



Venezia, 21-05-2016

nr. ordine 341
Prot. nr. 40

All'Assessore Michele Zuin

e per conoscenza

Alla Presidente del Consiglio comunale
Al Sindaco
Al Capo di Gabinetto del Sindaco
Ai Capigruppo Consiliari
Al Vicesegretario Vicario

INTERROGAZIONE

Oggetto: Il SUV "blu" del Direttore Generale di AVM S.p.A. - INTERROGAZIONE a risposta scritta ai sensi dell'art. 7 del Reg. C.C.

Tipo di risposta richiesto: scritta

Premesso che

1. l'art. 1, comma 553, Legge 27 dicembre 2013 n. 147 (Legge di Stabilità 2014) ha previsto il concorso, con decorrenza dall'esercizio 2014, di tutte le società "a partecipazione di maggioranza, diretta o indiretta, delle pubbliche amministrazioni locali alla realizzazione degli obiettivi di finanza pubblica perseguendo la sana gestione dei servizi secondo criteri di economicità e di efficienza";

2. il legislatore ha formulato, nell'ultimo decennio, varie norme tendenti a contenere le spese per la gestione e l'utilizzo delle cosiddette auto "blu" e "grigie". Basti ricordare:

- l'art. 1, comma 11, Legge n. 266/2005 (Finanziaria 2006) che ha limitato al 50% di quanto speso nel 2004 i costi "per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture..." a decorrere dall'anno 2006;

- l'art. 1, comma 505, Legge n. 296/2006 (Finanziaria 2007) il quale ha esteso le limitazioni di cui sopra alle "amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, di cui all'elenco ISTAT pubblicato in attuazione del comma 5 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2004, n. 311";

- l'articolo 6, comma 14, del D.L. 78/2010, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, il quale dispone che ".....a decorrere dall'anno 2011, le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione...non possono effettuare spese di ammontare superiore all'80 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi...";

- le due direttive formulate dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, la n. 6/2010 del 11.05.2010 e la n. 06/2011 del 28.03.2011, e inviate a tutte le amministrazioni pubbliche, ai sensi dell'art. 1 comma 2 del D.Lgs. n. 165/2001. Tali direttive, oltre a riepilogare la normativa vigente in materia, stabiliscono la necessità di compiere un monitoraggio dell'intero parco auto in uso alle P.a. nonché l'opportunità di adottare "modalità trasparenti e razionali di gestione e utilizzo delle autovetture...";

- l'art. 2 del D.L. n. 98/2011 (Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria), convertito dalla Legge n. 111/2011, che stabilisce un limite di cilindrata pari a 1600 cc. per le auto di servizio, che quelle esistenti possano essere utilizzate solo fino a dismissione/rottamazione ed infine che con apposito DPCM siano "disposti modalità e limiti di utilizzo delle autovetture di servizio al fine di ridurre numero e costo".

3. il Comune di Venezia ha modificato, con delibera GC n. 340 del 15.07.2011, le previgenti disposizioni in materia di "auto e natanti di servizio", risalenti ancora al 1993. La Giunta, come richiesto dalla legge, ha deliberato anche di "ridurre le dotazioni delle automobili di rappresentanza con l'utilizzo, in luogo delle due vetture attualmente utilizzate, di cilindrata superiore a 1600 cc, di una autovettura di cilindrata non superiore a 1600 cc";

4. l'art. 18, comma 2 bis, del D.L. 25 giugno 2008 n. 112, come modificato dal D.L. 11 agosto 2014 n. 90, stabilisce che: "le aziende speciali, le istituzioni e le società a partecipazione pubblica locale totale o di controllo si attengono al principio di riduzione dei costi del personale, attraverso il contenimento degli oneri contrattuali e delle assunzioni di personale. A tal fine l'ente controllante, con proprio atto di indirizzo, tenuto anche conto delle disposizioni che stabiliscono, a suo carico, divieti o limitazioni alle assunzioni di personale, definisce, per ciascuno dei soggetti di cui al precedente periodo, specifici criteri e modalità di attuazione del principio di contenimento dei costi del personale...";

5. l'amministrazione, durante il periodo commissariale, ha approvato l'atto di indirizzo di cui sopra, con delibera di CC n. 65 del 01.08.2014 il cui allegato 1) prevede, in particolare, che: "fino al 31.12.2015 non sono autorizzati: (...) - l'applicazione di aumenti retributivi o di nuove/maggiori indennità o comunque di altre utilità a qualsiasi titolo, eccedenti i minimi previsti dai contratti collettivi nazionali e integrativi per la posizione ricoperta, e/o i trattamenti già in vigore alla data

di entrata in vigore del presente Atto di indirizzo". Si rammenta che tale atto di indirizzo è stato rinnovato, anche per il 2016, per il tramite di deliberazione di CC n. 147 del 23.12.2015;

6. la giurisprudenza e il Ministero della Funzione Pubblica affermano ormai che le società in house hanno i medesimi obblighi della pubblica amministrazione che esercita il controllo analogo su di esse. In particolare la Suprema Corte (Sez. Unite, n. 26283 del 25.11.2013) ha statuito che: *"le società in house hanno della società solo la forma esteriore ma costituiscono in realtà delle articolazioni della pubblica amministrazione da cui promanano e non dei soggetti giuridici ad essa esterni e da essa autonomi. Ne consegue che gli organi di tali società, assoggettati a vincoli gerarchici facenti capo alla pubblica amministrazione, neppure possono essere considerati, a differenza di quanto accade per gli amministratori delle altre società a partecipazione pubblica, come investiti di un mero munus privato, inerente ad un rapporto di natura negoziale instaurato con la medesima società.*

Gli organi delle società in house sono preposti ad una struttura corrispondente ad un'articolazione interna alla stessa pubblica amministrazione, sicché è da ritenersi che essi siano personalmente a questa legati da un vero e proprio rapporto di servizio, non altrimenti di quel che accade per i dirigenti preposti ai servizi erogati direttamente dall'ente pubblico";

considerato che

7. la precedente amministrazione, con nomina dell'allora Sindaco Orsoni, ha indicato nella persona dell'Ing. Giovanni SENO il nuovo Presidente del C.d.A. di AVM S.p.A. con decorrenza dal giorno 20 luglio 2011.

Successivamente, in data 16 maggio 2013, egli viene indicato pure come consigliere nel C.d.A. di ACTV, sempre su indicazione del socio di maggioranza, il Comune di Venezia. In pari data, sono a lui delegati, dallo stesso Consiglio, alcuni poteri e attribuzioni insieme alla qualifica di Amministratore Delegato. Infine, in data 23 maggio 2013, il C.d.A. di AVM gli delega poteri e compiti da A.D. della medesima società capogruppo;

8. con delibera n. 35 del 23 aprile 2012, il Consiglio comunale ha approvato la riorganizzazione delle società partecipate dall'ente locale impegnate nel settore della mobilità: è stata così costituita la società capogruppo AVM S.p.A. (in precedenza, ASM) a totale partecipazione pubblica comunale e che controlla ora, direttamente o indirettamente, ACTV S.p.A., PMV S.p.A. e infine Ve.La. S.p.A.;

considerato inoltre che

9. a fine 2013 la società AVM ha acquistato un'automobile, forse per decisione dello stesso Ing. SENO: si tratta di una *"Jeep Grand Cherokee 3.0"*, nera e ben accessoriata, da adibire a "auto blu", a servizio esclusivo dello stesso A.D. E sembra ora che tale veicolo sia stato attribuito, quale *benefit* aziendale, al neo Direttore Generale del Gruppo, sempre l'Ing. SENO, come una sorta di "eredità" a sé stesso;

10. l'auto in esame pare debba essere considerata "a uso promiscuo" nel senso che il veicolo è utilizzato anche per il tempo libero (viaggio casa-lavoro, week-end, vacanze) il che, peraltro, non sorprende molto se si considera che, nella sezione web Amministrazione Trasparente, la dichiarazione patrimoniale dell'Ing. SENO non reca alcuna indicazione circa la presenza di "beni mobili registrati" di sua proprietà, per il 2014;

11. la Jeep Grand Cherokee è descritta così nei siti specializzati: *"una grossa Suv, lussuosa e confortevole ma anche capace di cavarsela nel fuoristrada: dotata del sistema Selec-terrain, riesce a superare situazioni critiche senza problemi di sorta. Su strada la Grand Cherokee è confortevole e ricca di tecnologia, e se si sceglie la versione SRT è anche esageratamente potente: il suo motore 6.4 V8 HEMI le permette di scattare da 0-100 km/h in soli 5 secondi. La Jeep Grand Cherokee è stata oggetto di restyling nel 2013"*.

Insomma, era evidente che per fare l'accidentato e montagnoso percorso Mogliano – Tronchetto fosse necessaria una jeep da 70 mila euro, capace di tante e tali prestazioni;

12. il Commissario Zappalorto ha approvato (delibera GC n. 200 del 26.05.2015) una manovra di aumento generalizzato delle tariffe ACTV che, per il solo esercizio 2015, ha generato proventi aggiuntivi per circa 6 milioni di euro mentre, a regime, dal 2016 la manovra comporta 11 milioni di euro l'anno di surplus, sempre incamerato dall'amministrazione locale. Tale decisione è stata motivata, nell'atto, affermando che *"le difficoltà del bilancio comunale non consentono attualmente di disporre delle risorse necessarie per far fronte alle conseguenze prodotte sul territorio comunale dal sistema complessivo della mobilità, sottoposto ad una crescente pressione da parte dei flussi turistici"* e poi ancora che v'è *"...la necessità di reperire a favore del bilancio comunale risorse aggiuntive...attraverso l'attribuzione in via sperimentale di una quota parte degli introiti tariffari percepiti nella gestione dei suddetti servizi, come consentito dall'art. 4 par. 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007..."*;

premesse e considerato tutto quanto sopra, si chiede:

1. di spiegare innanzitutto se il Sindaco fosse a conoscenza dei fatti qui descritti quando ha espresso giudizi di grande apprezzamento per l'Ing. SENO, peraltro prima dello svolgimento della selezione per D.G. del gruppo AVM e, perciò, influenzando non poco l'operato della commissione giudicatrice;

2. di illustrare quale organo di AVM, e con quali modalità, abbia deciso di procedere all'acquisto di un'auto di servizio, come quella qui descritta, in contrasto con la normativa in materia di auto "blu", con la *spending review* e con qualsiasi barlume di buon senso, vista la situazione, a quel tempo, del bilancio comunale e dello sfioramento del Patto di Stabilità per il 2013;

3. di indicare inoltre chi, e con quali modalità, abbia deciso l'assegnazione del Suv, quale benefit aziendale, al nuovo D.G. viste le chiare disposizioni contenute nell'atto di indirizzo del Commissario che, per l'appunto, vietano “*l'applicazione di aumenti retributivi o di nuove/maggiori indennità o comunque di altre utilità a qualsiasi titolo*”;

4. di spiegare inoltre le ragioni di segretezza per cui la presenza di questo considerevole *fringe benefit* (emolumento integrativo del reddito del beneficiario) non appaia sul sito web della società, in violazione delle norme sulla trasparenza di cui al D.Lgs. n. 33/2013, né con riferimento all'Ing. SENO nella sua veste di ex A.D. né con riferimento alla sua attuale incarico da D.G. di gruppo AVM;

5. di spiegare inoltre i motivi per cui Codesto Assessorato abbia taciuto la presenza di tale *fringe benefit* nella risposta fornita all'interrogazione n. d'ordine 227 del 16.02.2016, in cui si attesta che “*la retribuzione del Direttore Generale di Gruppo è di 150 mila euro annui lordi, a cui potrà aggiungersi un premio di risultato fino ad un massimo di euro 50 mila annui lordi, sulla base del grado di raggiungimento degli obiettivi fissati dal Consiglio di Amministrazione d'intesa con il socio, in linea con la retribuzione di posizioni di pari livello e responsabilità nel Gruppo Città di Venezia*”. Forse si ignorava completamente tale circostanza? Questo, peraltro, confermerebbe lo scarso livello di controllo della spesa pubblica nelle partecipate;

6. di indicare i periodi di godimento dell'auto (data d'inizio e fine) sia per l'ex A.D. sia per l'attuale D.G. e se è stata assegnata loro anche una tessera Telepass per l'autostrada;

7. se non sussistano responsabilità in capo al management, passato e presente, di AVM e dei dirigenti comunali per l'acquisto dell'auto di servizio, nonché per la sua assegnazione quale *benefit* aziendale, e quali misure s'intendano eventualmente adottare;

8. se non si ritenga opportuno coinvolgere l'Avvocatura Civica per l'espressione di un parere in merito all'esercizio di una azione sociale di responsabilità contro gli amministratori aziendali per le condotte fin qui descritte.

Davide Scano