



COMUNE DI CURIGLIA CON MONTEVIASCO

Provincia di Varese

Via Giuseppe Viola n.1 – C.A.P. 21010 – Tel. 0332/568427 – Fax 0332/568522
E-mail info@comune.curigliaconmonteviasco.va.it - P.E.C. comune.curigliaconmonteviasco@halleypec.it

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Atto n. 38 del 20-12-2019

Oggetto: **GESTIONE DIRETTA TEMPORANEA DELL'ESERCIZIO DELLA FUNIVIA "PONTE DI PIERO - MONTEVIASCO" FINALIZZATA AL RIPRISTINO DELL'OPERATIVITA' DELL'IMPIANTO**

L'anno **duemiladiciannove** il giorno **venti** del mese di **dicembre** alle ore **21:15**, nella sala delle adunanze consiliari del palazzo municipale di Curiglia con Monteviasco, a seguito di convocazione del Presidente del Consiglio, mediante invito si è riunito il Consiglio Comunale in **Seconda** convocazione, seduta **Pubblica** e sessione **Straordinaria**, sotto la presidenza del SINDACO, Sig. Sahnane Nora.

Partecipa alla seduta con funzioni consultive, referenti e di assistenza il Segretario Comunale, MARENGO DONATO SALVATORE, che provvede ai sensi dell'art. 97, comma 4, lett.a) del D.Lgs. n 267/2000 alla redazione del presente verbale.

Eseguito l'appello, a cura del segretario comunale, risulta che:

SAHNANE NORA	Presente	CATENAZZI MARINA	Assente
GIANOTTI GUIDO	Presente	ROSSI MARCO	Assente
CASSINA FABRIZIO	Assente	TOSI MORENO	Assente
FALABRETTI ROBERTO	Presente	BONORA CRISTIAN	Presente
ROSSI ADRIANA	Presente	ROSSI LUCA	Presente
CARRO MONICA	Presente		

Totale presenti: **7**

Totale assenti: **4**.

Il Presidente del Consiglio, Sig. SINDACO, constatato che i Consiglieri Comunali intervenuti sono in numero legale dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto sopra indicato.

Oggetto: **GESTIONE DIRETTA TEMPORANEA DELL'ESERCIZIO DELLA FUNIVIA "PONTE DI PIERO - MONTEVIASCO" FINALIZZATA AL RIPRISTINO DELL'OPERATIVITA' DELL'IMPIANTO**

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO CHE

- il Comune di Curiglia con Monteviasco è proprietario di un impianto funiviario a va e vieni rientrante nel trasporto pubblico locale (TPL) del bacino di Como, Lecco e Varese;
- la gestione dell'impianto in oggetto è stata affidata fino al 31 dicembre 2018 alla cooperativa "AU SURIV";
- nel novembre del 2018 l'impianto registrava un incidente mortale in capo ad uno dei collaboratori della cooperativa sopra citata; a fronte di detto accadimento, USTIF Lombardia sospendeva il nulla osta per il trasporto di persone sull'impianto;
- a seguito dell'incidente mortale, la Procura della Repubblica di Varese sottoponeva l'impianto a sequestro probatorio e, in data 18.12.2018 emetteva un decreto di restituzione dell'impianto, condizionata al porre in essere adempimenti inerenti la sicurezza dell'impianto;
- il Comune di Curiglia con Monteviasco ha ottenuto dall'Agenzia TPL del bacino di Como, Lecco e Varese il nulla osta ad effettuare gara ad evidenza pubblica avente ad oggetto l'individuazione di un nuovo gestore dell'impianto per lo svolgimento del servizio di trasporto pubblico locale, in attesa che, la stessa Agenzia TPL assorba, come da Legge Regionale, n.6 del 2005, la gestione di tutti gli impianti di trasporto pubblico funiviario esistenti nelle Province di Como, Lecco e Varese; detto termine è ad oggi fissato alla data 30.06.2020
- precedentemente, con determinazione n. 93 del 31.05.2018 il responsabile dell'area tecnico-manutentiva del Comune di Curiglia con Monteviasco determinava di procedere all'indizione di gara a procedura aperta per l'affidamento in concessione della gestione della funivia, per la quale nessuna offerta è poi stata presentata nel termine previsto (07.09.2018)
- con determinazione n. 46 del 28.03.2019 dell'Unione dei Comuni Lombarda Prealpi, di cui fa parte il Comune di Curiglia con Monteviasco, in quanto Centrale Unica di Committenza, nuovamente si indiceva, ai sensi dell'art. 36 comma 2 del D. Lgs 50/2016, gara ad evidenza pubblica per l'affidamento in concessione della gestione della funivia "Ponte di Piero-Monteviasco";
- con determinazione n. 72 del 09.05.2019 dell'Unione dei Comuni Lombarda Prealpi si aggiudicava provvisoriamente la gara all'unico soggetto partecipante;
- con determinazione n. 6 del 26.06.2019 del Comune di Curiglia con Monteviasco procedeva ad aggiudicare definitivamente la gara in oggetto;
- con determinazione n. 28 del 12.11.2019 del Comune di Curiglia con Monteviasco, concluse le verifiche in capo all'aggiudicataria, dichiarava la decadenza dell'aggiudicazione della gara di cui sopra;
- alla data della presente l'impianto risulta privo di un nuovo concessionario designato dal Comune di Curiglia con Monteviasco e il Decreto di Restituzione condizionato è in attesa di ottemperanza.

DATO ATTO CHE

- la legge della Regione Lombardia 6/2012 all'art. 6 stabilisce che i comuni esercitano le funzioni che riguardano il rispettivo territorio singolarmente o in forma associata con gli altri enti locali, secondo quanto previsto dal presente articolo;
- i comuni esercitano in forma associata con gli altri enti locali, nell'ambito delle agenzie per il trasporto pubblico locale, le funzioni e i compiti riguardanti: al punto c del medesimo articolo l'espletamento delle procedure per l'affidamento dei servizi di cui alla lettera a),(...), ovvero la stipulazione dei contratti di servizio, l'erogazione dei corrispettivi e l'irrogazione delle sanzioni in caso di inadempienze degli obblighi contrattuali; ed infine, sempre lo stesso articolo stabilisce che: "i comuni possono affidare, previo accordo, l'esercizio delle funzioni di propria competenza di cui ai commi 3 e 6 alle Agenzie per il trasporto pubblico locale";
- All'art. 60, del testo regionale riportato si legge che l'amministrazione comunale "sino alla costituzione delle agenzie per il trasporto pubblico locale, le relative competenze corrispondenti alle funzioni che gli enti locali devono esercitare in forma associata, ai sensi degli articoli 4 e 6, sono esercitate singolarmente dagli enti locali, i quali continuano anche ad esercitare le funzioni loro attribuite ai sensi della legge regionale 14 luglio 2009, n. 11; e sempre alle stesse è demandato il compito di approvare i programmi di bacino del trasporto pubblico locale;

RILEVATO quindi che

- attualmente l'impianto non ha il nulla osta per il servizio di trasporto pubblico e che non si è in grado di conoscere quali siano i tempi necessari all'ottenimento di detto nulla osta, stante anche la difficoltà di conoscere in via definitiva le opere da effettuare sull'impianto;

CONSIDERATO CHE:

- l'art. 34, comma 20 del D.L. 179 del 18.10.2012, recante "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese" (Pubblicato in G.U. n. 245 del 19.10.2012) prevede che: "*Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione, e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito Internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste*";
- l'art. 42 del D.Lgs. 267/2000 attribuisce al Consiglio Comunale la competenza per gli atti di organizzazione e concessione dei servizi pubblici (conferendo il significato più ampio del termine all'accezione "concessione");
- in virtù delle suddette competenze, l'Organo consiliare è chiamato a decidere sulle modalità di gestione dei servizi a rilevanza economica, così come indicato dall'art. 34 del decreto-legge 179/2012, nei commi da 20 a 27, ovvero:
 - affidamento mediante procedure di gara ad evidenza pubblica;
 - affidamento diretto a società miste, in cui il socio privato sia selezionato attraverso una gara a doppio oggetto, finalizzata cioè alla scelta del *partner* e all'affidamento della specifica attività di gestione del servizio, senza l'obbligo di una partecipazione pubblica o privata minima;
 - affidamento *in house* o gestione in economia.

ED ANCORA CONSIDERATO CHE

- alla data odierna l'impianto si trova privo di un Gestore e che si rende pertanto necessario definire le modalità di prossimo affidamento del servizio, in considerazione della precipua finalità del ripristino dell'operatività dell'impianto funiviario;
- in ottemperanza al comma 20 dell'art. 34 del D.L. 179/2012, convertito con modificazioni dalla Legge n.221/2012, è stata predisposta la relazione ivi prescritta

con riferimento all'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale con funivia in quanto servizio pubblico locale di rilevanza economica;

- dall'esame di detta relazione (allegato A) emerge la sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento per la forma di affidamento prescelta e per l'economicità della gestione dei servizi in questione, mediante gestione diretta temporanea, con la precipua finalità di ripristinare l'operatività dell'impianto;

DATO ATTO INOLTRE CHE

- la Regione Lombardia ha espresso la disponibilità di stanziare i fondi necessari per garantire la copertura di interventi di ripristino dell'impianto e di pre-esercizio, e che tale stanziamento è stato inserito nella legge di bilancio 2020 della Regione Lombardia e che detti fondi si rendono necessari per permettere l'esecuzione di spese di ripristino e spese correnti;

RITENUTO QUINDI

Di disporre la gestione diretta e temporanea dell'esercizio della funivia "Ponte di Piero – Monteviasco" subordinata:

- alla conferma da parte di Regione Lombardia di finanziamento di cui sopra ed al reperimento di eventuali fondi aggiuntivi a carico del Comune;
- ad individuare il termine della gestione diretta temporanea dell'esercizio della funivia "Ponte di Piero - Monteviasco" nel momento del riottenimento del nulla osta ad effettuare trasporto pubblico da parte di USTIF, onde poi, consegnare lo stesso impianto, dotato di autorizzazione al trasporto pubblico locale, al soggetto identificato dalla legge regionale 2/2012. Detta legge all'art. 60 prevede infatti che: "4. Le Agenzie per il trasporto pubblico locale provvedono all'espletamento delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, ai sensi dell'articolo 22, comma 2, entro il 30 giugno 2020. (...)"

ACQUISITI i pareri di cui all'articolo 49 del decreto legislativo 18.08.2000, n. 267, sia sotto l'aspetto tecnico che finanziario;

ACQUISITA la relazione del Responsabile del Servizio ex art. 34, comma 20, del D.L.n.179/2012, convertito con legge n.221/2012 allegata al presente atto per formarne parte integrante e sostanziale del presente atto;

VISTO il D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267;

VISTO lo statuto ed il regolamento di contabilità;

CON voti:

PRESENTI	7	Sahnane, Gianotti, Falabretti, Rossi A., Carro, Bonora, Rossi L.
VOTANTI	7	Sahnane, Gianotti, Falabretti, Rossi A., Carro, Bonora, Rossi L.
FAVOREVOLI	7	Sahnane, Gianotti, Falabretti, Rossi A., Carro, Bonora, Rossi L.
CONTRARI	0	
ASTENUTI	0	

DELIBERA

1. **DI APPROVARE** la relazione predisposta ai sensi dell'art 34, comma 20, del D.L. 179/2012 convertito in L. 17 dicembre 2012 n. 221 e dell'art. 192 del D.Lgs. 50/2016, allegata alla presente sotto la lettera "A", inerente la scelta più idonea dal un punto di vista della convenienza tecnico-qualitativa della gestione diretta del servizio di trasporto pubblico funiviario "Ponte di Piero – Monteviasco", che costituisce parte

integrante e sostanziale del presente atto, e che sarà pubblicata nel sito istituzionale dell'ente.

2. **DI DISPORRE**, in virtù dell'art.42, D. Lgs. n.267/2000, in materia di competenze del Consiglio comunale, relativamente ai servizi pubblici, ed in virtù dell'art. 34 del decreto-legge n. 179/2012, commi da 20 a 27 in merito alle modalità di gestione dei servizi a rilevanza economica, la gestione diretta del servizio di trasporto pubblico locale funiviario "Ponte di Piero – Monteviasco" e comunque di sottoporre detto attivazione della gestione alle seguenti due condizioni:
 - la conferma da parte di Regione Lombardia di finanziamento di cui sopra ed al reperimento di eventuali fondi aggiuntivi a carico del Comune;
 - di individuare il termine della gestione diretta temporanea dell'esercizio della funivia "Ponte di Piero - Monteviasco" all'ottenimento del *nulla osta* ad effettuare trasporto pubblico da parte di USTIF.
 - Di consegnare dopo l'ottenimento del nulla osta sopra indicato l'impianto all'Agenzia per il trasporto Pubblico Locale delle Province di Como, Lecco e Varese, affinché nel rispetto della disciplina di settore, lo stesso venga messo a gara al fine di individuare il gestore che dovrà riattivare l'impianto e con esso attivare il trasporto funiviario nel comune di Curiglia con Monteviasco;
3. **DI DARE ATTO** che le modalità di organizzazione del servizio, sulla base della forma prescelta dal Consiglio, saranno valutate dal Responsabile del Servizio, il quale adotterà la soluzione maggiormente idonea e conveniente per l'Amministrazione e per la cittadinanza, nel rispetto della vigente normativa;
4. **Di procedere alla comunicazione della presente deliberazione alla Regione Lombardia;**
5. **Di inviare la presente deliberazione al rappresentante legale dell'agenzia per il trasporto Pubblico Locale delle Province di Como, Lecco e Varese;**
6. **Di pubblicare il presente provvedimento sull'albo pretorio on line del comune di Curiglia con Monteviasco e dell'Unione Prealpi Lombarda di cui detto comune fa parte;**

SUCCESSIVAMENTE

il Consiglio Comunale, con voti favorevoli unanimi, stante l'urgenza che sta alla base, ex art. 134 comma 4, D. lgs 267/2000 attribuisce alla stessa deliberazione le condizioni di immediata esecutività.

Allegato A)

RELAZIONE REDATTA AI SENSI DELL'ART. 34, COMMA 13 DEL D.L. 179/2012 convertito in legge 17.12.2012 n. 221

Gestione diretta dell'esercizio della funivia "Ponte di Piero - Monteviasco" finalizzata al ripristino dell'operatività dell'impianto

INQUADRAMENTO NORMATIVO

La disciplina generale dei servizi pubblici locali è oggi contenuta nelle norme ancora vigenti, dell'art. 113 del d.lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e nell'art. 34, commi 20, 21, 22, 23, 24, 25 e 26 del d.l. 18 ottobre 2012, n. 179, conv. con modificazioni in l. 17 dicembre 2012, n. 221. In particolare, i commi 20 e 21 dell'art. 34 da ultimo citato prevedono quanto segue " Per i

servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste”

La presente relazione si pone l'obiettivo di coniugare i contenuti di detta norma con le nuove determinazioni che, ai sensi dell'art.42, comma 2, lettera e) del Tuel, il Consiglio comunale di Curiglia con Monteviasco è chiamato ad assumere in ordine alle modalità di gestione del servizio di trasporto pubblico locale funiviario Ponte di Piero – Monteviasco, finalizzata al ripristino dell'operatività dell'impianto

Il trasporto a fune. Nozione e tipologie.

Il trasporto a fune è il trasporto effettuato mediante impianti funiviari non terrestri, ossia senza rotaie al suolo, e comprende le funivie, le seggiovie, le cabinovie, le sciovie e altri analoghi impianti di risalita. Esso trova disciplina in alcune leggi nazionale e, soprattutto, nella legislazione regionale.

Per quanto concerne l'aspetto che qui interessa, ossia quello delle modalità di gestione e di affidamento, si può rilevare come generalmente, a livello regionale, il trasporto di persone mediante impianti funiviari sia qualificato servizio pubblico. La realizzazione e l'esercizio dell'impianto è soggetto a regime concessorio: alla concessione, necessaria per l'esecuzione dei lavori e la successiva gestione dell'impianto, segue normalmente un'autorizzazione, rilasciata previa apposita verifica tecnica, per l'apertura al pubblico esercizio. Pur nella varietà e nella non omogeneità del panorama legislativo relativo alla realizzazione e all'esercizio degli impianti a fune, è possibile distinguere tra due fattispecie diverse tra loro, anche se spesso disciplinate congiuntamente dalla normativa regionale, soprattutto agli effetti dei procedimenti abilitativi e concessori. Si deve distinguere, infatti, tra impianti a fune c.d. di collegamento, i quali comprendono le linee che costituiscono, da sole o in proseguimento con altre linee di trasporto in servizio pubblico, un collegamento tra strade o ferrovie e centri abitati o tra i centri stessi; e impianti a fune volti alla pratica degli sport invernali.

Questa distinzione viene fatta risalire alla disciplina nazionale che, per le due diverse tipologie di impianti, sarebbe riconducibile a due diversi testi normativi. La legge n. 1110 del 1927 – recante “Provvedimenti per la concessione all'industria privata dell'impianto e dell'esercizio di funicolari aeree e di ascensori in servizio pubblico” – disciplinerebbe gli impianti c.d. di collegamento, prevedendo che la costruzione e l'esercizio di funivie in servizio pubblico, per il trasporto sia di persone sia di cose, avvenga previo rilascio, prima dell'inizio dei lavori, di una concessione di durata massima quarantennale (a seconda dei casi del Comune, della Provincia o del Ministero dei trasporti). L'art. 2 chiarisce, in particolare, che il decreto di concessione implica la dichiarazione di pubblica utilità per tutto quanto concerne le funivie in servizio pubblico, applicandosi le disposizioni relative alle espropriazioni nei riguardi delle ferrovie in regime di concessione all'industria privata. Il concessionario ha quindi diritto di passare sulle altrui proprietà con le funi delle vie funicolari aeree, previo pagamento di un indennizzo. Se le funivie sono destinate a servire Comuni isolati o a favorire comunicazioni tra centri abitati o fra essi e stazioni ferroviarie, tramviarie e lacuali o rivestono, comunque, notevole interesse pubblico, poi, è prevista la possibilità di accordare una sovvenzione statale. La legge n. 1696 del 1938 – recante “Norme per l'impianto e l'esercizio delle slittovie, sciovie e altri mezzi di trasporto terrestre a funi senza rotaie” – invece, disciplinerebbe gli impianti a fune destinati agli sport invernali. Anch'essa stabilisce che l'impianto e l'esercizio, in servizio pubblico, di slittovie, sciovie e altri mezzi di trasporto terrestre a funi senza rotaie sia soggetto a concessione, di durata massima però decennale. A differenza della normativa

del 1929, poi, questa legge non concede alcuna sovvenzione statale e prevede che il richiedente debba dimostrare la proprietà dei suoli occorrenti alla realizzazione dell'impianto, ovvero di poterne disporre per la durata della concessione, salva la possibilità che l'impianto sia riconosciuto di particolare importanza turistica, nel qual caso può esserne dichiarata la pubblica utilità, con conseguente facoltà di esproprio e di imposizione di servitù coattive.

La distinzione tra le due tipologie di impianti a fune sarebbe confermata anche a livello comunitario: la Comunicazione della Commissione europea 2002/C 172/02, ad esempio, fa discendere da quella differenza importanti conseguenze in tema di aiuti di Stato. La Commissione distingue, espressamente, gli impianti destinati al trasporto di collegamento urbano e gli impianti destinati agli sport invernali in stazioni turistiche: i primi sono volti principalmente al trasporto di persone e merci in sostituzione di altre forme di trasporto; i secondi invece ad attività sportive. In questo secondo caso, gli impianti di risalita sono destinati a una specifica categoria di utenti, che sono consumatori di un servizio che non è il trasporto in sé considerato, bensì il trasporto funzionale alla pratica di uno sport. Gli impianti a fune appartenenti a questa categoria, infatti, non forniscono un servizio di trasporto generale e non soddisfano esigenze di mobilità generale. La distinzione tra gli impianti destinati a soddisfare esigenze generali di trasporto della popolazione e quelli destinati ad attività sportive deve essere fatta – chiarisce la Commissione – tenendo conto di una pluralità di elementi e circostanze, quali l'ubicazione degli impianti (nel contesto urbano o di collegamento tra centri abitati), i loro tempi di funzionamento (stagionale anziché annuale, diurno oppure ad orario prolungato), la caratterizzazione, prevalentemente locale, dell'utenza (numero di skipass giornalieri rispetto a quelli settimanali), il numero e la capacità degli impianti rispetto al numero degli utenti residenti, la presenza, nella zona, di altre installazioni finalizzate al turismo. Secondo la Commissione, in conclusione, "gli impianti a fune finalizzati ad un'attività sportiva non forniscono un servizio di interesse economico generale (...), [in quanto] essi non soddisfano esigenze fondamentali di carattere generale della popolazione, ma sono finalizzati a generare profitti per il tramite degli sport invernali. Il livello effettivo di prezzo delle tariffe pagate dagli utilizzatori mostra che questo servizio non è un bene essenziale. Ovviamente, in linea di principio spetta agli Stati membri definire i servizi che considerano di interesse economico generale. Tuttavia, il concetto di servizio di interesse economico generale non può essere esteso a servizi che rivestono carattere puramente commerciale e non rispondono ad esigenze generali e fondamentali della popolazione relative a servizi considerati come una parte essenziale della vita quotidiana. Tali considerazioni non sono infirmate dal fatto che la costruzione e il funzionamento degli impianti a fune sono soggetti a concessione, il che obbliga l'impresa ad effettivamente gestire l'impianto e a trasportare tutti gli utenti ai prezzi correnti. È prassi normale che un certo numero di professioni e di attività siano soggetti ad una speciale autorizzazione e a determinati requisiti".

Ancorché specificamente riferita al tema degli aiuti di Stato, secondo taluni, la distinzione tracciata dalla Commissione europea nella Comunicazione del 2002 avrebbe portata generale e confermerebbe quella che emerge dalla normativa nazionale. Da tale distinzione si desumerebbe, quale fondamentale conseguenza, la non qualificabilità, come servizio pubblico, dell'attività di trasporto di persone mediante impianti a fune, se destinata essenzialmente alla pratica di sport invernali, e la non sottoposizione a un vero e proprio regime concessorio della sua gestione, con la conseguenza che non sarebbe necessario il ricorso al mercato per l'affidamento a soggetti terzi. Seconda altro orientamento, invece, la gestione di impianti a fune si qualifica sempre come servizio pubblico locale: è questa, ad esempio, l'opinione dell'Autorità nazionale anticorruzione, espressa nel parere precontenzioso n. 135 del 2015.

L'affidamento del servizio di trasporto a fune.

Il trasporto pubblico locale, in generale.

L'art. 113 del T.U.E.L. prevedeva espressamente che le relative disposizioni non si applicavano "al settore del trasporto pubblico locale che resta disciplinato dal decreto

legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni” (al comma 1 bis), nonché “agli impianti di trasporto a fune per la mobilità turistico-sportiva esercitati in aree montane” (comma 2 bis). La norma in esame, quindi, distingueva il trasporto a fune destinato ad attività sportive dal servizio pubblico di trasporto locale, dedicandogli un’apposita previsione che lo sottraeva all’ambito di applicazione della disciplina, dettata dallo stesso art. 113, delle modalità di gestione ed affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica. Nonostante questa disciplina fosse espressamente qualificata inderogabile ed integrativa delle discipline di settore, insomma, dal suo ambito di operatività era esclusa appunto quella degli impianti a fune. L’art. 113 del T.U.E.L., tuttavia, è stato abrogato dall’art. 23 bis del d.l. n. 112 del 2008, recante la nuova disciplina dell’affidamento e della gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, nelle parti incompatibili con le disposizioni da esso dettate¹⁵. L’art. 23 bis, inoltre, nel far salve le discipline di settore di alcuni servizi pubblici locali, limitava il suo riferimento, per quanto concerne il trasporto locale, alle disposizioni del d. lgs. n. 422 del 1997 “relativamente alla disciplina del trasporto ferroviario regionale”. Anche l’art. 4 del d.l. n. 138 del 2011, volto all’“Adeguamento della disciplina dei servizi pubblici locali al referendum popolare” con cui è stato abrogato l’art. 23 bis, ha previsto, al comma 34 bis, che la nuova disciplina si applicasse anche al trasporto pubblico regionale e locale. Da ultimo, lo schema di decreto legislativo in materia di servizi pubblici locali, nel definire il proprio ambito di applicazione, fa salva, con riferimento al trasporto pubblico locale, la disciplina di settore, con l’eccezione delle “disposizioni relative alle modalità di affidamento” e delle “disposizioni modificative ed espressamente abrogative contenute nel testo unico”.

Il servizio di trasporto locale, nel quale rientrano, ai sensi dell’art. 1, comma 2, del d. lgs. 19 novembre 1997, n. 422, “l’insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell’ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale”, quindi, è stato assoggettato, prima dall’art. 23 bis e poi dall’art. 4 e oggi dal nuovo decreto legislativo in materia di SPL (non ancora in vigore), alla disciplina generale in tema di servizi pubblici locali di rilevanza economica, sotto il profilo delle modalità di gestione e di affidamento. Detta disciplina è prevalsa su quella di settore, dettata dal d. lgs. n. 422 del 1997, che per gli altri aspetti è rimasta in vigore ed applicabile. L’abrogazione dell’art. 23 bis da parte del *referendum popolare* e la dichiarazione di incostituzionalità dell’art. 4 hanno posto però, anche con riferimento al servizio pubblico di trasporto locale, il problema della specifica disciplina applicabile, almeno finché non verrà approvato lo schema di decreto legislativo sui SPL. In proposito, deve osservarsi che, nonostante l’abrogazione dell’art. 23 bis per effetto della consultazione referendaria non abbia determinato alcuna reviviscenza delle norme abrogate, all’indomani di detta abrogazione, si è continuato a ritenere applicabile la normativa di cui al d. lgs. n. 422 del 1997, in quanto essa non era stata abrogata dall’art. 23 bis, anche perché non dettava una disciplina con esso incompatibile. Ugualmente, la dichiarazione di illegittimità costituzionale dell’art. 4 del d.l. n. 138 del 2011 non ha escluso l’applicabilità, al servizio di trasporto pubblico locale, della disciplina di settore dettata dal d.lgs. n. 422 del 1997, che non era stata dallo stesso abrogata. In conclusione, anche con riferimento al settore del trasporto pubblico locale, deve ritenersi che la sentenza n. 199 del 2012 della Consulta non abbia creato un vuoto normativo, in quanto trova applicazione, da un lato, la previgente normativa di settore non abrogata né dall’art. 23 bis del d.l. n. 112 del 2008, né dall’art. 4 del d.l. n. 138 del 2011, dall’altro, la normativa comunitaria. Ciò è confermato dalle previsioni dello schema di decreto legislativo in materia di SPL. In relazione alla prima, si deve fare riferimento all’art. 18 del d.lgs. n. 422 del 1997 che pone la regola dell’esternalizzazione del servizio, mediante affidamento tramite gara a soggetti terzi rispetto all’Ente locale. La norma dispone, infatti, che “Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale”, il loro affidamento e la scelta del gestore del servizio deve

avvenire mediante procedure concorsuali, in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio.

In relazione alla normativa comunitaria, invece, deve farsi riferimento al Regolamento CE 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, entrato in vigore il 3 dicembre 2009, il quale però si applica solamente "all'esercizio di servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e altri modi di trasporto su rotaia e su strada". Il regolamento – nel disciplinare le modalità con cui le Autorità nazionali possono intervenire nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri per garantire la fornitura di servizi di interesse generale nel rispetto del diritto comunitario – riconosce alle stesse la possibilità di scegliere tra l'autoproduzione e l'esternalizzazione del servizio. L'art. 5, comma 2, in particolare, prevede che, "a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le Autorità competenti a livello locale (...) hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'Autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture" (si tratta del c.d. *in house providing*). In alternativa, prosegue il terzo comma del medesimo art. 5, l'Autorità competente può rivolgersi "a un terzo diverso da un operatore interno": in tal caso, "aggiudica i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara, ad esclusione dei casi contemplati nei paragrafi 4, 5 e 6.

La procedura di gara è equa, aperta a tutti gli operatori e rispetta i principi di trasparenza e di non discriminazione".

Venuta meno la normativa nazionale pro concorrenziale più restrittiva di quella comunitaria, quindi, anche per i servizi pubblici locali di trasporto sono previste le seguenti modalità di gestione:

- affidamento mediante procedure di gara ad evidenza pubblica;
- affidamento diretto a società miste, in cui il socio privato sia selezionato attraverso una gara a doppio oggetto, finalizzata cioè alla scelta del *partner* e all'affidamento della specifica attività di gestione del servizio, senza l'obbligo di una partecipazione pubblica o privata minima;
- affidamento *in house* o gestione in economia.

CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO

La gestione diretta temporanea dell'esercizio della funivia "Ponte di Piero - Monteviasco" viene effettuata unicamente con l'obiettivo del ripristino dell'operatività dell'impianto. Pertanto, non verrà effettuato il Servizio di Trasporto Pubblico. Si procederà quindi alla individuazione e alla nomina delle figure professionali e dei soggetti necessari per l'individuazione, la progettazione, la direzione e l'esecuzione degli interventi di manutenzione/ripristino/messa in sicurezza dell'impianto funiviario.

La gestione diretta dell'esercizio della funivia "Ponte di Piero - Monteviasco" terminerà al raggiungimento dell'obiettivo prefissato e quindi all'ottenimento del nulla osta al Servizio di Trasporto Pubblico da parte di USTIF.

RAGIONI DELLA SCELTA EFFETTUATA, RISPETTO DEI REQUISITI COMUNITARI CIRCA LA FORMA SELEZIONATA.

Premesso che l'affidamento in concessione della gestione della funivia è stato oggetto di due gare pubbliche, la prima conclusasi senza la presentazione di alcuna offerta (07.09.2018) e

la seconda conclusasi con decadenza dall'affidamento dell'unico soggetto partecipante (motivazioni espresse nella determinazione n.28 del 12.11.2019);

premesso che attualmente l'impianto non ha il nulla osta per il servizio di trasporto pubblico e che non si è in grado di conoscere quali siano i tempi necessari all'ottenimento di detto nulla osta, stante anche la difficoltà di conoscere in via definitiva le opere da effettuare sull'impianto;

il Comune di Curiglia con Monteviasco, nell'esercizio della propria autonomia costituzionalmente garantita e delle prerogative che ne derivano, ritiene che la gestione diretta temporanea dell'esercizio della funivia Ponte di Piero - Monteviasco rappresenti la scelta più idonea e conveniente per la collettività, sotto il profilo dell'efficienza, dell'efficacia e dell'economicità della stessa, per il precipuo scopo di garantire l'operatività dell'impianto.

PUBBLICAZIONE SUL SITO WEB DEL COMUNE

Ai sensi dell'art. 34, comma 20, del DL. n. 179/12, e per di assicurare un'adeguata informazione alla cittadinanza tutta, la presente Relazione sarà pubblicata sul sito web del Comune di Curiglia con Monteviasco.

Curiglia con Monteviasco, 20/12/2019

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

Dott.ssa Nora Sahnane

COMUNE DI CURIGLIA CON MONTEVIASCO

Provincia di Varese

Oggetto: **GESTIONE DIRETTA TEMPORANEA DELL'ESERCIZIO DELLA FUNIVIA "PONTE DI PIERO - MONTEVIASCO" FINALIZZATA AL RIPRISTINO DELL'OPERATIVITA' DELL'IMPIANTO**

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA

Il sottoscritto Sahnane Nora, Responsabile del Servizio interessato, esperita l'istruttoria di competenza, esprime, ai sensi dell'art. 49, comma 1 del D.Lgs. n. 267/2000, **PARERE FAVOREVOLE** in ordine alla regolarità tecnica della proposta di Deliberazione sopraindicata.

Curiglia con Monteviasco, 16-12-2019

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
F.to Sahnane Nora

PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE

Il sottoscritto Sahnane Nora, Responsabile del Servizio interessato, esperita l'istruttoria di competenza, esprime, ai sensi dell'art. 49, comma 1 del D.Lgs. n. 267/2000, **PARERE FAVOREVOLE** in ordine alla regolarità contabile della proposta di Deliberazione sopraindicata.

Curiglia con Monteviasco, 16-12-2019

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
F.to Sahnane Nora

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto come segue:

IL SINDACO	IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to SAHNANE NORA	F.to MARENGO DONATO SALVATORE

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Su conforme attestazione del Messo Comunale e visti gli atti d'ufficio, certifico io sottoscritto Segretario Comunale che del presente verbale della suesesa Deliberazione viene iniziata oggi (04-01-2020) per 15 giorni consecutivi, la pubblicazione all'Albo pretorio on line di questo Comune, ai sensi e per gli effetti di cui all'art.32 della Legge n.69/2009.

Registro delle pubblicazioni n. 2

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to MARENGO DONATO SALVATORE

Dalla residenza municipale di Curiglia con Monteviasco, 04-01-2020

CERTIFICATO DI ESECUTIVITÀ

Certifico io sottoscritto Segretario Comunale, che la presente Deliberazione proprio perché dichiarata immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4 del D.Lgs. n. 267/2000 è divenuta esecutiva il 20-12-2019

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to MARENGO DONATO SALVATORE

Dalla residenza municipale di Curiglia con Monteviasco, 04-01-2020

Ai sensi dell'art. 18 del DPR n. 445/2000. io sottoscritto attesto che la presente copia è conforme al verbale originale, depositato presso la Segreteria dell'Ente.

IL FUNZIONARIO INCARICATO

.....

Dalla residenza municipale di Curiglia con Monteviasco, 04-01-2020
