



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale
9^a legislatura

Struttura amministrativa competente:
Direzione Mobilità

Presidente
Vicepresidente
Assessori

		P	A
Luca	Zala	X	
Marino	Zorzato	X	
Renato	Chisso	X	
Roberto	Ciambetti	X	
Luca	Coletto	X	
Maurizio	Conte	X	
Marialuisa	Coppola	X	
Elena	Donazzan	X	
Marino	Finozzi	X	
Massimo	Giorgetti	X	
Franco	Manzato	X	
Remo	Sernagiotto		X
Daniele	Stival	X	

Segretario Mario Caramel

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. **2048** del **19 NOV. 2013**

OGGETTO: Art. 3bis del d.l. n. 138/2011. Definizione dei Bacini territoriali ottimali e omogenei del trasporto pubblico locale e direttive agli Enti affidanti per la costituzione dei relativi Enti di governo.

NOTE PER LA TRASPARENZA: Con il presente provvedimento la Regione definisce i confini territoriali entro i quali organizzare i servizi di trasporto pubblico locale per consentire la massimizzazione dell'efficienza del servizio, stabilendo altresì le direttive per la costituzione dei relativi Enti di governo.

L'Assessore Renato Chisso riferisce quanto segue.

L'art. 3bis del d.l. n. 138/2011, convertito dalla l. n. 148/2011 – articolo inserito dall'art. 25, comma 1, lett. a), del d.l. n. 1/2012, convertito dalla l. n. 27/2012 e successivamente modificato ed integrato dall'art. 53, comma 1, lett. a), del d.l. n. 83/2012, convertito dalla l. n. 134/2012, dall'art. 34, comma 23, del d.l. n. 179/2012, ottobre 2012, n. 179, convertito dalla l. n. 221/2012 – dispone che le regioni organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali ed omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio, istituendo o designando gli Enti di governo degli stessi. La disposizione stabilisce che la dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale, ma precisa tuttavia che le regioni stesse possono individuare specifici bacini territoriali di dimensione diversa da quella provinciale, motivando la scelta in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica e applicando i principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio, anche su proposta dei comuni interessati. La norma fa, in ogni caso, salva l'organizzazione di servizi pubblici locali in ambiti o bacini territoriali ottimali già prevista dalle discipline di settore vigenti o da disposizioni regionali che abbiano già avviato la costituzione di ambiti o bacini territoriali in coerenza con le previsioni indicate dall'art. 3bis.

La Giunta regionale già con la Deliberazione n. 1990 del 3 agosto 2010 aveva individuato nei bacini provinciali l'insieme di servizi da mettere a gara. I profondi mutamenti regolatori che da allora hanno riguardato il settore e che hanno avuto come principale oggetto la disciplina sui servizi pubblici locali di

rilevanza economica, obbligano a considerare tale scelta da un diverso punto di vista. Se allora, infatti, l'individuazione dei bacini di gara era strumentale alla liberalizzazione dei servizi di TPL, oggi la definizione dei bacini territoriali ottimali sposta l'accento sul versante prettamente organizzativo, mentre l'affidamento dei servizi costituisce un adempimento ulteriore e successivo da espletare secondo le modalità di cui all'art. 34, comma 20, del d.l. n. 179/2012, convertito con modificazioni dalla l. 221/2012, secondo cui *“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 scelta della delimitazione dei bacini ottimali ai fini della gestione della rete dei servizi per i quali sussistono obblighi di servizio pubblico deve essere, quindi, orientata in modo che si realizzino, da un lato, economie di scala e, dall'altro, differenziazioni idonee a massimizzare l'efficienza del servizio. Il che implica come non sia possibile, salvo specifica e puntuale motivazione, la definizione di bacini troppo piccoli, pena la mancata realizzazione delle economie di scala, né, al contrario creare bacini omnicomprensivi dell'intero territorio regionale, come chiarito dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in numerose pronunce. Alla luce delle considerazioni espresse ed in continuità con le indicazioni già formulate dalla D.G.R. 1990/2010 e dall'art. 6 della l.r. n. 25/1998, che qui si richiamano integralmente, si ritiene che la scala provinciale costituisca la dimensione territoriale ottimale per la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, nella quale maggiormente potranno realizzarsi recuperi di efficienza - specie in ambito sub-urbano ove spesso si ha la compresenza se non la sovrapposizione di servizi urbani ed extra-urbani - nonché ricadute positive in termini di *standards* qualitativi dei servizi erogati.

Premesso quanto sopra, si propone la definizione dei seguenti Bacini territoriali ottimali e omogenei del trasporto pubblico locale:

- Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Belluno, comprendente l'insieme di servizi di trasporto pubblico locale automobilistico, urbano ed extraurbano ricadenti nel territorio provinciale di Belluno;
- Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Rovigo, comprendente l'insieme di servizi di trasporto pubblico locale automobilistico, urbano ed extraurbano ricadenti nel territorio provinciale di Rovigo;
- Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Padova, comprendente l'insieme di servizi di trasporto pubblico locale automobilistico e tramviario, urbano ed extraurbano ricadenti nel territorio provinciale di Padova;
- Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Treviso, comprendente l'insieme di servizi di trasporto pubblico locale automobilistico, urbano ed extraurbano ricadenti nel territorio provinciale di Treviso;
- Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Venezia, comprendente l'insieme di servizi di trasporto pubblico locale automobilistico, tranviario e di navigazione, urbano ed extraurbano, ricadenti nel territorio provinciale di Venezia;
- Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Verona, comprendente l'insieme di servizio di trasporto pubblico locale automobilistico, urbano ed extraurbano ricadenti nel territorio provinciale di Verona;
- Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Vicenza, comprendente l'insieme di servizio di trasporto pubblico locale automobilistico, urbano ed extraurbano ricadenti nel territorio provinciale di Vicenza.

Ciò posto, si rileva come il disposto di cui all'art. 3bis del d.l. n. 138/2011 pone un secondo e fondamentale adempimento finalizzato alla complessiva riorganizzazione della *governance* dei servizi pubblici locali a rete, tra i quali il servizio di TPL, ossia l'istituzione o la designazioni da parte della Regione dell'Ente di governo del Bacino territoriale ottimale ed omogeneo, al quale il comma 1bis attribuisce le funzioni di organizzazione del servizio, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza, per quanto di competenza, di affidamento della gestione e del relativo controllo. Si tratta, evidentemente d'individuare un soggetto pubblico idoneo, sotto il profilo tecnico ed organizzativo, ad operare un complessivo ed unitario governo del servizio su scala di bacino, superando la frammentazione ed imponendo una logica di sistema. L'obbiettivo strategico, che tramite tale riorganizzazione si vuole perseguire, è un generale miglioramento e sviluppo del sistema del trasporto pubblico, incentivando la razionalizzazione della mobilità urbana ed extraurbana, con particolare riguardo alle aree caratterizzate da elevati livelli di inquinamento e congestione, attraverso il riassetto delle reti e l'integrazione delle diverse modalità di trasporto, l'incremento degli *standards* della qualità del servizio erogato all'utenza, l'integrazione delle tariffe e, in ultima analisi, il miglioramento dell'economicità ma anche dell'efficacia del servizio stesso.

Da un punto di vista metodologico la Regione ha ritenuto, in questa fase, in armonia con i principi sussidiarietà, adeguatezza e di differenziazione di cui all'art. 118, comma 1, Cost. e nel rispetto dell'assetto autonomistico della Repubblica delineato dall'art. 5 Cost. e ribadito dall'art. 3 dello Statuto, di lasciare alle province ed ai comuni affidanti ampia discrezionalità sul percorso da intraprendere per addivenire ad una volontaria istituzione dell'Ente di governo.

In attuazione del descritto indirizzo, la Regione, tramite la Direzione Mobilità, nei mesi scorsi ha intrapreso una serie d'incontri su scala provinciale con gli Enti affidanti per affrontare la problematica e descrivere le possibili soluzioni organizzative da dare all'Ente di governo (Agenzia, consorzio volontario o obbligatorio, designazione dell'Ente provinciale, convenzione), illustrando i profili di forza e di debolezza di ciascuna opzione ed vincoli normativi che ne condizionano la scelta. Successivamente, con note del 7 e 9 agosto u.s., l'Assessore alla Mobilità e alle Infrastrutture chiedeva a tutti gli Enti affidanti, suddivisi per bacino provinciale, di esprimersi sulla modalità organizzativa da scegliere, dando un termine indicativo del 30 settembre per la relativa indicazione di volontà.

Gli Enti affidanti si sono espressi nel seguente modo:

- Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Belluno: con nota prot. n. 26123 del 30.9.2013, la Provincia di Belluno, sentiti anche gli altri Comuni affidanti il servizio, proponeva la costituzione dell'Ente di governo tramite convenzione; il Comune di Belluno, con nota del 7.10.2013, si esprimeva nello stesso senso. Il Comune di Cortina d'Ampezzo, con nota prot. 21927 del 28.10.2013, rappresentava la "*volontà di aderire alla futura programmazione integrata per l'ambito territoriale ottimale di riferimento, a condizione del mantenimento della gestione in house del servizio di T.P.L.*";

- Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Rovigo: con D.G.P. n. 63 del 9.4.2013 e D.G.C. n. 373 del 3.10.2013, la Provincia e il Comune di Rovigo hanno concordato di avviare un percorso condiviso finalizzato all'attuazione di azioni propedeutiche all'individuazione delle procedure concorsuali ad evidenza pubblica per il trasporto pubblico, fermo restando il mantenimento in capo alla Provincia del coordinamento e dell'organizzazione dell'intera operazione;

- Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Padova: con nota prot. n. 134200 del 30.09.2013, la Provincia e il Comune di Padova indicavano la convenzione, ai sensi dell'art. 30 del T.U.E.L., quale forma organizzativa idonea per la volontaria costituzione dell'Ente di governo del bacino di Padova;

- Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Treviso: con nota prot. n. 114711 del 24.10.2013, la Provincia di Treviso indicava la convenzione, ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. 267/2000, come forma organizzativa più idonea per la costituzione dell'Ente di governo; i Comuni di Asolo, con nota prot. n. 17398 del 23.10.2013, di Conegliano, con nota prot. n. 45988 del 23.10.2013, di Montebelluna, con nota del 24.10.2013, e Vittorio Veneto, con nota prot. 31521 del 22.10.2013, si esprimevano nello stesso senso; il Comune di Treviso riscontrava la nota regionale con la comunicazione prot. n. 82301 del 29.8.2013 richiamando la Regione *“affinché provveda all'istituzione dell'Ente di governo del Bacino”*;
- Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Venezia: con le note prot. n. 93927 della Provincia di Venezia, prot. n. 470787 del Comune di Venezia e prot. 46662 del Comune di Chioggia, tutte del 29.10.2013, le Amministrazioni indicavano la convenzione quale forma organizzativa più idonea per la costituzione volontaria dell'Ente di governo.
- Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Verona: con nota prot. 93941 del 30.9.2013, la Provincia e il Comune di Verona si sono espressi nell'indicare la Provincia quale ente più idoneo ad assumere le funzioni di governo del trasporto pubblico locale nel bacino di Verona; il Comune di Legnago con nota prot. 27773 del 30.9.2013 si esprimeva nello stesso senso.
- Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Vicenza: con nota prot. 696447 del 25.9.2013, la Provincia di Vicenza e i Comuni di Vicenza, Bassano del Grappa, Schio, Valdagno e Recoaro indicavano la convenzione, ai sensi dell'art. 30 del T.U.E.L., quale forma organizzativa idonea per la volontaria costituzione dell'Ente di governo del bacino di Vicenza.

Lo strumento della convenzione tra enti, ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. 267/2000, costituisce, dunque, il modello organizzativo scelto o comunque non incompatibile con la volontà espressa da province e comuni da adottare uniformemente nei Bacini territoriali ottimali ed omogenei sopra individuati per la costituzione e la successiva designazione da parte della Regione del relativo Ente di governo. Si ritiene lo strumento convenzionale idoneo al perseguimento delle finalità di cui all'art. 3bis del d.l. n. 138/2011 e altresì coerente con i principi espressi dalla L.R. 27 aprile 2012, n. 18 *“Disciplina dell'esercizio associato di funzioni e servizi comunali”*, che all'art. 5 disciplina tale modalità organizzativa. Pertanto, con il presente provvedimento si propone di dare l'indirizzo agli Enti affidanti, appartenenti a ciascuno dei bacini territoriali ottimali ed omogenei sopra individuati, di stipulare una convenzione ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. 267/2000, per la costituzione dell'Ente di governo da designare quale soggetto di cui all'art. 3bis del d.l. n. 138/2011. Considerato che tra le competenze che l'art. 3bis attribuisce all'Ente di governo in via esclusiva vi sono anche quelle di scelta della forma di gestione ed il suo conseguente affidamento e che il combinato disposto delle disposizioni di cui ai commi 20 e 21 dell'art. 34 del d.l. 179/2012 pongono il 31.12.2013 come termine per la pubblicazione della relazione che dia conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta, si ritiene che la stipula di tale atto convenzionale debba avvenire entro il 10 dicembre 2013, onde consentire successivamente alla Giunta regionale di designare gli enti convenzionati quali Enti di governo dei bacini territoriali ottimali ed omogenei sopra individuati e per rendere, perciò, operativo l'Ente di governo entro la fine dell'anno.

Si rileva che la stipulazione di una convenzione può prevedere la costituzione di un ufficio comune o la delega di funzioni e servizi da parte degli enti partecipanti all'accordo a favore di uno di essi che opera in luogo e per conto degli enti deleganti. Rispetto a questa duplice modalità di declinazione dello strumento convenzionale non si ritiene di dover esprimere una preferenza, lasciando agli enti stipulanti piena autonomia sull'opzione organizzativa da compiere. L'impostazione che si è scelta, volta a favorire l'autorganizzazione

dal basso piuttosto che l'imposizione di modelli precostituiti imposti dall'alto, implica che ci possano essere soluzioni organizzative anche differenziate nel territorio regionale.

Successivamente alle manifestazioni di volontà da parte degli Enti sulla forma giuridica da dare all'Ente di governo, si sono tenuti presso gli uffici regionali ulteriori incontri a livello tecnico per cercare di risolvere i punti problematici emersi e per accompagnare, quindi, gli Enti nell'iter procedimentale che si è delineato.

Da tali incontri è emersa come esigenza condivisa la necessità che la Regione detti degli indirizzi uniformi sui contenuti fondamentali delle *stipulande* convenzioni che vada a individuare gli aspetti contenutistici minimi da inserire, in particolare per quanto riguarda l'individuazione delle funzioni amministrative oggetto di esercizio associato e di meccanismi di tutela delle specificità territoriali minori, la durata della convenzione, i rapporti finanziari tra l'Ente di governo e la Regione.

In tal senso, si propone di approvare gli *“Indirizzi per la costituzione dell'Ente di governo del trasporto pubblico locale tramite convenzione ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. 267/2000”*, **Allegato A** al presente provvedimento, che ne costituisce parte integrante e sostanziale, che va a delineare un quadro armonico di riferimento al quale gli Enti affidanti dovranno uniformarsi.

Si precisa che il processo intrapreso con il presente provvedimento, si articolerà nella successiva approvazione e stipulazione da parte degli Enti affidanti degli atti convenzionali descritti, e si concluderà con un'ulteriore Deliberazione di questo Organo, con il quale saranno designati gli enti convenzionati quali Enti di governo del trasporto pubblico locale dei rispettivi bacini territoriali e omogenei e saranno disciplinate le modalità ed i termini di decorrenza dell'esercizio delle funzioni amministrative da parte dell'Ente designato. Il relatore conclude la propria relazione e propone all'approvazione della Giunta Regionale il seguente provvedimento.

LA GIUNTA REGIONALE

- Udito il relatore, incaricato dell'istruzione dell'argomento in questione ai sensi dell'art. 53, comma 4°, dello Statuto, il quale dà atto che la Struttura competente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica, anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione regionale e statale;
- Visti gli artt. 5 e 118, comma 1, della Costituzione;
- Visti gli artt. 3 e 12 dello Statuto;
- Visto l'art. 3bis del d.l. n. 138/2011;
- Visto l'art. 34, comma 20, del d.l. n. 179/2012;
- Vista la l.r. n. 25/1998;
- Vista la l.r. n. 18/2012;
- Viste le note: prot. n. 26123 del 30.9.2013 della Provincia di Belluno, del 7.10.2013 del Comune di Belluno e prot. 21927 del 28.10.2013 del Comune di Cortina d'Ampezzo; prot. n. 134200 del 30.09.2013 della Provincia e del Comune di Padova; prot. n. 114711 del 24.10.2013 della Provincia di Treviso, prot. n. 17398 del 23.10.2013 del Comune di Asolo, prot. n. 45988 del 23.10.2013 del Comune di Conegliano, del 24.10.2013 del Comune di Montebelluna, prot. n. 31521 del 22.10.2013 del Comune di Vittorio Veneto e prot. 82301 del 29.8.2013 del Comune di Treviso; prot. n. 93927 del 29.10.2013 della Provincia di Venezia, prot. n. 470787 del 29.10.2013 del Comune di Venezia e prot. 46662 del 29.10.2013 del Comune di Chioggia; prot. n. 93941 del 30.9.2013 della Provincia e del Comune di Verona e prot. 27773 del 30.9.2013 del Comune di Legnago; prot. 696447 del 25.9.2013 della Provincia di Vicenza e dei Comuni di Vicenza, Bassano del Grappa, Schio, Valdagno e Recoaro Terme.

- Vista la D.G.P. n. 63 del 9.4.2013 della Provincia di Rovigo e la D.G.C. n. 373 del 3.10.2013 del Comune di Rovigo;

DELIBERA

1. le premesse fanno parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.
2. di definire i seguenti Bacini territoriali ottimali e omogenei del trasporto pubblico locale:
 - Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Belluno, comprendente l'insieme di servizi di trasporto pubblico locale automobilistico, urbano ed extraurbano ricadenti nel territorio provinciale di Belluno;
 - Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Rovigo, comprendente l'insieme di servizi di trasporto pubblico locale automobilistico, urbano ed extraurbano ricadenti nel territorio provinciale di Rovigo;
 - Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Padova, comprendente l'insieme di servizi di trasporto pubblico locale automobilistico e tramviario, urbano ed extraurbano ricadenti nel territorio provinciale di Padova;
 - Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Treviso, comprendente l'insieme di servizi di trasporto pubblico locale automobilistico, urbano ed extraurbano ricadenti nel territorio provinciale di Treviso;
 - Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Venezia, comprendente l'insieme di servizi di trasporto pubblico locale automobilistico, tranviario e di navigazione, urbano ed extraurbano, ricadenti nel territorio provinciale di Venezia;
 - Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Verona, comprendente l'insieme di servizio di trasporto pubblico locale automobilistico, urbano ed extraurbano ricadenti nel territorio provinciale di Verona;
 - Bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Vicenza, comprendente l'insieme di servizio di trasporto pubblico locale automobilistico, urbano ed extraurbano ricadenti nel territorio provinciale di Vicenza.
3. di individuare, in conformità alle volontà espresse dagli Enti affidanti, la convenzione ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. 267/2000 quale modalità organizzativa per la costituzione volontaria di un Ente di governo per ciascuno dei bacini territoriali ottimali ed omogenei individuati al punto precedente, da designare quale soggetto di cui all'art. 3bis del d.l. n. 138/2011.
4. di approvare gli "*Indirizzi per la costituzione dell'Ente di governo del trasporto pubblico locale tramite convenzione ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. 267/2000*", **Allegato A**, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
5. di dare l'indirizzo agli Enti affidanti appartenenti a ciascuno dei bacini territoriali ottimali ed omogenei individuati al punto 2 di stipulare una convenzione ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. 267/2000 e secondo le modalità espresse al punto precedente, per la costituzione dell'Ente di governo da designare quale soggetto di cui all'art. 3bis del d.l. n. 138/2011, entro il 10 dicembre 2013.
6. di stabilire che con successiva Deliberazione saranno designati gli enti convenzionati secondo le modalità di cui al punto precedente quali Enti di governo del trasporto pubblico locale dei rispettivi bacini territoriali e omogenei, e saranno disciplinate le modalità ed i termini di decorrenza dell'esercizio delle funzioni amministrative.
7. di dare atto che la presente deliberazione non comporta spesa a carico del bilancio regionale.

8. di dare atto che il presente provvedimento è soggetto a pubblicazione ai sensi dell'articolo 23 del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33.
9. di pubblicare la presente deliberazione nel Bollettino Ufficiale della Regione.

Sottoposto a votazione, il provvedimento è approvato con voti unanimi e palesi.

IL SEGRETARIO
F.to Avv. Mario Caramel

IL PRESIDENTE
F.to Dott. Luca Zaia



INDIRIZZI PER LA COSTITUZIONE DELL'ENTE DI GOVERNO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE TRAMITE CONVENZIONE AI SENSI DELL'ART. 3BIS DEL D.L. n. 138/2011 E DELL'ART. 30 DEL D.LGS. 267/2000.

1. FINALITA'

1. Con la costituzione dell'Ente di governo del trasporto pubblico locale tramite convenzione ai sensi dell'art. 3bis del d.l. n. 138/2011 e dell'art. 30 del d.lgs. 267/2000 si perseguono le seguenti finalità:

- a) efficacia, efficienza ed economicità dell'azione amministrativa tramite l'esercizio coordinato da parte degli Enti convenzionati delle rispettive funzioni ed attività;
- b) realizzazione di economie di scala e di differenziazione nella gestione del servizio idonee a massimizzarne l'efficienza;
- c) sviluppo del sistema del trasporto pubblico, incentivando la razionalizzazione della mobilità urbana ed extraurbana, con particolare riguardo alle aree caratterizzate da elevati livelli di inquinamento e congestione;
- d) miglioramento degli *standards* della qualità del servizio erogato all'utenza e della sua efficacia complessiva, anche tramite l'integrazione tariffaria;
- e) tutela delle autonomie, soprattutto per quanto riguarda le realtà territoriali minori.

2. FUNZIONI AMMINISTRATIVE ED ATTIVITÀ GESTIONALI DA ESERCITARE IN MODO CONVENZIONATO.

2.1. Obbligatorie:

- a. L'Ente di governo costituito tramite convenzione costituisce "Autorità competente" nella zona geografica delimitata dal relativo Bacino territoriale ottimale ed omogeneo ai sensi e per gli effetti di cui al Regolamento CE n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007.
- b. Ai sensi dell'art. 3bis del d.l. n. 138/2011 e dei commi 20 e 21 dell'art. 34 del d.l. 179/2012, sono esercitate dall'Ente di governo le funzioni di organizzazione del servizio di TPL, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, di affidamento della gestione e relativo controllo e di pubblicazione della relazione che dia conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta.
- c. Per quanto attiene alla legge regionale 30 ottobre 1998, n. 25, sono esercitate dall'Ente di Governo le funzioni e i compiti relativi:
 - a. Alla predisposizione, sulla base degli indirizzi della Regione, dei Piani di bacino (art. 8, co.1, lett. a) e all'individuazione, nell'ambito dei Piani di bacino, dei servizi urbani di cui all'art. 5, co. 2, lett. b (art. 8, co.1, lett. b);



- b. Alla predisposizione dei piani del trasporto pubblico urbano (art. 9, co. 1, lett. d);
- c. Alla stipulazione degli accordi di programma per gli investimenti (art. 8, co. 1, lett. c; 9, co. 1, lett. f) e alla predisposizione di proposte triennali per gli investimenti, (artt. 8, co. 1, lett. d; 9, co. 1, lett. e);
- d. Ai servizi urbani ed extraurbani (artt. 8, co. 2, lett. a; 9, co. 1 lett. a; 5, co. 2 e 3); ai servizi interregionali che collegano il territorio di una provincia veneta con una Regione contermina e quelli eventualmente assegnati ai sensi dell'art. 7, co. 1, lett. n) l.r. n. 25/1998 (art. 8, co. 2, lett. b); qualora d'interesse, al settore del trasporto lagunare, ai sensi dell'art. 7, co. 4, D.Lgs. n. 422/1997 (art. 9, co. 1, lett. n);
- e. All'irrogazione delle sanzioni amministrative a carico degli utenti trasgressori e alla previsione e all'applicazione delle sanzioni per l'inosservanza del contratto di servizio nonché alle ipotesi di risoluzione per i casi di inadempimento degli affidatari; (artt. 8, co. 2, lett. c; 9, co. 1, lett. m);
- f. All'espletamento delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi urbani ed extraurbani, minimi ed aggiuntivi (artt. 8, co. 2, lett. e; 9, co. 1, lett. b);
- g. Alla stipula dei contratti di servizio relativi ai servizi urbani, extraurbani ed interregionali minimi e aggiuntivi (artt. 8, co. 1, lett. f; 9, co. 1, lett. c);
- h. All'erogazione delle risorse finanziarie necessarie per far fronte agli impegni ed agli obblighi derivanti dal contratto di servizio per lo svolgimento dei servizi minimi (artt. 8, co. 2, lett. g; 9, co. 2, lett. a);
- i. All'autorizzazione a impiegare in servizio di noleggio con conducente, autobus destinati al servizio di trasporto pubblico locale e viceversa (artt. 8, co. 2, lett. h; 9, co. 1, lett. g);
- j. Al riconoscimento, ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio di trasporto urbano e extraurbano su strada, dell'idoneità del percorso, delle sue variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate, ai sensi dell'articolo 5, ultimo comma del DPR n. 753/1980 (art. 8, co. 2, lett. i; 9, co. 2, lett. b).
- k. Allo svolgimento delle competenze previste dal R.D. n. 148/1931 (art. 8, co. 3, lett. a);
- l. Alla vigilanza sull'esatta applicazione delle norme di legge e dei regolamenti per il trattamento del personale e sulla completa applicazione dei contratti collettivi di lavoro (artt. 8, co. 3, lett. b, 9, co. 2, lett. c);

2.2. Facoltative.

- a. Per quanto attiene alla legge regionale 30 ottobre 1998, n. 25, sono esercitate facoltativamente dall'Ente di Governo le funzioni e i compiti relativi:
 - a. All'autorizzazione all'effettuazione dei servizi commerciali (artt. 8, co. 1, lett. f; 9, co. 1, lett. c);



- b. All'autorizzazione all'effettuazione dei servizi di gran turismo che abbiano origine nel proprio ambito territoriale (art. 8, co. 2, lett. d);
- c. All'istituzione di eventuali servizi aggiuntivi nell'ambito dei servizi con oneri finanziari a carico dei bilanci di province e comuni (art. 8, co.1, lett. e, 9, co. 1, lett. i);
- d. Alla determinazione delle tariffe per i servizi aggiuntivi (artt. 8, co. 1, lett. f; 9, co. 1, lett. l).

2.2.2 Per quanto attiene alla legge regionale 14 settembre 1994, n. 46, sono esercitate facoltativamente dall'Ente di Governo le funzioni e i compiti relativi:

- a. Al rilascio dell'autorizzazione all'effettuazione degli autoservizi atipici per quanto di competenza.

2.2.3 Ulteriori funzioni o compiti attinenti alla mobilità che gli Enti convenzionati decidano di esercitare in comune.

3. FORME ORGANIZZATIVE.

3.1. Ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. 267/2000, sono due le modalità attraverso le quali gli Enti locali possono operare tramite Convenzione:

- a. delegando l'esercizio di funzioni ad uno degli enti partecipanti all'accordo, che opera in luogo e per conto degli Enti deleganti.
- b. costituendo un Ufficio comune che opera, per l'esercizio delle funzioni oggetto della convenzione, in luogo dei singoli uffici già competenti in via ordinaria.

3.2. Convenzione di delega.

- a. L'Ente delegato è l'Ente di governo del trasporto pubblico locale.
- b. La delega non può essere limitata allo svolgimento di attività istruttorie e deve comportare l'adozione di atti amministrativi e gestionali attinenti l'esercizio della funzione. Gli atti adottati nell'esercizio della delega sono imputati ad ogni effetto all'Ente delegato.
- c. La Regione può corrispondere i finanziamenti destinati agli Enti deleganti ai sensi degli artt. 17 e 32 della l.r. n. 25/1998 direttamente all'Ente delegato. In tal caso gli Enti deleganti garantiscono all'Ente delegato la restituzione dell'IVA di pertinenza.
- d. L'Ente delegato assume la responsabilità dell'esercizio associato ed individua la struttura amministrativa competente all'esercizio della funzione.

3.3. Convenzione di costituzione di Ufficio comune.

- a. Gli Enti convenzionati sono l'Ente di governo del trasporto pubblico locale.
- b. La convenzione individua l'Ente presso il quale l'Ufficio comune è costituito.
- c. L'Ufficio comune opera come struttura di ogni singolo Ente convenzionato, al quale sono imputati ad ogni effetto i relativi atti.
- d. L'attività dell'Ufficio comune non può essere limitata allo svolgimento di attività meramente istruttoria, ma deve comportare l'adozione di atti amministrativi e gestionali attinenti l'esercizio della funzione.



- e. La convenzione detta le norme per l'organizzazione dell'Ufficio comune. Per quanto non previsto dalla convenzione, l'Ufficio è considerato come struttura dell'Ente presso cui è costituito.
- f. Con l'adozione dell'Ufficio comune non cambiano i rapporti finanziari tra la Regione e gli Enti convenzionati quanto alla corresponsione dei finanziamenti di cui agli artt. 17 e 32 della l.r. n. 25/1998.

4. INDIRIZZI GENERALI DI ORGANIZZAZIONE.

4.1. La convenzione dovrà altresì prevedere:

- a. I criteri per la definizione dei rapporti finanziari tra gli Enti, in particolare per la partecipazione alle spese derivanti a qualsiasi titolo dall'esercizio associato o dalla delega;
- b. La costituzione e le norme di funzionamento di un organo comune, composto dai sindaci e presidenti di provincia o commissari straordinari, o loro delegati, che assuma il compito di esprimere l'indirizzo politico, la definizione dei rapporti finanziari tra gli Enti convenzionati, il controllo sulle attività e funzioni svolte dall'Ente delegato o dall'Ufficio comune;

4.2. Considerate le rilevanti funzioni e compiti di governo del TPL su scala di Bacino attribuiti all'Ente di governo, gli Enti convenzionati dotano l'Ente di governo di personale adeguato, sia da un punto di vista numerico che delle capacità professionali, anche tramite distacco o comando di personale presso l'Ente delegato o l'Ufficio comune.

5. DURATA DELLA CONVENZIONE.

5.1. Per consentire la stipula di contratti di servizio sino a nove anni ai sensi dell'art. 30, comma 1, della l.r. 25/1998, la Convenzione ha durata minima di dieci anni.

5.2. Il mancato rinnovo della Convenzione o il recesso unilaterale dalla stessa è subordinato all'adozione da parte della Regione di un atto che ridefinisca i confini dei Bacini territoriali ottimali e omogenei.

6. PRINCIPI DI SALVAGUARDIA DELL'AUTONOMIA DEGLI ENTI CONVENZIONATI.

6.1. La costituzione dell'Ente di governo non modifica l'attribuzione delle competenze amministrative in materia di trasporto pubblico locale, ma soltanto la modalità del loro esercizio.

6.2. L'Ente di governo deve operare nell'interesse di tutti gli Enti convenzionati e dei loro cittadini, a prescindere dalla loro quota di partecipazione.

6.3. Le decisioni che riguardano il servizio di ciascun Ente, compresa quella sulla forma di affidamento prescelta, sono in ogni caso subordinate all'assenso dell'Ente titolare del servizio.

6.4. Per motivazioni inerenti alle particolari caratteristiche geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento o all'integrazione dei servizi, è possibile la costituzione di Uffici periferici dell'Ente di governo, che esercitino le proprie funzioni limitatamente all'ambito di riferimento, con costi organizzativi imputabili esclusivamente agli Enti interessati. La Convenzione disciplina i rapporti tra gli uffici dell'Ente delegato o l'Ufficio comune e gli Uffici periferici eventualmente costituiti.