



Venezia, 26-06-2016

nr. ordine 385

Prot. nr. 46

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: Affidamento in house ad AVM S.p.A. e le gare "fantasma" del 10% del TPL - INTERROGAZIONE a risposta scritta ai sensi dell'art. 7 del Reg. C.C.

Tipo di risposta richiesto: scritta

Premesso che

1. ai sensi dell'art. 3 bis del D.L. 138/2011, la Regione Veneto ha riconosciuto, con delibera GR n. 2333 del 16.12.2013, la costituzione dell'Ente di Governo del TPL del Bacino Veneziano tramite convenzione stipulata tra Provincia di Venezia ed i Comuni di Chioggia e Venezia. Tale Ente di Governo ha, tra le altre, le seguenti funzioni (desunte dalla L.R. 30 ottobre 1998 n. 25): "a) *organizzazione del servizio di TPL nel bacino veneziano, scelta della forma di gestione, determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, affidamento della gestione e relativo controllo e pubblicazione della relazione ex art. 34 D.L. 179/2012; (...) g) espletamento delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi urbani ed extraurbani, minimi ed aggiuntivi; h) stipula dei contratti di servizio relativi ai servizi urbani, extraurbani ed interregionali minimi e aggiuntivi*";

2. i servizi di TPL di competenza del Comune di Venezia, in corso alla data di entrata in vigore della Legge Regionale n. 25/1998, sono stati affidati direttamente ai precedenti gestori, Actv S.p.A. e Alilaguna S.p.A., con la stipula dei rispettivi contratti di servizio, con scadenza il 31.12.2003, e successivamente sono stati di tempo in tempo prorogati in esecuzione di provvedimenti legislativi nazionali, l'ultimo dei quali è costituito dall'art. 13 del D.L. 30 dicembre 2013 n. 150, convertito in Legge 27 febbraio 2014 n. 15, che, al comma 1, afferma che: "*al fine di garantire la continuità del servizio, laddove l'ente di governo dell'ambito o bacino territoriale ottimale e omogeneo abbia già avviato le procedure di affidamento, il servizio è espletato dal gestore o dai gestori già operanti fino al subentro del nuovo gestore e comunque non oltre il 31 dicembre 2014*".

Il successivo comma 2 prevede l'intervento sostitutivo del Prefetto competente in caso di mancata istituzione dell'ente di governo o di «*mancata deliberazione dell'affidamento entro il termine del 30 giugno 2014*»;

3. la società AVM S.p.A. è divenuta affidataria *in house providing* dei servizi di TPL del Bacino Territoriale ottimale e Omogeneo di Venezia – ambito di unità di rete dell'area urbana di Venezia (Comuni di Venezia e Spinea), giusta deliberazione n. 7 del 15.12.2014 del ricordato Ente di Governo;

4. in tale deliberazione, oltre all'affidamento diretto, si dichiara la volontà di "*individuare i servizi di trasporto pubblico locale dell'area urbana di Venezia che saranno sottoposti a procedura concorsuale per l'affidamento a soggetti diversi dall'affidatario in house AVM S.p.A., come imposto dall'art. 4 bis del decreto legge n. 78/2009, convertito con la legge n. 102/2009, che prevede l'obbligo di "aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo*";

5. infatti, nella stessa data, l'Ente di Governo ha adottato la delibera n. 8 con cui ha individuato "*una quota di servizi di navigazione da affidare in regime di concessione con procedura di evidenza pubblica ai sensi dell'art. 4 bis...*" per un periodo di 9 anni ed un importo di 17.300.000 euro l'anno (75.633,83 ore di moto).

Mentre, con la delibera n. 9, ha individuato la restante parte dei servizi, costituenti almeno il 10%, da affidare con appalto, prefigurando già una divisione in due lotti funzionali corrispondenti all'automobilistico ed alla navigazione, rispettivamente per 3,1 e 4 milioni di euro l'anno (909.949,26 chilometri e 23.114 ore di moto);

6. in entrambe le delibere si rileva poi che "*tra la scadenza degli attuali affidamenti, fissata nel 31.12.2014 dall'art. 13, comma 1, del D.L. n. 150/2013, e l'individuazione e il subentro del nuovo concessionario a seguito dell'espletamento delle procedure ad evidenza pubblica, è necessario garantire la continuità del servizio di trasporto pubblico locale oggetto del presente atto, consentendo la prosecuzione provvisoria dell'esercizio da parte degli attuali gestori, alle medesime condizioni in essere al 31.12.2014*" e poi si giustifica il tutto richiamando una norma comunitaria (l'art. 5, comma 5, del Regolamento CE n. 1370/2007) che "*consente all'ente affidante di prendere provvedimenti di emergenza, di durata non superiore a due anni, in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione, nelle seguenti forme: (...) - proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico...*";

considerato che

7. con sentenza n. 2538 del 13.06.2016, il Consiglio di Stato è intervenuto pesantemente sulla questione, a seguito del ricorso di un'impresa operante nel settore dei trasporti. I giudici di Palazzo Spada scrivono infatti che: "...non può sostenersi che con questi atti l'Ente d'Ambito ed il Comune di Venezia abbiano assolto all'obbligo di legge su di essi gravante di affidare al mercato la quota minima del 10% del servizio di trasporto pubblico. Innanzitutto, tali determinazioni sono successive al termine del 30 giugno 2014...Inoltre, su richiesta di chiarimenti del Collegio alla camera di consiglio i difensori presenti hanno riferito che ad essi non è stato dato alcun seguito, ed in particolare non è stato pubblicato alcun bando di gara. Ne consegue che le due amministrazioni resistenti in questione sono da considerarsi inadempienti rispetto agli obblighi di evidenza pubblica";

8. la sentenza si chiude dichiarando "illegittimo il silenzio serbato dall'Ente di Governo del TPL e dal Comune di Venezia sulle istanze della società ricorrente, ordinando per l'effetto alle amministrazioni in questione di pronunciarsi sulle istanze della ricorrente, entro il termine di giorni trenta decorrente dalla comunicazione della presente sentenza". Inoltre, si "nomina commissario ad acta per il caso di persistente inottemperanza il Prefetto di Venezia..." e si condannano i due enti a pagare le spese di giudizio, liquidate in euro 6.000 più accessori;

9. "ai fini dell'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico, ad eccezione delle misure di emergenza e dei contratti relativi a distanze limitate, le autorità competenti dovrebbero adottare le necessarie misure per pubblicizzare, con almeno un anno di anticipo, il fatto che intendono aggiudicare tali contratti così da consentire ai potenziali operatori del servizio pubblico di attivarsi" (considerazione n. 29 al Regolamento CE ricordato);

10. in conclusione, il Comune è a conoscenza, quanto meno, dal mese di dicembre 2013 dell'obbligo di mettere a gara il 10% dei servizi di TPL quale *conditio sine qua non* per poter beneficiare della proroga degli affidamenti in essere fino al 31.12.2014 (non certo fino ad oggi) e per poter poi affidare *in house* il servizio ad AVM, com'è appunto stato fatto.

Insomma, salve le delibere dell'Ente di Governo sopraccitate, vi è un'inattività che si protrae da circa 30 mesi e che è fortemente lesiva del mercato delle imprese e del lavoro;

premesse e considerato tutto quanto sopra, si chiede:

1. di conoscere i motivi dell'ingiustificabile inerzia da parte degli uffici dell'Ente di Governo e del Comune (coincidenti peraltro a livello di figure dirigenziali preposte), rispetto all'obbligo di legge d'indizione delle procedure ad evidenza pubblica inerenti almeno il 10% dei servizi complessivi oggetto dell'affidamento in house ad AVM, il quale, per tale motivo, è da ritenersi invalido e quindi fonte di possibili ricorsi o di censure (una volta di più) da parte dell'Antitrust;

2. di illustrare, alla luce della sentenza del Consiglio di Stato e del contegno omissivo tenuto in questo primo anno di amministrazione "fucsia", se per caso il Sindaco Brugnarò, ex Presidente di Confindustria, abbia cambiato idea rispetto ai buoni propositi della campagna elettorale in materia di tutela della concorrenza, trasparenza e pari opportunità tra imprese posto che la condotta tenuta finora è diametralmente opposta a tali principi ed ha, anzi, favorito indebitamente, oltre alle società del Comune, un operatore economico privato con cui lo stesso Sindaco è in conflitto d'interesse (l'impresa è infatti sponsor REYER);

3. se non si ritenga illegittimo il riferimento alla norma comunitaria sopra ricordata che ammette, sì, dei provvedimenti emergenziali di proroga degli affidamenti esistenti ma soltanto se "*di durata non superiore a due anni, in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione*". E' evidente che qui il rischio dell'interruzione del servizio non è affatto dipeso da fattori esterni ma da una volontà politica;

4. di spiegare quali modalità di pubblicazione dei bandi di gara saranno scelte per assicurare la massima partecipazione di imprese, alla luce della citata considerazione n. 29 del Regolamento CE che raccomanda, almeno, un anno di anticipo per far sì che gli operatori possano prepararsi adeguatamente alla gara;

5. se e quali misure vorrà adottare l'amministrazione a fronte delle palesi responsabilità sopra descritte per lesione della concorrenza, dei diritti delle imprese del settore nonché per le spese giudiziali da sostenere e infine per il danno d'immagine recato al Comune che si vede imputare, nientemeno che dal Consiglio di Stato, di operare fuori dalla legalità.

Davide Scano