



Venezia, 24-05-2016

nr. ordine 343

Prot. nr. 41

All'Assessore Renato Boraso

e per conoscenza

Alla Presidente del Consiglio comunale

Al Sindaco

Al Capo di Gabinetto del Sindaco

Ai Capigruppo Consiliari

Al Vicesegretario Vicario

INTERROGAZIONE

Oggetto: Un SUV per rilanciare il servizio di car-sharing?

Tipo di risposta richiesto: scritta

Premesso che

1. l'art. 82 del D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285, rubricato "Destinazione ed uso dei veicoli", stabilisce che: "1. Per destinazione del veicolo s'intende la sua utilizzazione in base alle caratteristiche tecniche.

2. Per uso del veicolo s'intende la sua utilizzazione economica.

3. I veicoli possono essere adibiti a uso proprio o a uso di terzi.

4. Si ha l'uso di terzi quando un veicolo è utilizzato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario della carta di circolazione. Negli altri casi il veicolo si intende adibito a uso proprio.

5. L'uso di terzi comprende:

a) locazione senza conducente (...);

2. 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";

3. l'articolo 164 del TUIR, come modificato dalla Legge 24 dicembre 2012 n. 228 (Legge di Stabilità), stabilisce al comma 1 che: "Le spese e gli altri componenti negativi relativi ai mezzi di trasporto a motore indicati nel presente articolo, utilizzati nell'esercizio di imprese, arti e professioni, ai fini della determinazione dei relativi redditi sono deducibili solo se rientranti in una delle fattispecie previste nelle successive lettere...a) per l'intero ammontare relativamente: (...) 2) ai veicoli adibiti ad uso pubblico;

b-bis) nella misura del 70 per cento per i veicoli dati in uso promiscuo ai dipendenti per la maggior parte del periodo d'imposta";

considerato che

4. dalla stampa locale, si è potuto apprendere che la Jeep acquistata da AVM S.p.A. e targata ET 143 SH era stata acquistata, a detta degli stessi manager aziendali, per essere utilizzata originariamente come auto del servizio car-sharing. Poi, tuttavia, per le scarse richieste ricevute, è stata assegnata come auto di servizio, ad uso esclusivo e promiscuo, all'allora Amministratore Delegato, l'Ing. Giovanni SENO, e poi di seguito al nuovo D.G., sempre lo stesso SENO;

5. il Comune di Venezia è stato, meritevolmente, uno dei primi enti locali a istituire il servizio di car-sharing. Purtroppo va ricordato che il servizio, a differenza che in altre realtà, è entrato in crisi a causa di una flessione, nel periodo 2011-2013, di circa il 20% degli utenti e una perdita di circa 200 mila euro, sempre nel triennio. A fronte di tutto ciò, l'allora amministrazione Orsoni ha deciso di aumentare le tariffe e di distinguere tra tre differenti classi d'auto (piccole, medie e grandi). In questi ultimi anni, peraltro, pure il parco veicoli è stato ridimensionato di molto, passando dai quasi 60 veicoli del 2006 agli attuali 36. E, con le 17 "aree di parcheggio attrezzate" ciò significa una media di due auto per postazione anche se, in realtà, la maggior parte dei veicoli è concentrata all'autorimessa di P.le Roma e al parking del Candiani, lasciando sguarnito così il 70% del territorio;

6. Venezia, forse per la sua particolarità insulare, ha un numero incredibile di utenti, più di 4 mila, rispetto ad altre città

molto più popolose (Torino ha 2.400 iscritti e 120 veicoli, Roma ha 3.300 iscritti e 115 macchine), ma in proporzione meno veicoli;

7. l'acquisto di una "Jeep Grand Cherokee 3.0", da adibire al servizio di car-sharing è stata, sempre che corrisponda al vero quanto dichiarato sulla stampa locale, una scelta del tutto sbagliata, come dimostra lo scarso interesse dimostrato dall'utenza.

Innanzitutto perché, con la stessa cifra, si sarebbero potute acquistare sei o sette automobili di piccola cilindrata con cui aumentare la flotta esistente del 20% ed estendere il servizio alle ultime due Municipalità che, ad oggi, sono del tutto prive di postazioni per il car-sharing: Chirignago-Zelarino e Favaro-Tessera-Campalto. Questa era, del resto, la linea politica espressa, brevemente, nel programma di Orsoni ("completare il biciplan e potenziare bici e car sharing per collegare i centri urbani della costellazione urbana con Mestre") ma disattesa, evidentemente, dal management di AVM.

In secondo luogo, un'automobile di quella categoria è molto inquinante ed ingombrante, esattamente l'opposto di quello che le persone cercano col servizio di car-sharing nel circuito urbano. A conferma di questo, si rammenta che una delle principali realtà mondiali del settore, la tedesca car2go, spopola con le sue piccole Smart bianche.

Infine, va detto che AVM già dispone di tre Suv, modello Fiat Freemont da sette posti, per il servizio di car-sharing le quali, oltre a costare la metà, erano già più che sufficienti se per il Grand Cherokee le richieste di noleggio son state scarse;

8. 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 più che evidente che non fosse la più adatta per i percorsi urbani che sono, del resto, i più frequenti tra gli utenti del *car-sharing*;

9. il gruppo societario della mobilità, facente capo ad AVM S.p.A., è basato su quattro consigli di amministrazioni o amministratori unici e su venti figure dirigenziali, tra cui quella del neo D.G. di gruppo, per un costo aziendale complessivo di circa 4 milioni di euro. Accanto a questo vanno citate le numerose e costose consulenze esterne sulle più disparate materie (un milione di euro alla sola KPMG S.p.A. negli ultimi 5 anni). Ne consegue che, con un tale dispendio di risorse economiche, non dovrebbero aversi poi scelte aziendali fallimentari come quella sopra descritta;

premessi e considerato tutto quanto sopra, si chiede:

1. di spiegare innanzitutto quali siano i motivi che hanno spinto AVM ad acquistare un Suv da 70 mila euro per adibirlo al servizio di car-sharing nonostante vi fossero alternative migliori e molto più soddisfacenti per l'utenza, la crescita del servizio e, quindi, la sua piena autosufficienza economica;

2. se nella carta di circolazione dell'auto in questione sia stato indicato "l'uso di terzi" come richiesto dall'articolo 82 del Codice della Strada per le auto del car-sharing e come, successivamente, sia stata possibile l'assegnazione del Suv all'Ing. SENO;

3. di illustrare quante richieste, e per quale periodo temporale, sono state ricevute da AVM per il veicolo in questione, l'ammontare dei chilometri percorsi finora dal veicolo e quelli fatturati per "uso di terzi"

4. di spiegare perché l'auto non è di colore bianco e non è marchiata col logo del car-sharing;

5. di spiegare quale sia stato il trattamento fiscale applicato all'acquisto dell'auto, ai sensi del citato art. 164 del TUIR;

6. di illustrare, alla luce delle dichiarazioni dell'Ing. SENO ("*...di non avere più la Cherokee a sua disposizione*"), quale sarà il futuro di questo cespite aziendale e, soprattutto, quali sono le prospettive di crescita e sviluppo del servizio di *car-sharing*, in termini di flotta, di piazzole attrezzate, ecc.

7. di valutare l'opportunità, alla luce della negativa scelta in materia di car-sharing, che si aggiunge a molte altre disfunzioni ed errori nelle più disparate materie (esperimento del "vaporetto dell'Arte", acquisto cantiere De Poli, lievitazione costi tramvia, costruzione "People Mover", ecc.), di attuare un ridimensionamento dell'attuale dirigenza del gruppo societario della mobilità, con l'innesto eventuale di nuove energie.

Davide Scano