, durante la costruzione e l'esercizio degli impianti elettrici sopra specificati, tutte le necessarie ed opportune modifiche che, a norma di legge, venissero prescritte da parte delle competenti Amministrazioni, per la tutela dei pubblici e privati interessi cui esse sono preposte, entro i termini che all'uopo saranno stabiliti, nonché di presentare la documentazione tecnica necessaria al collaudo;

omissis

9. di fare salve le disposizioni contenute nelle altre autorizzazioni o concessioni inerenti all'impianto ed all'esercizio delle predette linee elettriche che l'Enel Distribuzione S.p.A. resta obbligato ad acquisire;

omissis

IL DIRIGENTE  
Dott. Ing. G. Mancini

**PROVINCIA DI IMPERIA**  
**Settore Pianificazione e Difesa**  
**del Territorio**  
**Ufficio Risorse Idriche**

La Ditta Rambaldi Francesca ed altri in data 29.10.2001 ha presentato domanda di derivazione di moduli 0,02 di acqua dal bacino del rio Crosio in Comune di Ospedaletti per uso irriguo. Pratica n. 5.

IL DIRIGENTE  
Ing. Enzo Viani

**PROVINCIA DI IMPERIA**  
**Settore Pianificazione e Difesa**  
**del Territorio**  
**Ufficio Risorse Idriche**

La Ditta Ghu Gio Batta e Tagliavia Maria in data 21.12.2000 ha presentato in sanatoria domanda di derivazione di moduli 0,00555 di acqua dal bacino del T. Argentina in Comune di Taggia per uso irriguo. Pratica n. 292.

IL DIRIGENTE  
Ing. Enzo Viani