



Venezia, 12-03-2014

nr. ordine 2382

Prot. nr. 73

Al Sindaco Giorgio Orsoni

e per conoscenza

Al Presidente del Consiglio comunale

Al Capo di Gabinetto del Sindaco

Ai Capigruppo Consiliari

Al Vicesegretario Vicario

INTERROGAZIONE

Oggetto: utilizzo improprio di autoveicoli e barche di rappresentanza

Tipo di risposta richiesto: scritta

Premesso che

il legislatore ha formulato, nell'ultimo decennio, varie norme in materia di finanza pubblica tendenti a contenere le spese per la gestione e l'utilizzo delle autovetture in dotazione delle pubbliche amministrazioni. Basti ricordare qui:

a) l'art. 1 comma 11 della 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;

b) l'art. 1 comma 505 della 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";

c) 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...";

d) 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 situazione normativa vigente in materia, stabiliscono la necessità di compiere un monitoraggio dell'intero parco auto in uso alle pubbliche amministrazioni nonché l'opportunità di adottare "modalità trasparenti e razionali di gestione e utilizzo delle autovetture...";

e) 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 D.P.C.M. siano "disposti modalità e limiti di utilizzo delle autovetture di servizio al fine di ridurre numero e costo".

La Presidenza del Consiglio dei Ministri ha formulato così due specifici decreti in materia: il primo datato 03.08.2011 e il secondo 12.01.2012 a modifica parziale del primo, in ottemperanza di un'ordinanza del TAR Lazio del 10.11.2011 la quale ha ordinato, appunto, di provvedere ad un riesame del primo decreto;

il Comune di Venezia ha modificato, con delibera di Giunta n. 340 del 15.07.2011, le previgenti disposizioni in materia risalenti ancora al 1993. La Giunta, in ossequio alla 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";

l'articolo 1 delle nuove "Disposizioni per il funzionamento del servizio natanti ed autovetture di rappresentanza" elenca, innanzitutto, quali sono le "personalità" autorizzate a servirsi di tali mezzi ovvero: Sindaco, Vice Sindaco, Segretario Generale e Direttore Generale, Assessori Comunali, Presidente del Consiglio Comunale, Consiglieri Comunali, in occasione delle sedute del Consiglio Comunale e delle Commissioni Consiliari; Vice Segretari Generali e Vice Direttore Generale e infine il Capo di Gabinetto.

Poi al comma 2 si afferma che "nell'utilizzo dei predetti mezzi le personalità di cui al comma 1 usano la diligenza del buon padre di famiglia";

l'articolo 4 del DPCM, sopra accennato, del 03.08.2011 esplicita, in modo più chiaro rispetto al Regolamento comunale, quali siano i "limiti di utilizzo delle autovetture di servizio". Al comma 1 è stabilito infatti che: "l'uso...è concesso limitatamente al periodo di durata dell'incarico e per le sole esigenze di servizio del titolare, ivi compresi gli spostamenti verso e da il luogo di lavoro". Al comma successivo si aggiunge poi che "fermi restando i limiti di cui al comma 1, l'utilizzo delle autovetture...è consentito per i casi di effettiva necessità legata ad inderogabili ragioni di servizio; sono utilizzati, in

alternativa, i mezzi di trasporto pubblico quando in relazione al percorso ed alle esigenze di servizio, gli stessi garantiscano risparmi per la pubblica amministrazione”;

visto che

le Disposizioni comunali stabiliscono, all'art. 8, l'obbligo per ogni veicolo o natante di essere dotato di “un foglio di viaggio giornaliero...ove devono essere annotati gli spostamenti, il cognome e nome del conducente, il luogo di partenza ed il luogo di arrivo, le eventuali soste, i chilometri percorsi (per le autovetture) o i tempi di percorrenza (per i natanti), il nominativo di chi utilizza il servizio”;

il sottoscritto ha effettuato un accesso agli atti ai sensi dell'art. 43 comma 2 TUEL in relazione ai fogli di viaggio di tutti i mezzi di rappresentanza, per gli ultimi sette mesi circa. Tale documentazione, fornita inizialmente in forma gravemente incompleta con evidente lesione delle prerogative del consigliere comunale, è stata successivamente consegnata in forma integrale ed esaustivamente chiarificatrice;

in base alle risultanze dei fogli di viaggio, pare che il Comune di Venezia abbia una dotazione di ben cinque autovetture e quattro natanti per il solo servizio di rappresentanza, gestito attualmente dall'ufficio del Cerimoniale. Al riguardo, è opportuno rilevare che delle imbarcazioni non si fa alcuna menzione nella scheda comunale nel Censimento AUTO PA, istituito presso il sito del Ministero della Funzione Pubblica e aggiornato a novembre 2013;

considerato che

l'espressione, di cui al Regolamento comunale, di “diligenza del buon padre di famiglia” nell'utilizzo dei mezzi è generica e scarsamente significativa. Al riguardo, i due decreti della PCM, gerarchicamente sopra-ordinati rispetto al regolamento e successivi ad esso, stabiliscono invece in modo ben più stringente il perimetro d'uso dei mezzi: si parla infatti di “effettiva necessità legata ad inderogabili esigenze di servizio” e poi si aggiunge che “in alternativa” ai mezzi “blu” occorre utilizzare il trasporto pubblico, ove presente, se ciò comporta un risparmio per l'amministrazione. Il ministero della Funzione Pubblica ha quindi espresso una preferenza, in chiave di sostenibilità ambientale e di spending review, per il trasporto pubblico;

nel rapporto “Ecosistema Urbano 2013”, stilato da Legambiente e Sole 24 Ore, la città di Venezia si piazza al primo posto nella categoria “Città Grandi”, pur superando di poco il valore della sufficienza (64,85% in un intervallo da 0 a 100). Tale risultato è dovuto alla sua particolare conformazione urbana che ha prodotto il più basso tasso d'immatricolazione auto come pure il record di persone trasportate col trasporto pubblico (anche questo dato, peraltro, è in diminuzione, passando da 571 viaggi pro-capite dell'anno prima a 564). Ne consegue che, nonostante il taglio di corse e il caos-tramvia, la rete del trasporto pubblico è piuttosto capillare con buone frequenze nelle aree centrali della città;

dai fogli di viaggio di cui sopra si è potuto constatare che in moltissimi casi l'utilizzo di auto e natanti “blu” non ha seguito le prescrizioni sopra indicate, poiché l'utente avrebbe ben potuto fruire delle normali linee di trasporto pubblico, urbano e/o extraurbano, per giungere a destinazione. Questo avrebbe comportato, sicuramente, un risparmio per l'erario comunale e quindi sarebbe stata la soluzione da adottare secondo il disposto dei due DPCM. Inoltre in taluni casi appare dubbia la sussistenza della “effettiva necessità legata ad inderogabili ragioni di servizio”;

le barche di rappresentanza partono, per i loro viaggi, dagli stazzi posti davanti al palazzo di Ca' Farsetti mentre le automobili partono dalla piccola autorimessa situata a Mestre, in via Spalti (di fronte alla Casa di Riposo);

tra i diversi benefits, legati all'incarico istituzionale, consiglieri comunali e assessori godono di una tessera IMOB con abbonamento per tutte le linee urbane (automobilistiche e di navigazione) oltre al diritto di parcheggiare gratuitamente presso l'autorimessa comunale;

dall'esame della documentazione fornita, spiccano alcuni “casi”:

a) quello del Direttore Generale il quale utilizza pressoché quotidianamente le barche “blu” per fare il tragitto “casa - Ca' Farsetti – casa”. Si potrebbe immaginare che risieda dunque piuttosto lontano dalla sede di lavoro (S. Marta, S. Elena, Pellestrina) ma non è così: egli infatti, come reso noto dalla stampa locale e internazionale (memorabile il reportage dedicato al suo “monolocale” sul New York Times), abita nelle vicinanze della Scuola Grande della Misericordia. Insomma, per gli standard “veneziani” è poca strada: solo 1,3 chilometri, 1565 passi, 49 Kcal, 15 minuti circa. A parte ciò, la zona è servita da un buon flusso di vaporetti che fermano all'imbarcadere “Ca' D'oro” (il più vicino) in direzione Rialto (fermata, praticamente, ai piedi del palazzo di Ca' Farsetti).

Da notare poi che in molte occasioni il suddetto Direttore Generale ha fatto delle fermate intermedie e brevi, prima di giungere a Ca' Farsetti, sulle quali verrebbe realmente da interrogarsi circa la sussistenza delle “inderogabili esigenze di servizio”, trattasi infatti di fermate all'ospedale civile, al Patriarcato, alla Salute (alla Chiesa?).

Da alcuni video e fotografie, fatte da privati cittadini, parrebbe infine che il Direttore Generale, in mancanza della barca “blu”, si sia servito talvolta di un altro motoscafo, in dotazione però alla Polizia Municipale, per fare sempre il solito tragitto. Questi natanti però esulano dalle funzioni di rappresentanza e non sono riconducibili al servizio prenotazione dell'Ufficio Cerimoniale, come previsto nel Regolamento;

b) quello di numerosi assessori che, provenendo da Mestre, oltre a fare il tragitto “casa – P.le Roma” con l'auto blu, completano spesso il percorso fino a Ca' Farsetti a bordo del motoscafo di rappresentanza tanto all'andata quanto al ritorno. Anche per tali percorsi sussistono però varie modalità di trasporto pubblico: P.le Roma, in particolare, funge da capolinea per numerosissime linee di bus urbane ed extraurbane. Per quanto riguarda invece il percorso acquatico, basti ricordare che la linea 2, attiva dalle 06:17 alle 23:47, arriva in soli 14/16 minuti a Rialto, facendo solo due o tre fermate, ed è caratterizzata da frequenze elevate: 79 corse più una quarantina di corse bis che partono da P.le Roma o Ferrovia e vanno dirette a Rialto. Accanto ad essa v'è pure la linea 1, che con qualche fermata in più, impiega 22 minuti per giungere a Rialto: qui si va dalle 05:01 alle 23:41 con 85 corse. In pratica, una corsa ogni 5 minuti circa, sia con l'acqua alta sia con la nebbia. E' logico che un motoscafo possa far risparmiare 5-8 minuti di tempo ma così facendo si aumenta il

traffico acqueo in Canal Grande, la spesa di denaro pubblico nonché la distanza tra politici e normali cittadini stipati nei vaporetti, durante le ore di punta, come "sardine". Inoltre occorre considerare che l'espressione "ed uguale efficacia", posta originariamente come condizione per la scelta del mezzo pubblico, rispetto al veicolo di rappresentanza, è stata cancellata nel passaggio dal primo al secondo DPCM;

- c) quello di assessori e consiglieri che si fanno venire a prendere talvolta all'imbarcadere di San Tomà per raggiungere Ca' Farsetti o viceversa (due fermate di vaporetto o una traversata con la gondola-traghetto, come sa qualsiasi residente o pendolare);
- d) quello dell'assessore che invece si fa venire a prendere al Lido di Venezia e, spesso, si fa pure riportare verso casa. Anche per tale percorso esistono numerose linee di trasporto pubblico, che dall'isola arrivano fino all'area marciante e viceversa: tra linea 1, 5.2, 10 e 14 vi sono ben 185 corse, spalmate dalle 5 di mattina a mezzanotte, ovvero una corsa ogni 6 minuti circa);
- e) quello del Sindaco che, per raggiungere in serata Tessera (il 19.12.2013), anziché usare l'automobile o la comoda linea 5 di ACTV, ha utilizzato uno dei natanti di rappresentanza che è rimasto fuori per ben 7 ore e 15 minuti, fino alle tre di notte circa, con il presumibile pagamento di straordinari e indennità notturna al pilota. O ancora le volte in cui ha usato la barca per raggiungere il suo Studio professionale (ad esempio: il 28.10 e il 23.12.2013);
- f) quello del Presidente di VM&E S.p.A., Piero Rosa Salva, che pur non avendone alcun diritto ha utilizzato una barca di rappresentanza per raggiungere l'isola del Tronchetto da Ca' Farsetti (il giorno 05.07.2013);
- g) quello dell'a.d. del Casinò, Vittorio Ravà, che pur non avendone alcun diritto ha utilizzato la barca di rappresentanza per raggiungere Ca' Farsetti dalla sede della casa da gioco (il giorno 08.11.2013) e non si è trattato di un passaggio occasionale perché la barca è partita appositamente dalla sede;
- h) quello del "consigliere diplomatico", Antonio Armellini, che, pur non avendone alcun diritto, ha utilizzato spesso la barca di rappresentanza per raggiungere vari luoghi in città (f.ta Do Mori il 06.06, il 21.09, il 23.11.2013 e il 16.01.2014, P.le Roma il 07 e 20.06 e il 27.08.2013, l'hotel Excelsior al Lido il 12.07.2013, la stazione ferroviaria il 05.07, l'8 e il 25.11.2013, San Marcuola il 19.12.2013, l'hotel Danieli il 05.10.2013, la sua abitazione il 30.01.2013, San Giobbe il 20.09.2013, zona Tre Archi il 20.09.2013, Bacini il 27.09.2013);
- i) quello del deputato locale Martella che, pur non avendone alcun diritto, ha utilizzato la barca di rappresentanza al posto del taxi, o del vaporetto ACTV, per fare il viaggio "Giardini – P.le Roma" (il giorno 01.06.2013) e non si è trattato di un passaggio occasionale perché la barca è partita appositamente dalla sede;
- j) quello del Patriarca che ha utilizzato la barca di rappresentanza per celebrare la santa messa del Redentore (il 21.07 scorso) all'omonima chiesa e quella per i Defunti (il 02.11 scorso) al cimitero di San Michele come pure, un paio di pomeriggi, per raggiungere P.le Roma e un'altra volta, insieme al Cerimoniale, per andare alle Vignole e Sant'Erasmo (il 23.01.2014);
- k) quello del consigliere comunale Giordani che ha utilizzato una delle barche blu per raggiungere la Marittima (il 30.11.2013) anche se ivi non erano previste commissioni o consigli comunali e, perciò, al di fuori della "copertura" fornita dal Regolamento;
- l) quello di un paio di signore, identificate soltanto col nome di battesimo, di cui non si comprende se facciano parte dell'ufficio del Cerimoniale (che compare, di regola, con voce a sé stante) o dello staff politico del Sindaco;

premessi e considerato tutto quanto sopra, si chiede:

- 1) di spiegare innanzitutto se l'amministrazione comunale considera la materia dell'uso di auto e natanti "blu" quale sub-categoria di "ordinamento degli uffici e dei servizi" visto che la potestà regolamentare spetterebbe in qualsiasi altra ipotesi al Consiglio comunale (art. 42 comma 2 lett. a) del TUEL) e non alla Giunta. In caso di risposta affermativa si precisino, ad ogni modo, i "criteri generali stabiliti dal consiglio", ai quali la Giunta avrebbe dovuto attenersi e dei quali non v'è alcuna traccia nella delibera votata;
- 2) di illustrare se e come l'amministrazione comunale abbia proceduto alla "graduale riduzione della dotazione di autovetture di servizio", come prescritto dall'art. 3 commi 1 lett. a) e 2 del ricordato DPCM del 02.08.2011, considerando nel computo pure i natanti e riconsiderando quindi il personale assegnato a tale servizio. E' di pochi giorni fa il provvedimento che aumenta di un'ulteriore unità i 6 piloti già esistenti, sottraendola invece all'organico dei 4 autisti (coprono l'orario dalle 6:00 alle 21:00, sabato compreso, con indennità forfettaria). Oltre alle spese per il personale e per il gasolio, le barche abbisognano di notevole manutenzione che può quantificarsi in circa 15.000 euro l'anno, per tacere della quota di ammortamento del prezzo di acquisto. E visto che il Comune ha appena sfornato il Patto di Stabilità e ha 881,5 milioni di debiti, anche un taglio parziale di queste spese potrebbe essere utile;
- 3) considerato il loro mancato reperimento, di spiegare se il Comune abbia provveduto realmente a pubblicare nella sezione web "Trasparenza, valutazione e merito" le schede di monitoraggio ed i dati relativi alla certificazione della spesa per le auto blu, come previsto dalle due Direttive della PCM n. 6/2010 e 6/2011;
- 4) di motivare la mancata indicazione dei quattro natanti di rappresentanza nella scheda fornita al Ministero della Funzione Pubblica per il Censimento AUTO PA, di cui alle due Direttive ricordate, posto che la particolare conformazione urbanistica della città lagunare non è motivo sufficiente per negare l'equiparazione, ai fini dei quibus, tra auto e barche;
- 5) di spiegare se e quando l'amministrazione intenda aggiornare le vigenti Disposizioni, di cui alla delibera di GC n. 340 del 15.07.2011, alle più stringenti norme poste nei due ricordati DPCM (che, a rigore, andrebbero già applicate in quanto norme di rango superiore);
- 6) di spiegare, con riferimento alla lettera a) relativa al Direttore Generale del Comune, se realmente tutti i 154 circa viaggi effettuati, nei sette mesi presi in esame, da "casa" a Ca' Farsetti o viceversa, siano considerabili credibilmente "...casi di effettiva necessità legata ad inderogabili ragioni di servizio", comprese le brevi fermate intermedie (Salute, ospedale, Patriarcato). Di spiegare poi per quale motivo il Direttore Generale non abbia scelto l'uso del trasporto pubblico,

dando così, "dall'alto", il buon esempio. Tale alternativa è fortemente raccomandata, dai citati DPCM, per motivi ambientali e per motivi di risparmio economico (i viaggi censiti hanno comportato infatti una spesa di circa 95 euro per il solo gasolio; in proporzione dall'inizio del mandato i viaggi sarebbero 1.034 con una spesa di 630 euro).

Di spiegare inoltre se, come e perché il Direttore Generale abbia potuto richiedere e, successivamente, utilizzare imbarcazioni dei vigili urbani per attività completamente estranee alla loro normale funzione. Egli, peraltro, non è più Comandante Generale della Polizia Municipale bensì un normale Dirigente, in aspettativa dal 15.05.2010. A tal proposito, si chiede infine di conoscere se egli, oltre ad essere ben remunerato (reddito 2012: euro 184.156,17), è assegnatario di tessera IMOB gratuita in relazione all'esercizio delle funzioni di polizia stradale svolte precedentemente.

Si chiede infine d'indicare le eventuali misure disciplinari o sanzionatorie, anche sotto il profilo del pagamento della retribuzione di risultato, che vorrà assumere l'amministrazione per le condotte sin qui descritte, qualora venissero confermate le ipotesi di uso improprio o abuso;

7) di spiegare se, con riferimento alle lettere b) e c) relative ai viaggi, su barca, da e verso Piazzale Roma come pure da e verso San Tomà, rispettivamente tutti i 1.329 e 53 viaggi effettuati, nei sette mesi presi in esame, siano considerabili "...casi di effettiva necessità legata ad inderogabili ragioni di servizio". E, pur in presenza di tale requisito, di spiegare poi per quale motivo i soggetti trasportati non hanno scelto l'uso del trasporto pubblico locale, alternativa fortemente consigliata dai citati DPCM, per motivi ambientali e per motivi di risparmio economico (i viaggi censiti hanno comportato una spesa di circa 830 euro per il solo gasolio e, fatte le debite proporzioni, dall'inizio del mandato i viaggi potrebbero essere dunque 8.923 con una spesa approssimativa, per i rifornimenti, pari a 5.400 euro).

Si prega di rispondere ai medesimi quesiti in ordine a tutti i viaggi effettuati con le auto di rappresentanza, per la maggior parte nell'ambito urbano, i quali avrebbero ben potuto essere sostituiti, in massima parte, da spostamenti con bus e tramvia. Opzione, questa, sicuramente meno onerosa per i cittadini: nei sette mesi esaminati, le quattro auto blu hanno corso infatti per 60.008 chilometri i quali, in proporzione, da inizio mandato sarebbero circa 402.911 chilometri (una spesa, rispettivamente, in base alle tariffe ACI per una Fiat Marea 1.600 cc, di rispettivamente 19.104 e 128.264 euro);

8) di spiegare, con riferimento alla lettera d), se ciascuno dei 164 viaggi conteggiati, nei sette mesi, siano considerabili veramente "...casi di effettiva necessità legata ad inderogabili ragioni di servizio" e per quale motivo non si sia optato, anche qui, per l'uso del trasporto pubblico locale, fortemente consigliato dai citati DPCM, per motivi ambientali e per motivi di risparmio economico (i viaggi censiti hanno comportato una spesa di circa 395 euro per il solo gasolio e, fatte le debite proporzioni, dall'inizio del mandato i viaggi potrebbero essere stati 1.101 circa con una spesa approssimativa, per i rifornimenti, pari ad 2.643 euro);

9) di spiegare, con riferimento alle lettere f), g), h), i), j), k) ed l) se le persone trasportate con i natanti blu siano tutte realmente considerabili "...personalità nazionali o straniere" che, in quanto ospiti dell'amministrazione, siano state autorizzate all'uso dei mezzi di rappresentanza dal Dirigente Responsabile, su proposta del Cerimoniale, come stabilito dall'art. 2 delle Disposizioni comunali (per Ravà e Rosa Salva il dubbio è piuttosto forte mentre nel caso del consigliere diplomatico non vi sarebbe poi neppure il requisito dell'uso saltuario dei mezzi, di cui si parla nella norma medesima). Si chiede inoltre, a tal proposito, di trasmettere copia delle specifiche autorizzazioni rilasciate al tempo, caso per caso.

Di illustrare poi il significato dell'espressione "in considerazione delle particolari caratteristiche della città di Venezia, richiedenti peculiari supporti logistici...", che costituirebbe, ai sensi dello stesso art. 2, il fondamento del possibile utilizzo dei mezzi di rappresentanza a favore delle suddette "...personalità nazionali o straniere". La dizione suona piuttosto ambigua se si considera infatti che tutti gli abitanti della città, le migliaia di pendolari ed i milioni di turisti da tutto il mondo usano quotidianamente, senza l'ausilio di "peculiari supporti logistici", i vari mezzi di trasporto pubblico (linee ACTV, linee in concessione ad ALILAGUNA, taxi). Si precisi infine le eventuali misure sanzionatorie che si vorranno applicare al Dirigente responsabile per questa tipologia di trasporti che appaiono in palese contrasto con il divieto di cui al comma 5 dell'art. 2 del DPCM del 03.08.2011;

7) di cogliere l'occasione, alla luce di tutto quanto sopra, per inserire nel sito web del Comune un report mensile e riassuntivo circa l'utilizzo dei mezzi di rappresentanza, con indicazione delle varie destinazioni e numero di viaggi. Tale pratica risponderebbe positivamente al principio di trasparenza, "intesa come accessibilità totale, anche attraverso lo strumento della pubblicazione sui siti istituzionali delle P.A., delle informazioni concernenti ogni aspetto dell'organizzazione..." (art. 11 comma 1 del D.Lgs. 150/2009) e, con obiettivi di progressiva riduzione dei viaggi, potrebbe sortire effetti positivi sulla spesa pubblica a ciò finora dedicata che, complessivamente, potrebbe aggirarsi intorno ai 500.000 euro l'anno (rifornimenti, manutenzione, spese accessorie, ammortamento mezzi e personale adibito).

Gian Luigi Placella