



ATTIVITA' ISPETTIVA
REG. GEN. N. 655/1/1X28

Consiglio Regionale della Campania

Consiglio Regionale della Campania

Prot. N.196 S.P
del 28.11.2014

Prot. Gen. 2014.0022467/A
Del 03/12/2014 09 42 15
Da CR A SEROC

Al Presidente della Giunta Regionale della Campania
On. Stefano Caldoro

All'Assessore ai Trasporti On. Sergio Vetrella

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA SU
"GARE PER I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE"
ai sensi dell'art. 124 del Regolamento Interno.

I sottoscritti Consiglieri Antonio Amato , Mario Casillo, Antonio Marciano (Gruppo PD)

Premesso che:

- il trasporto pubblico locale attraversa un periodo di grave crisi generalizzata;
- le stesse aziende vivono una drammatica fase di incertezza finanziaria e sono alle prese con procedure di mobilità e piani di ristrutturazioni;
- questo delicatissimo periodo di cambiamenti è guidato da commissari che non trovano al momento equilibrio di bilancio, se non con risorse aggiuntive che avranno presto la loro scadenza (fondi FAS in EAV).

Considerato che:

- non si rinviene nella normativa nazionale, né in quella europea, l'obbligatorietà del ricorso alle gare;
- il Parlamento italiano ha approvato la costituzione di un'Authority garante dei trasporti che sta lavorando per uniformare i criteri e le procedure al fine di permettere lo svolgimento di una corretta liberalizzazione del settore;
- che la predetta Autorità di regolazione dei trasporti non ha ancora completato i lavori per pervenire alla determinazione dei costi standard;



Consiglio Regionale della Campania

Ritenuto che:

- all'interno dell'attuale contesto normativo, la delibera regionale che predispone le gare per la liberalizzazione del sistema dei trasporti in Campania produce altre ricadute sulla qualità dei servizi e sulla loro quantità; ricadute che seppur non prevedibili nella loro dimensione quantitativa appaiano certe nel loro svolgimento, determinando problemi sul lavoro, in quanto le gare sono state ipotizzate considerando lo scenario "definito zero", quello in cui cioè le risorse economiche sono unicamente quelle previste dai contratti di servizio finanziati dalla regione, senza risorse degli enti locali;

Considerato altresì che:

- gli importi messi a base di gara risultano più bassi di quelli attualmente previsti nei contratti di servizio ponte;
- l'attribuzione avverrà con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, motivo per il quale l'offerta a ribasso sul prezzo non potrà che pesare esclusivamente sulla componente lavoro;
- nella gara per il ferro, l'importo messo a gara è comprensivo della componente manutenzione alle strutture, che avrebbe necessità di risorse aggiuntive.

Ribadito altresì :

- che la definizione dei lotti e quindi il bando di gara, oltre a risultare inopportuno e antieconomico in quanto non tiene conto delle necessità di integrazione modale ferro-gomma e quindi di massima efficienza di gestione di livello europeo, appare contrario alla normativa vigente, in particolare della legge 7/4/2014 n. 56 art. 144 in materia di competenza e di attribuzione delle funzioni di organizzazione e gestione dei servizi pubblici di ambito, punta, di fatto, alla frammentazione delle gare che, ad esempio, nel bacino della nuova Città Metropolitana obbligherebbe il servizio pubblico offerto, distinto in ben 4 diversi operatori,
- che il bando di gara tende a predeterminare un sistema non coordinato del T.P.L. regionale, con la pericolosa conseguenza di creare incertezza nel mercato del lavoro del settore, di peggiorare lo stato di occupazione già compromesso e di ogni possibile sviluppo futuro; non tiene comunque conto delle normative anche regionali sul costo del lavoro di settore e, pertanto, appare contrario alla normativa vigente, in particolare al combinato disposto di cui agli artt. 86 e segg. d.lgs. 163/2006, artt. 37 e 48 L.R. 3/2002, art. 17 d.lgs. 422/1997, Regolamento CE 1370/2007, in tema di congruità degli importi posti a base di appalto e quindi del valore economico dello stesso, che appare non adeguato e sufficiente rispetto al costo del lavoro e della sicurezza, che non tiene conto affatto delle indicizzazioni e dei costi standard, e che comunque risulta insufficiente alla corretta sostenibilità economica dei servizi posti a gara;



Consiglio Regionale della Campania

- che i tempi ristretti imposti dal bando di gara e i penalizzanti requisiti economici e tecnici, peraltro raddoppiati rispetto alla pubblica presentazione offerta dai rappresentanti della Regione, non consentono l'espletamento delle dovute procedure indispensabili alle società pubbliche per ricercare le necessarie alleanze per la partecipazione alle gare; i tempi appaiono comunque i minimi previsti dalla normativa e pertanto non tengono conto delle previsioni specifiche previste per gli appalti di particolare "complessità" di cui all'art. 70.1 del dlgs 163/06;
- che il bando di gara non specifica, rimandando invece tale indispensabile e prioritaria indicazione a momento successivo, la forma giuridica che dovrà assumere il raggruppamento di operatori economici aggiudicatario; mentre obbliga le società pubbliche da subito ad un preventivo impegno contrattuale, la cui definizione è sconosciuta e priva le predette delle informazioni minime necessarie, anche per porre in essere corrette procedure di scelta degli indispensabili partner pubblici e privati;
- che numerose scelte tecniche e omissioni del bando di gara non consentono una piena valutazione dei servizi oggetto dell'appalto e non attengono alla possibilità di massima trasparenza ed efficienza del processo di gara, queste, trasparenza e efficienza necessarie, sia per il prestigio della stazione appaltante, sia per il valore economico e sociale dell'appalto, come ad esempio:
 - l'indicazione immotivata, comunque contraria alla più recente giurisprudenza, prevista all'art. 5 dell'allegato al bando di gara, di seduta riservata per l'apertura dei plichi;
 - la fissazione di penalizzanti requisiti di partecipazione e la loro alterata determinazione rispetto al preventivo pubblico annuncio;
 - le indicazioni agli artt. 2.2 e 4.2 dell'allegato al bando su adeguamenti unilaterali, futuri, indeterminati e non precisati (ad es.: "agevolazioni tariffarie...introdotte in corso di validità del contratto"?..), con impegni d'obbligo ai partecipanti, che determinano
 - l'impossibilità di assunzione di corrette e coerenti scelte delle offerte economiche e, già nella fase di pre-qualifica, di libere sottoscrizioni dei modelli di richiesta d'invito;
 - la mancanza di previsione di adeguamento prezzi prevista dall'art. 115 del Codice degli appalti;
 - l'indicazione carente, generica e poco efficace, dei criteri di aggiudicazione di gara e dei pesi e sottopesi degli stessi, rimandata alla lettera d'invito, minimizzando qualsivoglia necessità urgente di ogni partecipante, già nella presente fase di pre-qualifica, di organizzare e rappresentare al meglio la propria offerta qualitativa, anche attraverso la scelta tecnica del partner di appalto.



Consiglio Regionale della Campania

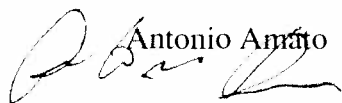
Valutato che:

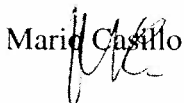
- da una prima stima mancherebbero circa 4 milioni di euro per il ferro e che gli importi euro/Km per il settore automobilistico sono più bassi di quelli attuali, già oggi insufficienti a dare certezze sul servizio e sulla occupazione;
- sul tema occupazione bisogna tenere presente che la Regione, dopo aver dichiarato il TPL settore in crisi, non finanzia più i provvedimenti di sostegno come l'esodo agevolato, per cui le gare andrebbero a impattare con una situazione in cui non ci sarebbero strumenti di agevolazione; con conseguente rischio di perdita di posti lavoro;
- il sistema adottato dalle delibere prevede una pre-qualificazione da concludersi entro il 10 dicembre e solo nella lettere di invito saranno esplicitati i termini tecnici ulteriori, per cui rimane da valutare le questioni attinenti al materiale rotabile ferroviario e automobilistico;

INTERROGANO

Il Presidente della Giunta Regionale On. Stefano Caldoro e l'Assessore al ramo Sergio Vetrella, per sapere:

1. se non ritengano di dover sospendere le procedure di bando, per predisporre un programma di risanamento delle aziende del trasporto su gomma a quello su ferro con l'obiettivo di valorizzare e riqualificare il personale da impiegare in altre mansioni;
2. se non ritengano assumere tutte le iniziative necessarie tese ad evitare che le aziende dei trasporti campane non vengano svendute, così come paventato dalla delibera in questione, favorendo di fatto interessi privati e non quelli della collettività campana.


Antonio Amato


Mario Casillo


Antonio Marciano