



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

DELIBERAZIONE N. 50/45 DEL 5.12.2006

Oggetto: Sentenze T.A.R. Sardegna nn. 2566, 2567, 2568 e 2569 del 30 novembre 2006.
Avvio procedimento commissariamento Azienda Regionale Sarda Trasporti - A.R.S.T.

La Giunta regionale,

Viste

le sentenze del TAR della Sardegna n. 2566, 2567, 2568 e 2569 del 30 novembre 2006 di annullamento della deliberazione della Giunta regionale del 22 febbraio 2005 n. 7/12, con la quale è stato disposto lo scioglimento del consiglio di amministrazione della Azienda Regionale Sarda Trasporti - A.R.S.T.

Preso atto

1. che nelle succitate decisioni il TAR Sardegna censura il predetto provvedimento della Giunta regionale sotto il profilo della mancata comunicazione di avvio ai consiglieri interessati del procedimento di scioglimento di quel consiglio di amministrazione in forza delle disposizioni di cui all'art. 17 della legge regionale 20 giugno 1974, n. 16, in violazione dell'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, nonché per difetto di motivazione del provvedimento finale;
2. che lo stesso Tribunale Amministrativo ha riconosciuto all'amministrazione regionale "il potere di procedere ora per allora al riesame ed alla rinnovazione del provvedimento".

Sentita



sulla situazione della Azienda Regionale Sarda Trasporti - A.R.S.T., la relazione dell'Assessore dei Trasporti, il quale ribadisce quanto segue:

“L'A.R.S.T. – Azienda Regionale Sarda Trasporti, è un ente strumentale della regione di tipo pubblico-economico.

E' l'azienda di maggior rilievo in Sardegna nel settore del trasporto pubblico locale. Nella tabella n. 1 sono riportati i principali dati di sintesi per l'anno 2003.

Tabella n. 1

Chilometri percorsi	24.638.000
Passeggeri	12.856.000
Rete di esercizio	13.703
Comuni serviti	328
Parco rotabile	454 mezzi di trasporto
Risorse umane	1.010 unità

Il quadro economico

Da diversi anni l'azienda attraversa una profonda crisi che è di tipo finanziario e organizzativo e che può essere sintetizzata nella tabella successiva che, riferita al periodo 2000-2004, riporta alcuni dati in ordine al numero dei viaggiatori, ai ricavi da traffico, ai risultati di bilancio e agli oneri di cui si fa carico la Regione Autonoma della Sardegna.

Tabella n. 2

ANNO DI RIFERIMENTO	VIAGGIATORI	RICAVI DA TRAFFICO	RISULTATI DI BILANCIO	CONTRIBUTI RAS	TOTALE ONERI RAS
2000	13.330.300	14.575.000	-1.231.609	29.412.000	30.643.609
2001	13.199.442	14.377.000	4.914.759	29.747.000	29.747.000
2002	12.714.791	13.936.000	-2.773.616	32.437.000	35.210.616
2003	12.856.102	13.770.000	-4.077.608	31.946.000	36.023.608
2004 (stima)	12.503.000	12.256.980	-6.329.021	31.950.000	38.279.021



Come si evince dalla tabella n. 2, il numero dei viaggiatori nel 2003 è diminuito di quasi 500.000 unità (-3,56%) rispetto all'anno 2000, mentre per il 2004 è prevista una ulteriore diminuzione del 2,7%.

I ricavi da traffico sono calati nello stesso periodo di tempo del 5,5%, come diretto effetto della riduzione del numero di passeggeri, stante una politica tariffaria sostanzialmente bloccata al 1996.

La perdita di esercizio si è più che quadruplicata nello stesso periodo passando da 1.231.000 € nel 2000 a 6.329.000 € nel 2004.

Bilanci consuntivi 2000 – 2004.

Si evidenziano, per brevità, i dati più salienti relativi ai bilanci che vanno dal 2000 al 2004:

- i ricavi delle vendite e delle prestazioni evidenziano una contrazione del 9%;
- i costi di produzione sono aumentati del 2,6%;
- i contributi di esercizio erogati dalla Regione sono aumentati di circa il 9%. Occorre però sottolineare che la Regione ha erogato altri 2.622.000 euro, a copertura del costo una tantum connesso al rinnovo del CCNL;
- i risultati degli esercizi dimostrano il costante declino aziendale; per il bilancio del 2004 si stima, addirittura, una perdita tra i sei e i sette milioni di euro, che corrisponde ad un incremento pari di oltre il 55% rispetto all'anno precedente. Tale risultato è confermato dal bilancio di previsione dell'anno 2005, come si vedrà più avanti.

Dalla comparazione emerge un quadro estremamente preoccupante, caratterizzato negli ultimi anni da risultati aziendali costantemente negativi e dalla totale assenza di un piano di risanamento economico e di riorganizzazione aziendale, al riguardo si rammenta che la situazione relativa al periodo 2000-2002 è stata falsata per effetto dei proventi finanziari derivanti dagli investimenti Fideuram.

Tabella n.3

VOCE	CONSUNTIVO 2004 (stima)	CONSUNTIVO 2003	CONSUNTIVO 2002	CONSUNTIVO 2001
VALORE DELLA PRODUZIONE				
Ricavi dalle vendite e prestazioni	11.226.700	12.099.105	12.248.964	12.563.140
Altri ricavi e proventi	1.030.280	2.188.926	1.163.203	910.185
Contributi in c/esercizio	31.945.927	31.945.926	32.437.265	29.747.897
Contributi in c/capitale (impianti)	3.308.010	2.010.736	1.949.625	1.669.152
TOTALE VALORE PRODUZIONE	47.511.317	48.244.016	47.799.056	44.890.373
COSTI DELLA PRODUZIONE				



Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo	10.512.961	10.154.207	9.816.044	9.755.053
Costi per prestazione di servizi	4.796.999	5.900.839	5.351.845	3.987.398
Costi per godimento di beni di terzi	141.313	129.374	62.869	55.826
Costi per il personale	32.753.965	33.485.183	31.847.227	31.717.278
Ammortamenti e svalutazioni	4.408.488	4.393.041	5.357.820	5.677.553
Variazione di riman. Di materie prime, sussid, di consumo, merci	3.720	147.488	140.841	78.438
Oneri diversi di gestione	689.760	768.161	683.268	858.030
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	53.307.206	54.683.317	52.978.231	51.972.699
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE	-5.795.889	-6.439.301	-5.179.175	-7.082.326
PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
Proventi da partecipazioni	-	-	-	-
Altri proventi finanziari	963	457.723	333.620	261.851
Interessi passivi e altri oneri finanziari	1.417	1.471	72.901	18.838
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	-454	456.252	260.720	243.013
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI				
TOTALE PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	659.788	3.097.816	3.155.006	6.781.381
RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE				
TOTALE DELLE RETTIFICHE	-	-	151.412	6.303.332
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	-5.136.646	-2.885.233	-1.612.036	6.245.401
IMPOSTE SUL REDDITO DI ESERCIZIO	1.192.375	1.192.375	1.161.580	1.330.642
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	-6.329.021	-4.077.608	-2.773.616	4.914.759

Il Bilancio di previsione 2005.

Nella tabella n. 4 sono sinteticamente riportati i dati di previsione contenuti nel Bilancio di previsione 2005. Da essi emerge un quadro sostanzialmente immutato rispetto alla stima di chiusura per il 2004 ed il consuntivo 2003 per quanto riguarda percorrenze, viaggiatori e ricavi da traffico, mentre si è ipotizzato un incremento del contributo RAS nell'ordine del 5% ed un sensibile peggioramento del risultato di bilancio.

Tabella n. 4

ANNO	PERCORRENZ E	VIAGGIATORI	RICAVI DA TRAFFICO	RISULTATI DI BILANCIO	CONTRIB. RAS	TOTALE ONERI RAS
------	-----------------	-------------	-----------------------	--------------------------	--------------	---------------------



Bilancio di previsione 2005	25.000.000	12.993.500	14.075.000	-7.084.349	33.762.500	40.846.849
--------------------------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

Il Bilancio di previsione del 2005 si è mosso su un binario di "ordinaria gestione di routine", in linea con gli anni precedenti. Non scaturisce – nella relazione di accompagnamento- alcun progetto di azione di aggressione dei costi aziendali volto a favorire una sensibile riduzione degli stessi. Addirittura nella nota di commento si immagina che "l'equilibrio di bilancio 2005 potrebbe aver luogo, a parità di altre condizioni ed in via teorica, con la disponibilità di un contributo di esercizio annuo pari a € 40.846.849,00".

Il progressivo decadimento dei risultati economici e finanziari è andato di pari passo con il lento e inesorabile processo di declino che l'azienda ha subito sul suo essere "punto di riferimento del settore" in Sardegna.

Non è dato comprendere, inoltre, su quali valutazioni si basino le previsioni relative all'aumento dei viaggiatori e dei conseguenti ricavi da traffico, vista la totale assenza di una qualsiasi strategia di sviluppo e crescita aziendale. Questa riflessione è confermata dal fatto che le ipotesi di aumento del numero di passeggeri e dei conseguenti ricavi, individuati nei bilanci di previsione degli anni 2000-2004, sono stati puntualmente smentiti dai relativi bilanci consuntivi

Il venir meno di indicazioni da parte della proprietà non giustifica la totale mancanza di indirizzo strategico da parte degli amministratori: nell'esercizio delle loro funzioni, infatti, una corretta politica aziendale avrebbe consentito di avere "con i minimi costi di gestione, servizi rispondenti alle esigenze della collettività", come previsto dall'art. 3 della L. R. n. 16 del 20.06.1974.

L'azienda nel mercato regionale

Alcune comparazioni con i dati di altre aziende del settore e con quelli nazionali sono la dimostrazione non solo della staticità ma anche del ridimensionamento del ruolo che sta caratterizzando la più importante azienda regionale di trasporto pubblico locale.

La tabella n. 5 di raffronto del rapporto fra il numero di addetti e i chilometri percorsi, dimostra che alla costante crescita di produttività delle aziende come CTM di Cagliari, Ferrovie Meridionali Sarde e Ferrovie della Sardegna, pur in presenza di una diminuzione del numero degli addetti, si contrappone la situazione dell'ARST che aumenta il numero di addetti ma non modifica il numero di chilometri percorsi con conseguente decremento dell'efficienza complessiva.



Tabella n. 5

Anni	CTM			FMS		
	Km percorsi	Addetti	Km/addetto	Km percorsi	addetti	Km/addetto
1999	10.568.000	799	13.227	n.p.	n.p.	n.p.
2000	11.169.000	789	14.156	6.285.629	335	18.763
2001	11.497.000	788	14.590	6.264.595	330	18.984
2002	11.669.000	772	15.115	6.290.217	327	19.236
2003	11.812.000	778	15.183	6.267.856	315	19.898
Var. 2000/2003	+5,76%	-1,39%	+13,82%	-0,28%	-5,97%	+6,05%

Anni	FDS			ARST		
	Km percorsi	addetti	Km/addetto	Km percorsi	addetti	Km/addetto
1999	n.p.	n.p.	n.p.	24.326.226	983	24.747
2000	n.p.	n.p.	n.p.	24.261.334	983	24.681
2001	8.200.030	578	14.187	24.194.941	983	24.613
2002	8.488.304	555	15.294	24.425.520	985	24.797
2003	8.367.583	531	15.758	24.638.110	1010	24.394
Var. 2000/2003	+2,04%	-8,13%	+11,08%	+1,55%	+2,75%	-1,43%

Ancora un esempio emblematico della inadeguatezza gestionale dell'azienda è il dato delle cosiddette "percorse fuori servizio", cioè le percorrenze effettuate dagli autobus, senza passeggeri, dalla località di rimessamento ai vari capolinea e viceversa.

Tabella n. 6

Anni	Percorrenze fuori servizio		Servizi ordinari		Rapporto A/B	
	(A)		(B)			
	ARST	FMS	ARST	FMS	ARST	FMS
2000	3.267.967	708.068	24.261.334	6.285.029	13,47%	11,27%
2001	3.187.285	621.362	24.194.940	6.264.595	13,17%	9,92%
2002	3.887.251	685.863	24.425.520	6.290.217	15,91%	10,90%
2003	4.536.842	669.278	24.638.110	6.267.856	18,41%	10,78%



Come si può notare dalla tabella 6, l'incremento del valore delle percorrenze aggiuntive fuori servizio ha assunto negli anni un carattere estremamente preoccupante, e nel 2004 potrebbe rappresentare oltre il 20% dei servizi ordinari.

Il confronto con i dati di FMS, pur tenendo conto delle diverse dimensioni aziendali e organizzative, palesa un pesante divario incrementatosi costantemente negli anni. Il rapporto ricavi/costi medio nazionale si è attestato nell'anno 2002, ultimo dato disponibile, al 37,1%.

Dal 1995 questo rapporto a livello nazionale è passato dal 30,2% al 37,1%, con un incremento pari al 23% (vedi tabella n. 7).

Lo stesso rapporto nel caso dell'azienda CTM è passato da un valore pari al 16%

del 1997 al 30,06% del 2003, con un incremento superiore all' 80%.

Nel caso dell'ARST si è passati da un dato del 29,25% del 1996 che raffigurava un andamento sostanzialmente in linea con quello nazionale, al 25,55% del 2003.

Nel bilancio di previsione del 2005 il valore è pari al 23,45 %: è la palese discrepanza nel controllo delle voci di costo rapportate alla offerta complessiva del servizio.

Risulta evidente l'enorme divario del dato ARST rispetto a quello nazionale e colpisce la mancanza di una strategia tendente a migliorare un parametro che rappresenta, più di ogni altro, lo stato di salute di un'azienda di trasporti.

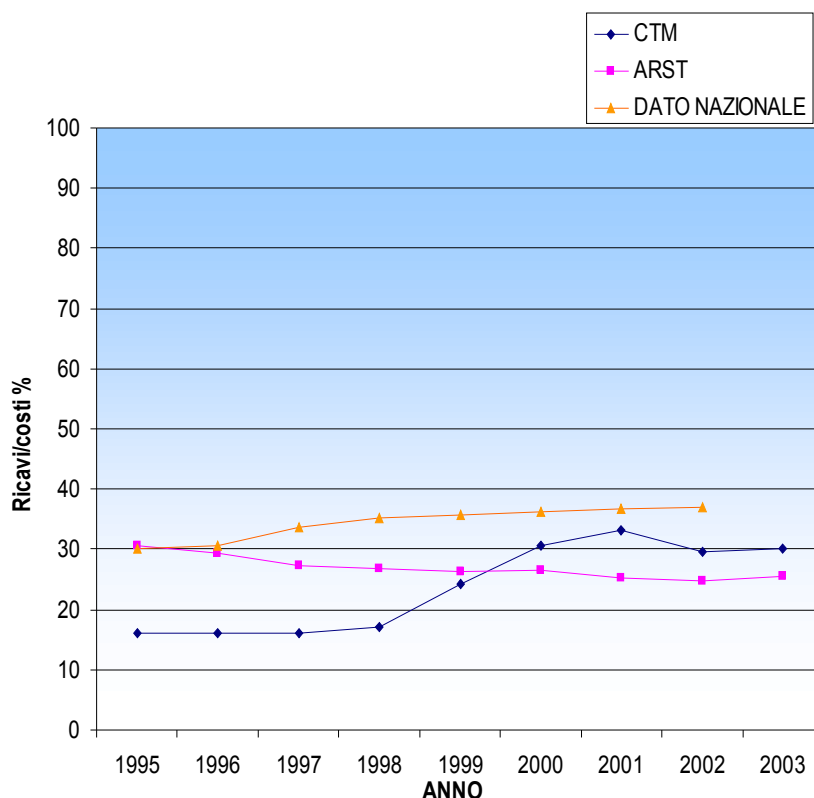


Tabella 7 - rapporto percentuale ricavi/costi



Altro elemento negativo è la scarsa dinamicità nell'utilizzo di finanziamenti regionali per l'intermodalità.

Diverse risorse, infatti, sono andate in perenzione o in economia in conseguenza del mancato utilizzo.

Ciò è avvenuto, ad esempio, per i circa 3.000.000 € relativi alla costruzione dei centri di interscambio passeggeri a Tortolì ed a Oristano, mai realizzati per il mancato accordo con le Amministrazioni Comunali di quelle città sulla scelta dell'area di sedime; per la stessa ragione è stato perso il finanziamento di circa

10.000.000 € riguardante la costruzione del centro intermodale di Sassari (quest'ultimo è stato nuovamente finanziato sulla misura 6.2 del POR); o ancora per i 100.000 € mai spesi per l'adeguamento alla normativa sulle barriere architettoniche in alcuni edifici dell'azienda.

Questi fatti hanno sostanzialmente contribuito al mancato avvio dell'intermodalità passeggeri. La Sardegna è quindi una delle poche regioni dove sono completamente assenti i centri scambio, compromettendo in maniera sensibile la realizzazione di un moderno sistema di trasporto pubblico locale.

Il ruolo della Regione Autonoma della Sardegna

Il ruolo di vigilanza e controllo affidato alla Regione dalla legge regionale n. 14 del 15.5.1995 è di assoluto rilievo.

Le verifiche effettuate all'interno degli uffici dell'Assessorato hanno fatto emergere che quel ruolo è stato svolto solo marginalmente e senza la necessaria regolarità.

Dall'anno 2000 in poi, questo fenomeno si è notevolmente accentuato.

Dal canto suo l'ARST ha continuativamente omesso di trasmettere una serie di proprie deliberazioni in materia di:

- programmi di attività;
- regolamenti interni;
- atti di disposizione del patrimonio eccedenti l'ordinaria amministrazione;
- regolamenti e atti riguardanti l'ordinamento degli uffici, la pianta organica, lo stato giuridico e il trattamento economico del personale,

Si tratta di atti e provvedimenti tutti soggetti esplicitamente al controllo preventivo di legittimità e di merito.

Anno	Dato nazionale	CTM	ARST
	%	%	%
1995	30,2	16,00	30,50
1996	30,6	16,00	29,25
1997	33,7	16,00	27,28
1998	35,3	17,15	26,90
1999	35,8	24,16	26,27
2000	36,2	30,57	26,60
2001	36,7	33,26	25,26
2002	37,1	29,55	24,74
2003	n.d.	30,06	25,55



A titolo esemplificativo non sono state trasmesse alcune deliberazioni aventi per oggetto i processi di riorganizzazioni interna, i programmi di attività e i regolamenti interni per l'acquisto di beni e servizi da parte dei dirigenti.

Un ulteriore esempio di gestione anomala del denaro pubblico, molto significativo e di cui si sta occupando la magistratura, riguarda la nota vicenda FIDEURAM: le delibere assunte dall'allora C.d.A. dell'azienda su questo argomento e riguardanti investimenti per miliardi di vecchie lire, non sono mai state trasmesse all'Assessorato.

Il mancato rispetto delle norme in vigore può essere ascritto, da una parte, al convincimento che i rapporti personali tra i vertici dell'azienda e quelli dell'Assessorato, sia a livello politico che a livello dirigenziale, consentano di surrogare e rendere inutili gli adempimenti formali; d'altra anche il decadimento delle professionalità interne ha concorso a tale situazione.

Lo stesso ruolo dell'Assessorato, in questi ultimi anni, sicuramente dal 2000 in poi, si è limitato all'utilizzo burocratico delle leve "di concessione delle autorizzazioni per nuove linee".

Vanno poi sottolineate le inadempienze e le violazioni commesse dal consiglio di amministrazione in riferimento all'assicurazione degli autobus aziendali.

Nel giugno 2001 fu esperita una gara per l'assicurazione degli autobus cui partecipò la sola Fondiaria Assicurazioni con un'offerta superiore all'importo posto a base d'asta.

Conseguentemente, la gara venne annullata e furono attivate diverse procedure negoziate per poter effettuare una proroga contrattuale di tre mesi in vista di una nuova gara.

Dette procedure non ebbero esito ed il consiglio di amministrazione decise di affidare l'assicurazione degli autobus alla Fondiaria Assicurazione, per un periodo di due anni, alle stesse condizioni che la Fondiaria propose in sede di gara annullata.

Questo nuovo contratto, scaduto il 31 luglio 2003, è stato ulteriormente e ripetutamente prorogato fino al 31 marzo 2005, creandosi di fatto una situazione per la quale un contratto del valore di circa 2.000.000 di Euro annui è stato continuamente prorogato senza che vi sia stata una aggiudicazione formale di gara.

A tale riguardo si sottolinea che diverse delibere di proroga non sono state mai comunicate all'Assessorato per il relativo parere preventivo di legittimità e di merito, in violazione ripetuta dell'art. 3, comma 1, della legge regionale 15 maggio 1995, n. 14.

Occorre altresì sottolineare che una proroga è stata effettuata con un verbale del consiglio di amministrazione al quale non è seguita alcuna delibera.

Le deliberazioni in questione sono le seguenti:

delibera n. 2513 del 3 luglio 2001

delibera n. 2884 del 4 agosto 2003

delibera n. 2966 del 13 febbraio 2004



delibera n. 3069 del 12 luglio 2004

Conclusioni

Dalla situazione rappresentata è emersa una sostanziale e reiterata inadeguatezza dell'azione del Consiglio di Amministrazione, una tendenziale disomogeneità delle sue azioni rispetto al contenuto del Documento di Programmazione Economica e Finanziaria per gli anni 2005-2007, palesando una politica aziendale non coerente con le linee programmatiche della Giunta Regionale.

L'esigenza di costruire un piano di effettivo risanamento e di riorganizzazione aziendale è ancora più urgente e necessaria se si considera che nel bilancio di previsione per l'anno 2005, gli amministratori hanno affermato testualmente che: "la situazione del disavanzo tende a diventare strutturale".

Nonostante questa consapevolezza, il bilancio di previsione per l'anno 2005 non ha previsto alcuna azione finalizzata né al risanamento dei conti aziendali né a preparare l'azienda alle prossime sfide di settore del trasporto pubblico locale, anche in relazione ai profondi mutamenti maturati e in corso di svolgimento.

Al contrario, nel bilancio di previsione per il 2005, approvato il 10 dicembre 2004, non si tiene per nulla conto del dettato contenuto nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2005-2007, approvato dalla Giunta Regionale il 4 novembre 2004 (e diventato poi legge regionale) circa il blocco del turn over e delle assunzioni e sulla necessità che la spesa corrente deve tendere ad un abbattimento progressivo del 10%.

Si sottolinea che nulla è stato fatto o scritto per preparare il terreno, pur in assenza della legge regionale di recepimento del D.Lgs. 422/97, verso la trasformazione - ineluttabile - dell'azienda in società per azioni a capitale misto pubblico-privato, manifestando una visione statica dei processi evolutivi che la riguardano direttamente, abdicando al ruolo di guida del sistema di trasporto sardo su gomma, attestandosi in una posizione di totale subalternità rispetto ai cambiamenti in atto e non perseguendo adeguatamente i fini istitutivi dell'efficacia del servizio, dell'efficienza gestionale e della innovazione.

Sempre a questo riguardo si evidenzia che non è stato minimamente affrontato dall'azienda un altro passo di sostanziale importanza: la creazione dei presupposti programmatori essenziali per la separazione della gestione infrastrutturale da quella del servizio vero e proprio.

Anche questo rappresenta un requisito fondamentale cui è doveroso far fronte, conformemente a quanto previsto nella legislazione vigente di livello nazionale ed europeo.

In sostanza, l'assenza di studi o progetti, anche solo preliminari, volti a definire l'iter procedurale e gli elementi indispensabili per la trasformazione dell'azienda in società per azioni e le mancate analisi della redditività di ciascuna delle linee, sono la palese dimostrazione che l'azienda non si è



preparata ad affrontare i profondi processi di riordino e le sfide competitive che il decreto legislativo n. 422 ha imposto fin dal 1997.

Si ricorda ancora che sono state sostanzialmente disattese le direttive impartite dal Presidente della Giunta Regionale con lettera del 30.06.04, successivamente richiamate dallo stesso Assessore dei Trasporti, in cui si invitava il Consiglio di Amministrazione "ad astenersi dall'adottare atti che esulino dall'ordinaria amministrazione" e si stabiliva altresì che "nel caso in cui gli atti di straordinaria amministrazione siano indifferibili nel precipuo interesse dell'Ente gli stessi dovranno essere comunicati all'Assessorato di riferimento per il nulla osta della Giunta Regionale".

Per tutti questi motivi e per poter impostare un radicale cambiamento di rotta che consenta all'ARST di puntare verso una prospettiva di effettivo sviluppo, accrescendo le capacità competitive e adeguandole alle profonde mutazioni in atto nel mondo dei trasporti, per prepararla alle grandi sfide aziendali che l'attendono anche in relazione al futuro passaggio alla Regione delle Ferrovie della Sardegna e Ferrovie Meridionali Sarde, altrochè alla futura gestione a regia regionale del servizio di trasporto ferroviario, si conferma come indispensabile la necessità di un intervento della Giunta regionale per risolvere i grandi problemi che affliggono la società di trasporto regionale, dando attuazione ad un piano di intervento complessivo di risanamento e di ristrutturazione aziendale.

L'analisi riportata e le osservazioni conseguenti, evidenziano i limiti che hanno caratterizzato l'azione amministrativa del CdA nella realizzazione dei fini istituzionali dell'azienda, sia in ordine alla situazione economica e finanziaria risultante dall'esame dei bilanci, che alla capacità della stessa di organizzarsi e attrezzarsi rispetto ai dettati delle norme comunitarie e nazionali in materia di trasporto pubblico locale.

Pertanto, anche al fine di ridare certezza all'azione di governo e attrezzare l'Azienda alle sfide imposte nell'immediato futuro, si ritiene che siano tuttora valide le ragioni che hanno portato allo scioglimento del Consiglio di Amministrazione e alla nomina del Commissario Straordinario ai sensi e per gli effetti dell'art. 17 della legge regionale n. 16 del 20 giugno 1974 e successive modificazioni e integrazioni."

Evidenziato



1. che risultano accertate e confermate, in capo al consiglio di amministrazione della Azienda Regionale Sarda Trasporti - A.R.S.T. commissariato per il tramite del predetto provvedimento annullato dal TAR Sardegna, le gravi inadempienze riportate nella relazione dell'Assessore dei Trasporti;
2. che attualmente persistono, per i motivi espressi nella stessa relazione dell'Assessore, le ragioni di pubblico interesse che hanno determinato il commissariamento della Azienda Regionale Sarda Trasporti - A.R.S.T.;
3. che appare pertanto opportuno provvedere all'avvio del procedimento finalizzato, nei limiti prima indicati, alla revoca dei seguenti componenti dell'allora consiglio di amministrazione della Azienda Regionale Sarda Trasporti - A.R.S.T.:

Manconi Antonio;

Masia Francesco;

Musinu Mario Vincenzo

Piras Francesco;

Volpi Antonio;

stante le accertate gravi violazioni di legge e le gravi inosservanze delle direttive della Giunta regionale perpetrate dai richiamati componenti dell'epoca dell'organo amministrativo della Azienda Regionale Sarda Trasporti - A.R.S.T.;

Considerato necessario

1. nominare responsabile del relativo procedimento, ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 22 agosto 1990, n. 40 e degli artt. 7 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, il dott. Paolo Demetrino, Direttore Generale dell'Assessorato dei Trasporti della Regione Autonoma della Sardegna;
2. nominare, nelle more della definizione del procedimento in precedenza richiamato, attesa, in ogni caso, la naturale scadenza del consiglio di amministrazione dell'epoca nel frattempo intervenuta nonché l'indifferibile necessità di garantire la continuità gestionale dell'Azienda, l'ing. Renato Mameli quale commissario straordinario della Azienda Regionale Sarda Trasporti - A.R.S.T., anche alla luce di quanto disposto dalla legge regionale 7 dicembre 2005, n. 21, Disciplina e organizzazione del trasporto pubblico locale in Sardegna, e, in particolare, dall'art. 31;



Visti

gli articoli 8, comma 5, e 12 della legge regionale 22 agosto 1990, n. 40 e gli articoli 7 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, nonché l'art. 17 della legge regionale 20 giugno 1974, n. 16.

Sentito

il parere della Direzione Generale dell'Area Legale della Presidenza della Regione.

Acquisito

il parere di legittimità del Direttore Generale della Presidenza della Regione.

Fatta propria

la relazione illustrata dall'Assessore dei Trasporti e prima riportata,

DELIBERA

per le ragioni espresse in premessa e fatta salva ogni tutela giurisdizionale in sede di appello davanti al Consiglio di Stato delle succitate decisioni del TAR Sardegna,

1. di dare avvio al procedimento finalizzato, nei limiti sopra espressi, alla revoca dei seguenti componenti dell'allora consiglio di amministrazione della Azienda Regionale Sarda Trasporti - A.R.S.T.:

Manconi Antonio;

Masia Francesco;

Musinu Mario Vincenzo;

Piras Francesco;

Volpi Antonio;

stante le accertate gravi violazioni di legge e le gravi inosservanze delle direttive della Giunta regionale perpetrate dai richiamati componenti dell'epoca dell'organo amministrativo della Azienda Regionale Sarda Trasporti - A.R.S.T.;



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

DELIBERAZIONE N. 50/45
DEL 5.12.2006

2. di nominare responsabile del relativo procedimento, ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 22 agosto 1990, n. 40 e degli artt. 7 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, il dott. Paolo Demetrino, Direttore Generale dell'Assessorato dei Trasporti della Regione Autonoma della Sardegna;
3. di nominare, nelle more della definizione del procedimento in precedenza richiamato, attesa, in ogni caso, la naturale scadenza del consiglio di amministrazione dell'epoca nel frattempo intervenuta nonché l'indifferibile necessità di garantire la continuità gestionale dell'Azienda, l'ing. Renato Mameli quale commissario straordinario della Azienda Regionale Sarda Trasporti - A.R.S.T.

Il Direttore Generale

Fulvio Dettori

Il Presidente

Renato Soru