



Provincia di Venezia



Comune di Venezia



Comune di Chioggia

**ENTE DI GOVERNO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL BACINO TERRITORIALE
OTTIMALE E OMOGENEO DI VENEZIA**

**Estratto dal registro delle deliberazioni dell'ASSEMBLEA dell'Ente di Governo del Trasporto
Pubblico Locale del bacino territoriale ottimale e omogeneo di Venezia**

Deliberazione n. 5

Seduta del 16 giugno 2014

Componenti	Ente rappresentato	Quota partecipazione e percentuale di riparto oneri finanziari	P	A
Marco Agostini	Direttore Generale del Comune di Venezia	65,36	X	
Giacomo Grandolfo	Assessore della Provincia di Venezia	33,04	X	
Mauro Mantovan	Assessore del Comune di Chioggia	1,60	X	

Presiede il Direttore generale del Comune di Venezia, Gr.Uff. dott. Marco Agostini

Assiste alla seduta e ne cura la verbalizzazione l'ing. Franco Fiorin, Direttore della Direzione Mobilità e Trasporti del Comune di Venezia, Responsabile dell'Ufficio Centrale dell'Ente di Governo.

seduta del 16 giugno 2014

N. 5: Approvazione della relazione di cui all'art. 34, comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modifiche nella legge 17 dicembre 2012, n. 221 sull'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale della rete per gli ambiti di del Veneto orientale e centro meridionale.

Su proposta del responsabile dell'Ufficio Periferico presso la Provincia di Venezia;

premesse che:

- i. ai sensi dell'art. 30 della legge regionale n. 25/1998 e s.m.i., la Giunta regionale, con deliberazione n. 325/2001, aveva individuato i servizi minimi di trasporto pubblico locale e, con successiva deliberazione n. 326/2001, aveva provveduto ad assegnare agli Enti affidanti competenti, tra cui la Provincia di Venezia, le risorse destinate al finanziamento dei suddetti servizi minimi;
- ii. la Provincia di Venezia aveva stipulato specifici contratti servizio con:
 - Actv S.p.A., per lo svolgimento dei servizi minimi TPL extraurbani, in data 26/03/01, prot. 17794 del 27/03/01, prorogato, a seguito di vari atti, fino al 30/06/2014;
 - ATVO S.p.A., per lo svolgimento dei servizi minimi TPL extraurbani e per quelli urbani dei comuni di Caorle, Cavallino Treporti, Jesolo e San Donà di Piave, in data 15/03/01, prot. n. 15907 del 16/03/01, prorogato, a seguito di vari atti, fino al 30/06/2014;
 - Brusutti S.r.l., per lo svolgimento dei servizi minimi TPL extraurbani, in data 15/03/01, prot. 15905 del 16/03/01, prorogato, a seguito di vari atti, fino al 30/06/2014;
- iii. la Regione ha approvato la deliberazione n. 2048 del 19/11/2013, all'interno della quale è stato definito il 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) e sono contenuti gli indirizzi per la costituzione dell'ente di governo, nella forma della convenzione ex art. 30 del D.Lgs 267/2000;
- iv. con deliberazione di Giunta provinciale (DGP) n. 176 del 02/12/2013 è stata approvata la relazione sulla sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento del servizio di trasporto pubblico (art. 34, comma 20, del d.l. 179/2012, convertito con L. 221/2012), relativa ai soli servizi extraurbani di competenza provinciale;
- v. con la deliberazione di Consiglio provinciale n. 72 del 9/12/2013 sono stati approvati:
 1. lo schema di convenzione che definisce i rapporti tra Provincia di Venezia ed i Comuni di Caorle, Cavallino Treporti, Jesolo, San Donà di Piave in merito alla delega alla Provincia di una serie di competenze nel campo del trasporto pubblico locale;
 2. lo schema di convenzione tra Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Comune di Chioggia per l'individuazione e costituzione dell'Ente di governo del bacino del trasporto pubblico locale veneziano;
- vi. in data 10 dicembre 2013 sono state sottoscritte le suddette convenzioni;
- vii. la Regione ha riconosciuto, con la DGR n. 2333 del 16/12/2013, l'Ente di governo del bacino ottimale del TPL di Venezia la cui operatività è stata fissata a partire dal 1° gennaio 2014;

viii. con DGP n. 223 del 30/12/2013, è stato approvato un primo adeguamento della predetta relazione, relativa ai servizi extraurbani di competenza provinciale ed ai servizi urbani dei Comuni di Caorle, Cavallino-Treporti, Jesolo e San Donà di Piave (per effetto della sottoscrizione delle relative convenzioni con la Provincia);

ricordato che, per i servizi pubblici locali a rilevanza economica, ed in particolare per il settore del trasporto pubblico locale, dopo la sentenza della Corte Costituzionale n. 199 del 20/7/2012 che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4 del D.L. 138/2011, convertito con modificazioni dalla L. 148/2011, è possibile avvalersi del Regolamento Comunitario n. 1370/2007, che:

- i. all'art. 2, definisce autorità competente un'amministrazione pubblica o un gruppo di amministrazioni pubbliche di uno Stato membro, o di Stati membri, che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata, o qualsiasi altro organismo investito di tale potere;
- ii. all'art. 5, definisce le modalità di aggiudicazione dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale, introducendo la facoltà, tra l'altro, dell'autorità competente di scegliere:
 - di fornire i servizi direttamente o tramite un operatore interno (in house providing), a meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, (art. 5 comma 2);
 - di aggiudicare i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara (art. 5 comma 3);
 - di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 € oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno (art. 5 comma 4).

considerato che:

- i. con DGP n. 28 del 01/04/2014, è stata integrata ed aggiornata la relazione sulla sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento del servizio di trasporto pubblico, da sottoporre all'approvazione dell'assemblea dell'Ente di governo del bacino del TPL di Venezia, come da regolamento già favorevolmente esaminato con DGP n. 26 del 20/03/2014;
- ii. il Consiglio provinciale di Venezia, con deliberazione n. 22 del 15/04/2014 ha approvato le modalità di affidamento, ai sensi dell'art. 42 del D. Lgs. 267/2000, innovando quanto già espresso con DCP n. 72/2013;

dato atto che l'art. 14 della convenzione di costituzione dell'ente di governo stabilisce, in merito all'affidamento dei servizi, che:

- i. gli enti convenzionati, ognuno nel proprio ambito di unità di rete, sulla scorta della programmazione vigente dei servizi minimi e di quelli aggiuntivi, procedono alla redazione ed adozione della proposta di relazione di cui all'art. 34 D.L. 179/2012 s.m.i. individuando gli obblighi di servizio, indicando le eventuali compensazioni da corrispondere al gestore e dando atto della conformità alla vigente normativa comunitaria della modalità di affidamento proposta;
- ii. le relazioni di cui al comma precedente vengono approvate dall'Assemblea dell'ente di governo;
- iii. l'ente di governo procede successivamente all'affidamento dei servizi per ogni ambito di unità di rete, nel rispetto della relazione di cui al comma i, sulla scorta dell'istruttoria espletata ed, in

ogni caso, in conformità alle disposizioni comunitarie in materia di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di cui al Reg. CE n. 1370/2007 [...];

preso pertanto atto che la valutazione delle forme di affidamento contenute nella relazione ex art. 34 di cui alla DGP n. 28/2014 così come aggiornata per effetto della deliberazione consigliere n. 22/2014 ha tenuto conto della riduzione delle risorse finanziarie regionali al TPL manifestatasi nel corso degli ultimi tre anni ma ha voluto garantire un adeguato livello di servizio a favore della popolazione, si rileva che la Provincia di Venezia:

- i. per quanto riguarda i servizi di trasporto extraurbani relativi all'ambito di unità di rete del Veneto centro-meridionale, segnala che ricorrono i presupposti per l'affidamento diretto in house providing ad AVM S.p.A.; l'affidamento in house comporta necessariamente l'applicazione di quanto disposto dall'art. 4 bis del D.L. 78/2009, convertito con L. 102/2009, che prevede che "Al fine di promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si avvalgano delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento CE n. 1370/2007 [...], devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo." Tali servizi saranno individuati dall'Ufficio periferico dell'Ente di governo istituito presso la Provincia di Venezia, previa indicazione della Giunta provinciale;
- ii. per quanto riguarda i servizi di trasporto relativi all'ambito di unità di rete del Veneto orientale, ritiene percorribile l'affidamento a società mista mediante costituzione di un partenariato pubblico-privato, nel quale, tuttavia, la presenza del partner privato non deve inficiare la sussistenza del controllo analogo in capo all'amministrazione pubblica;

La costituzione del partenariato pubblico privato può avvenire con le seguenti modalità:

- pubblicazione, da parte dell'Ente di governo, di un bando di gara c.d. "a doppio oggetto" che preveda al tempo stesso l'acquisizione della qualità di socio di ATVO S.p.A. mediante l'acquisto del 15% del capitale sociale (con azioni messe a disposizione da tutti o parte dei soci) e l'affidamento della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale alla medesima ATVO S.p.A.; nell'ambito dell'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, gli specifici compiti operativi che il socio privato dovrà assolvere saranno individuati all'interno del bando e della documentazione di gara;
 - in subordine, qualora non vi fosse disponibilità da parte dei soci a cedere le proprie azioni, pubblicazione di un bando di gara c.d. "a doppio oggetto" che preveda al tempo stesso la sottoscrizione e versamento dell'aumento di capitale sociale di ATVO S.p.A. riservato al socio mediante emissione di nuove azioni, pari al 15% del capitale sociale come risultante dopo l'aumento di capitale, e l'affidamento della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale alla medesima ATVO S.p.A.; nell'ambito dell'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, gli specifici compiti operativi che il socio privato dovrà assolvere saranno individuati all'interno del bando e della documentazione di gara;
 - nell'ipotesi di impossibilità di aggiudicazione con le modalità sopra indicate per mancanza di interesse, affidamento in house providing ad ATVO S.p.A. dei servizi in questione, in quanto ricorrono comunque tutte le caratteristiche di cui al precedente punto i.;
- iii. per i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 € oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno, ha previsto alternativamente:
 - ✓ l'effettuazione di una procedura ad evidenza pubblica;

- ✓ l'utilizzo dell'Articolo 5 comma 4 del regolamento CE 1370/2007 per affidare direttamente i sopra citati servizi;
- ✓ di interrompere i servizi minimi di TPL citati, considerato lo scarso utilizzo rilevato nel corso dell'ultimo triennio, dirottando la relativa produzione annua per il potenziamento di linee negli ambiti di unità di rete del Veneto centro-meridionale e/o orientale oggi in sofferenza (come consentito dalla DGR 794/2013).

dato atto che l'Ufficio periferico istituito presso la Provincia di Venezia provvederà alle diverse forme di affidamento, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa europea e nazionale in materia di trasporto pubblico locale;

preso atto del parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa espresso dal Responsabile dell'Ufficio Periferico presso la Provincia di Venezia;

a voti unanimi

DELIBERA

- di approvare la relazione predisposta dalla Provincia di Venezia, sulla sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento del servizio di trasporto pubblico (art. 34, comma 20, del D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012), allegata al presente atto quale parte integrante e sostanziale, ai fini dell'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale relativi agli ambiti di unità di rete del Veneto centro-meridionale e del Veneto orientale;
- di disporre la pubblicazione della suddetta relazione all'albo pretorio del Comune di Venezia, nella sezione dedicata all'Ente di Governo del trasporto pubblico locale del bacino territoriale ottimale e omogeneo di Venezia.

La presente deliberazione è affissa all'Albo pretorio del Comune di Venezia in data 20 giugno 2014 per la pubblicazione fino al 15° giorno successivo.

La presente deliberazione diviene esecutiva dalla data di pubblicazione e trasmessa agli enti convenzionati.

Il Responsabile dell'Ufficio Centrale
ing. Franco Fiorin
*Sottoscritto digitalmente ai sensi del
D.Lgs.82/2005 e successive modifiche*

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

1. Premessa

L'art. 34 comma 20 del D.L. 179/2012, convertito con modifiche in L. 221/2012 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.”*

In termini di contenuti specifici, la presente relazione:

- ✓ dà atto della natura di servizio pubblico di rilevanza economica dei servizi minimi ed aggiuntivi di trasporto extraurbani ed urbani;
- ✓ individua quale sia l'Ente affidante;
- ✓ definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio;
- ✓ dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta;
- ✓ indica le compensazioni economiche.

Con la deliberazione di Consiglio provinciale n. 72 del 9/12/2013 ad oggetto “approvazione dello schema di convenzione per la costituzione dell'ente di governo per la gestione dei servizi di TPL del bacino territoriale ottimale di Venezia e linee di indirizzo” è stato previsto di:

1. approvare lo schema di convenzione che definisce i rapporti tra Provincia di Venezia ed i Comuni di Caorle, Cavallino-Treporti, Jesolo, San Donà di Piave in merito alla delega alla Provincia di una serie di competenze nel campo del trasporto pubblico locale;
2. approvare lo schema di convenzione tra Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Comune di Chioggia per l'individuazione e costituzione dell'Ente di governo del bacino del trasporto pubblico locale veneziano;

In data 10 dicembre 2013 sono state sottoscritte le convenzioni tra i Comuni di Caorle, Cavallino-Treporti, Jesolo, San Donà di Piave e la Provincia di Venezia per la delega di funzioni amministrative in materia di TPL e la convenzione per la costituzione dell'Ente di governo tra Provincia di Venezia, Comune di Venezia e Comune di Chioggia.

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

La Regione ha approvato la DGR n. 2333 del 16/12/2013 con la quale ha provveduto a riconoscere l'Ente di governo del bacino ottimale del TPL di Venezia la cui operatività è stata fissata a partire dal 1° gennaio 2014.

Secondo quanto previsto dall'art. 14 dello schema di convenzione *“Gli enti convenzionati, ognuno nel proprio ambito di unità di rete, sulla scorta della programmazione vigente dei servizi minimi e di quelli aggiuntivi, procedono alla redazione ed adozione della proposta di relazione di cui all'art. 34 D.L. 179/2012 s.m.i. individuando gli obblighi di servizio, indicando le eventuali compensazioni da corrispondere al gestore e dando atto della conformità alla vigente normativa comunitaria della modalità di affidamento proposta”*.

La presente relazione, relativa ai servizi extraurbani di competenza della Provincia di Venezia ed ai servizi urbani dei Comuni di Caorle, Cavallino-Treporti, Jesolo e San Donà di Piave, costituisce integrazione ed aggiornamento delle precedenti formulazioni, approvate con deliberazioni di Giunta provinciale n. 176 del 2/12/2013, n. 223 del 30/12/2013 e n. 28 del 01/04/2014, le quali restano cogenti per le parti non modificate, per effetto di quanto introdotto dalla deliberazione di Consiglio provinciale n. 22 del 15 aprile 2014.

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

2. Normativa di riferimento

Per i servizi pubblici locali a rilevanza economica, ed in particolare per il settore del trasporto pubblico locale e regionale, allo stato attuale, dopo la sentenza della Corte Costituzionale n. 199 del 20.7.2012 che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4 del D.L. 138/2011, convertito con modificazioni dalla L. 148/2011, i riferimenti normativi sono:

✓ Regolamento Comunitario n. 1370/2007:

all'art. 2 definisce:

- autorità competente: un'amministrazione pubblica o un gruppo di amministrazioni pubbliche di uno Stato membro, o di Stati membri, che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata, o qualsiasi altro organismo investito di tale potere;
- autorità competente a livello locale: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale;

all'articolo 5 definisce le modalità di aggiudicazione dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale, introducendo la facoltà, tra le altre cose, dell'autorità competente di scegliere:

- di fornire i servizi direttamente o tramite un operatore interno (*in house providing*), a meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, (art. 5 par. 2);
- di aggiudicare i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara (art. 5 par. 3);
- di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 € oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno (art. 5 par. 3).

✓ D. Lgs. 422/1997:

all'art. 18, comma 2, stabilisce 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, per l'affidamento dei servizi le regioni e gli enti locali si attengono ai principi dell'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, garantendo in particolare: a) il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19 e in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio...”*;

✓ L. 99/2009:

L'art. 61 dispone: *“1. Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Alle società che, in Italia o all'estero, risultino aggiudicatari di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto*



**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

regolamento (CE) n. 1370/2007 non si applica l'esclusione di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.”;

✓ Legge 102/2009:

A ulteriore conforto dell'applicabilità del regolamento n. 1370/2007, con l'art. 4-bis si stabilisce che: *“Al fine di promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si avvalgano delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo. Alle società che, ai sensi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del medesimo regolamento (CE) n. 1370/2007, risultano aggiudicatrici di contratti di servizio al di fuori di procedure ad evidenza pubblica è fatto divieto di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano”.*

✓ D.L. 138/2011 convertito con L. 148/2011:

all'art. 3 bis prevede, tra l'altro, che *“le regioni organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi, entro il termine del 30 giugno 2012”*, che la dimensione di tali ambiti di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale, che le funzioni di organizzazione di tali servizi, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo di tali ambiti;

✓ D.L. 179/2012 convertito in L. 221/2012:

all'art. 34, commi da 20 a 27, detta previsioni per i servizi pubblici di rilevanza economica al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione, l'adeguata informazione alla collettività di riferimento. In materia di pubblici servizi il ruolo degli enti locali rimane centrale, pur con la specificazione che per i servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica le funzioni di organizzazione sono esercitate dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei;

✓ Legge Regionale n. 25/1998.

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

3. Bacino territoriale del servizio, ente di governo, autorità competente

La Regione Veneto ha approvato la deliberazione n. 2048 del 19/11/2013 con la quale è stato individuato il 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) e sono stati altresì forniti gli indirizzi per la costituzione del relativo ente di governo, nella forma della convenzione ex art. 30 del D.Lgs 267/2000.

I Comuni di Venezia e Chioggia e la Provincia di Venezia hanno dato vita al suddetto Ente di governo, che costituisce l'autorità competente ai sensi e per gli effetti del Reg. CE 1370/2007, il quale svolgerà le funzioni amministrative, di pianificazione, programmazione, affidamento, controllo e vigilanza dei servizi di trasporto pubblico locale ricadenti nel bacino veneziano.

Gli enti aderenti hanno promosso la suddivisione del bacino in ambiti di unità di rete, costituenti l'insieme di linee tra loro connesse funzionalmente, per l'omogeneità dei territori serviti, ai fini di una maggiore economia ed efficienza di gestione, di un miglior grado di integrazione modale e tariffaria, nonché per il raggiungimento del rapporto tra ricavi e costi dello 0,35.

In particolare, sono stati identificati quattro ambiti di unità di rete:

- ✓ ambito di unità di rete dell'area urbana di Venezia (comprendente i servizi lagunari, i servizi urbani effettuati a mezzo autobus ed il servizio tranviario di Venezia ed il servizio urbano di Spinea);
- ✓ ambito di unità di rete del Veneto orientale (comprendente i servizi extraurbani del Veneto Orientale, nonché i servizi urbani di Jesolo, Caorle, Cavallino, S. Donà di Piave);
- ✓ ambito di unità di rete del Veneto centro-meridionale (comprendente i servizi extraurbani dell'area centro-meridionale);
- ✓ ambito di unità di rete della città di Chioggia (comprendente i servizi urbani effettuati a mezzo autobus).

Tra le diverse competenze attribuite all'Ente di governo, vi sono anche l'espletamento delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi urbani, extraurbani ed interregionali, minimi ed aggiuntivi e la stipula dei relativi contratti di servizio.

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

4. Organizzazione attuale del servizio di trasporto pubblico locale

I servizi di TPL attualmente vigenti sono gestiti, dalla Provincia di Venezia, attraverso n. 3 contratti, la cui titolarità è a carico di Actv S.p.A., ATVO S.p.A. e Brusutti S.r.l..

4.1 Tipologia dei servizi

Con i contratti in corso, vengono gestiti servizi minimi di tipo extraurbano, urbano (nei comuni di Caorle, Cavallino-Treporti, Jesolo e San Donà di Piave) ed extraurbano/interregionali.

4.1.1 Servizi extraurbani

La Provincia di Venezia ha affidato servizi di trasporto pubblico locale minimi ed aggiuntivi extraurbani regolati da separati contratti di servizio a:

- ✓ Actv S.p.A., in data 26 marzo 2001, prot. 17794 del 27/03/2001, prorogato a seguito di vari atti fino al 30/06/2014 per un importo, nell'anno 2013, di 20.420.386,58 € oltre IVA, comprensivo degli adeguamenti CCNL.

La rete dei servizi minimi extraurbani gestiti da Actv S.p.A. è fortemente integrata, nel momento in cui accedono al territorio comunale di Venezia, con quella delle linee urbane (bus e tram) gestita dal Comune di Venezia tramite la medesima azienda.

Nell'ambito urbano del capoluogo il servizio extraurbano rimodula le proprie caratteristiche assumendo la peculiarità di servizio urbano (caratterizzato da fermate distanti non oltre 250-300 m), consentendo ai possessori di titoli di viaggio urbani di poter usufruire liberamente dei mezzi extraurbani grazie anche ad una adeguata integrazione tariffaria.

- ✓ ATVO S.p.A., in data 15 marzo 2001, prot. 15907 del 16/03/2001, prorogato a seguito di vari atti fino al 30/06/2014 per un importo, nell'anno 2013, di 12.977.486,57 € oltre IVA, comprensivo degli adeguamenti CCNL;

E' presente una sufficiente integrazione tariffaria e modale tra servizi extraurbani e quelli urbani su gomma e su acqua della rete urbana di Mestre e Venezia gestiti da Actv S.p.A. e tra servizi extraurbani e quelli urbani di Caorle, Cavallino Treporti, Jesolo e San Donà di Piave gestiti da ATVO S.p.A..

- ✓ Brusutti S.r.l., in data 15 marzo 2001, prot. 15905 del 16/03/2001, prorogato a seguito di vari atti fino al 30/06/2014 per un importo, nell'anno 2013, di 250.675,25 € oltre IVA, comprensivo degli adeguamenti CCNL.

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

4.1.2 Servizi urbani nel comune di Caorle

Il Comune di Caorle ha affidato lo svolgimento dei servizi minimi di trasporto pubblico locale ad ATVO S.p.A., con gestione contrattuale a carico della Provincia di Venezia per effetto della convenzione prot. 32225 del 14/07/1999.

L'importo contrattuale relativo ai servizi minimi, comprensivo degli adeguamenti CCNL, nell'anno 2013, è stato di 411.894,55 € oltre IVA.

4.1.3 Servizi urbani nel comune di Cavallino-Treporti

Il Comune di Cavallino-Treporti ha affidato lo svolgimento dei servizi minimi di trasporto pubblico locale ad ATVO S.p.A., con gestione contrattuale a carico della Provincia di Venezia per effetto della convenzione prot. 4298 del 25/01/2000.

L'importo contrattuale relativo ai servizi minimi, comprensivo degli adeguamenti CCNL, nell'anno 2013, è stato di 355.979,63 € oltre IVA.

4.1.4 Servizi urbani nel comune di Jesolo

Il Comune di Jesolo ha affidato lo svolgimento dei servizi minimi di trasporto pubblico locale ad ATVO S.p.A., con gestione contrattuale a carico della Provincia di Venezia per effetto della convenzione prot. 33589 del 21/07/1999.

L'importo contrattuale relativo ai servizi minimi, comprensivo degli adeguamenti CCNL, nell'anno 2013, è stato di 454.259,03 € oltre IVA.

4.1.5 Servizi urbani nel comune di San Donà di Piave

Il Comune di San Donà di Piave ha affidato lo svolgimento dei servizi minimi di trasporto pubblico locale ad ATVO S.p.A., con gestione contrattuale a carico della Provincia di Venezia per effetto della convenzione prot. 8762 del 14/02/2001.

L'importo contrattuale relativo ai servizi minimi, comprensivo degli adeguamenti CCNL, nell'anno 2013, è stato di 360.882,45 € oltre IVA.

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

4.2 Equilibrio economico dei contratti di servizio

Dal **2011** si è assistito ad una progressiva riduzione dei finanziamenti regionali a compensazione degli obblighi di esercizio.

Una decurtazione dell'11,4% rispetto al 2010, per fronteggiare la quale la Giunta regionale, con DGR n. 388/2011 e n. 512/2011, aveva indicato le linee guida con le quali gli Enti affidanti e i gestori dovevano agire per far fronte alla diminuzione delle risorse finanziarie, individuandole in azioni di efficientamento aziendale delle imprese affidatarie, nell'ottimizzazione del servizio attraverso la riorganizzazione della rete e nella manovra tariffaria.

L'Amministrazione provinciale aveva quindi immediatamente adottato una serie di provvedimenti per ridurre gli effetti economici dei tagli regionali al corrispettivo, approvando interventi di razionalizzazione dei servizi extraurbani e l'adeguamento delle tariffe.

Nel **2012**, una ulteriore riduzione della contribuzione regionale, per il bacino veneziano, di circa il 6% rispetto al 2011 e l'adozione (con DGR 882, 973, 1269, 1500, 1806, 2188 e 2449 del 2012) di criteri di riparto penalizzanti rispetto al dato storico, ha ulteriormente aggravato la situazione.

Anche in questo caso l'Ente aveva fatto fronte con nuove razionalizzazioni dei servizi ed ulteriori adeguamenti delle tariffe.

Con la DGR 619 del 3 maggio 2013 la Giunta regionale ha assegnato le risorse economiche relative ai primi 5 mesi dell'anno 2013.

Con successiva DGR 686 del 14 maggio 2013, sono state approvate le risultanze dei lavori della Commissione Tecnica, istituita con DGR n. 974/2012, relative ai livelli di servizio ed ai Costi Standard ed assegnate le risorse economiche di giugno 2013.

In particolare all'allegato G alla medesima deliberazione è stato calcolato il costo standard per le varie modalità di TPL (con riferimento ai dati anno 2010).

Di conseguenza, con la DGR 794/2013, la Regione ha definito i livelli di servizio relativi ad ogni Ente affidante ed i corrispettivi chilometrici unitari, assegnando le risorse economiche del 2° semestre 2013, ulteriormente ridotte rispetto all'anno precedente.

Per effetto di quanto sopra, il risultato di bilancio delle aziende affidatarie, limitatamente alla gestione dei servizi di TPL, è andato progressivamente peggiorando, in particolare nel caso di Actv S.p.A..

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

5. Nuovi affidamenti dei servizi di TPL

La valutazione della forma di affidamento deve quindi tener conto della riduzione delle risorse regionali manifestatasi nel corso degli ultimi tre anni e della necessità di mantenere un adeguato livello di servizio a favore della popolazione.

Come già riferito al paragrafo 3, le competenze relative all'espletamento delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi urbani, extraurbani ed interregionali minimi ed aggiuntivi e la stipula dei relativi contratti di servizio ricadono sull'Ente di governo del bacino territoriale ottimale.

Il finanziamento dei servizi minimi è a carico della Regione Veneto, a titolo di compensazione economica di servizio pubblico.

La Regione ha stabilito che, pur in presenza dell'Ente di governo, manterrà i rapporti finanziari direttamente con gli attuali Enti affidanti e quindi, anche con la Provincia di Venezia.

La compensazione economica non dovrà superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, tenuto altresì conto di un profitto ragionevole.

5.1 affidamento in house

Per quanto riguarda i servizi di trasporto extraurbani relativi all'ambito di unità di rete del Veneto centro-meridionale, ricorrono i presupposti affinché si possa procedere all'affidamento diretto *in house providing* (art. 5, comma 2 del Regolamento CE n. 1370/2007).

L'impresa individuata, AVM S.p.A. infatti:

- ✓ possiede i requisiti richiesti dalla normativa comunitaria vigente (art. 2 comma j del regolamento n. 1370/2007, in quanto "*soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente, sul quale quest'ultima o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse [il Comune di Venezia, in questo caso], esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi*);
- ✓ possiede i requisiti previsti dalla normativa nazionale di recente emanazione per effetto dei vincoli statutari, organizzativi, gestionali presenti (partecipazione pubblica e realizzazione, da parte della società affidataria, della parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti che la controllano);
- ✓ è caratterizzata da un costo del servizio erogato (come indicato nella DGR 686 del 14 maggio 2013) in linea con i costi standard del settore del TPL nell'ambito del territorio di riferimento.

L'affidamento così modulato è più conveniente e vantaggioso per l'ente sotto il profilo della possibilità di integrazione dei servizi (anche in considerazione delle novità che nel corso dei prossimi mesi interesseranno

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

il territorio veneziano con l'attivazione del sistema di trasporto di massa a guida vincolata Mestre-Venezia (tram) e della prima fase del sistema ferroviario metropolitano regionale) in quanto consente di disporre di uno strumento agevole per modificare, anche in corso d'opera, il servizio svolto adattandolo alle esigenze del territorio con costi verificabili e sempre sotto controllo, garantendo altresì, attraverso il controllo dell'autorità competente, una flessibilità tale da annullare il rischio di contenzioso con il gestore.

Ricordato che il regolamento comunitario 1370/2007 all'art. 5 comma 2 lettera a prevede che *“al fine di determinare se l'autorità competente a livello locale esercita tale controllo, sono presi in considerazione elementi come il livello della sua rappresentanza in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza, le relative disposizioni negli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivi sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione. Conformemente al diritto comunitario, la proprietà al 100 % da parte dell'autorità pubblica competente, in particolare in caso di partenariato pubblico-privato, non è un requisito obbligatorio per stabilire il controllo ai sensi del presente paragrafo, a condizione che vi sia un'influenza pubblica dominante e che il controllo possa essere stabilito in base ad altri criteri”* (come anche confermato dalla sentenza Consiglio di Stato sezione V n. 534/2004), il controllo analogo è da intendersi come controllo strategico, gestionale e finanziario stringente e penetrante dell'ente pubblico sulla società tale da realizzare un modello di delegazione interorganica nel quale essa opera come una *longa manus* del socio pubblico, il quale detiene un incisivo potere di direzione, coordinamento, supervisione dell'attività del soggetto partecipato che non possiede alcuna autonomia gestionale in relazione alle decisioni strategiche ed ai più importanti atti di gestione e che si configura, quindi, come un'entità solo formalmente distinta dalla PA.

L'affidamento *in house* ad AVM S.p.A. sarà regolato da un contratto di servizio (art. 3 regolamento CE 1370/2007 ed artt. 30, 31 e 32 della L.R. 25/1998) del tipo *net cost* che ricomprenderà una serie di obblighi individuati dall'art. 2 del regolamento CE in parola e dall'art. 23 della medesima legge regionale, così come esplicitati al paragrafo 8.

La gestione operativa dei servizi potrà essere svolta da Actv S.p.A., quale società operativa controllata da AVM S.p.A..

Per effetto di quanto sopra e di quanto indicato nel paragrafo 4.2, all'affidatario *in house* è richiesta l'adozione di un “piano industriale di integrazione ed efficientamento dei servizi” tale da portare entro il triennio 2014-2016 i servizi extraurbani ad un autonomo equilibrio economico.

Si ritiene congruo che il contratto abbia validità non superiore al termine fissato dall'art. 8 paragrafo 2 del citato regolamento CE, con possibilità di risoluzione anticipata dopo tre anni nel caso di effettivo raggiungimento dei risultati di equilibrio di bilancio, termine dopo il quale potrà essere valutata l'ipotesi di procedere ad aprire alla concorrenza i servizi per i quali tale modalità potrebbe portare ad un'ulteriore ottimizzazione in termini sia di costi sia di efficacia complessiva.

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

La compensazione degli obblighi di servizio a mezzo del corrispettivo finanziato con i trasferimenti regionali oltre che dei proventi tariffari, tenuto conto della riduzione delle risorse messe a disposizione dalla Regione e della necessità di mantenimento di adeguati livelli di servizio, deve garantire l'equilibrio economico contrattuale durante il periodo di vigenza dell'affidamento *in house*, equilibrio da raggiungere anche attraverso interventi di riorganizzazione dei servizi, di efficientamento della gestione aziendale, di massimizzazione dei ricavi tariffari.

Nel caso in cui, per eventi sopravvenuti o mutate condizioni, l'equilibrio contrattuale raggiunto dovesse venir meno, l'Ente che esercita il controllo analogo, nell'ambito del rapporto di delegazione interorganica adotterà gli strumenti più opportuni e/o promuoverà iniziative di ristrutturazione aziendale sulla società titolare del contratto di servizio.

5.1.1 Produzione associata al contratto

La produzione da associare al contratto di servizio prende a riferimento i programmi annuali di esercizio delle annualità precedenti, i livelli di servizio definiti dalla DGR 794/2013, fatta salva la possibilità di adottare eventuali variazioni, ai sensi dell'art. 30 della L.R. 25/1998, a seguito di diversa quantificazione dei livelli di servizio medesimi stabiliti dalla Regione Veneto e di quanto definito a seguito dell'adozione del nuovo Piano di bacino del trasporto pubblico locale. Nell'ambito di unità di rete del Veneto centro-meridionale, caratterizzato da una rete di servizi dotati di propria autonomia funzionale e trasportistica, ricadono tutti i servizi di trasporto pubblico extraurbano programmati e che collegano il capoluogo e i comuni ricadenti nella zona centro-meridionale della provincia.

La produzione iniziale annuale di contratto è inferiore a 11.100.000 vettxkm/anno, in quanto si deve tener conto di quanto previsto al paragrafo 5.3 relativamente all'affidamento tramite procedura ad evidenza pubblica. I servizi saranno individuati dall'Ufficio periferico dell'Ente di governo istituito presso la Provincia di Venezia, previa indicazione della Giunta.

Considerata la prossima attivazione del sistema a guida vincolata (tram) sulla direttrice Mestre-Venezia e della prima fase del SFMR, è ragionevole prevedere la limitazione a Mestre di una serie di servizi che fanno attualmente capolinea nella città storica.

Per effetto di quanto sopra, è possibile attendersi, per gli anni successivi, una progressiva riduzione della produzione contrattuale, che verrà definita dall'Ufficio periferico dell'Ente di governo istituito presso la Provincia di Venezia secondo le indicazioni della Giunta, sulla base di un corrispettivo chilometrico unitario iniziale di 1,599 €/km, così come definito nella deliberazione regionale sopracitata, fatta salva diversa quantificazione del medesimo da parte della Regione Veneto.

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

5.2 affidamento tramite procedura di gara a doppio oggetto

Per quanto riguarda i servizi di trasporto extraurbani ed urbani dei Comuni di Caorle, Cavallino-Treporti, Jesolo e San Donà di Piave relativi all'ambito di unità di rete del Veneto orientale, si rileva innanzitutto che, per il settore del trasporto pubblico locale, il legislatore comunitario considera l'affidamento a società mista mediante costituzione di un partenariato pubblico-privato come un affidamento simile all'*in house*.

Perché ciò avvenga, la presenza del partner privato non deve inficiare la sussistenza del controllo analogo in capo all'amministrazione pubblica, la qual cosa si raggiunge quando:

- il partner privato non detiene quote rilevanti del capitale sociale rispetto a quelle in possesso dei soci pubblici;
- l'esercizio dei poteri del partner privato non fa venir meno il potere dell'autorità competente di "*influenza e controllo effettivi sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione*" di cui alla lett. a del paragrafo 2 dell'art. 5

Per poter garantire il controllo analogo a carico della PA è necessario rispettare quanto previsto all'art. 5 comma 2 lettera a del regolamento comunitario 1370/2007 (già richiamato al paragrafo 5.1).

Pertanto si dovrà riscontrare:

- un adeguato livello di rappresentanza dell'autorità competente in seno agli organi di amministrazione, direzione o vigilanza dell'impresa;
- l'adozione di adeguate modalità di esercizio del controllo:
 - ✓ Istituzione di flussi informativi periodici sull'andamento della società e sui principali indicatori economico/finanziari
 - ✓ controllo preventivo sulle ordinarie decisioni di gestione
 - ✓ controllo sulle decisioni strategiche (es. Piano industriale)
 - ✓ controllo successivo sulle ordinarie decisioni di gestione.

L'Ente di governo potrà pertanto procedere alternativamente come segue:

- i. pubblicazione di un bando di gara c.d. "a doppio oggetto" che preveda al tempo stesso l'acquisizione della qualità di socio di ATVO S.p.A. mediante l'acquisto del 15% del capitale sociale (con azioni messe a disposizione da tutti o parte dei soci) e l'affidamento della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale alla medesima ATVO S.p.A.;
nell'ambito dell'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, gli specifici compiti operativi che il socio privato dovrà assolvere saranno individuati all'interno del bando e della documentazione di gara.

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

- ii. In subordine, qualora non vi fosse disponibilità da parte dei soci a cedere le proprie azioni, pubblicazione di un bando di gara c.d. “a doppio oggetto” che preveda al tempo stesso la sottoscrizione e versamento dell’aumento di capitale sociale di ATVO S.p.A. riservato al socio mediante emissione di nuove azioni, pari al 15% del capitale sociale come risultante dopo l’aumento di capitale, e l’affidamento della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale alla medesima ATVO S.p.A.; nell’ambito dell’affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, gli specifici compiti operativi che il socio privato dovrà assolvere saranno individuati all’interno del bando e della documentazione di gara.
- iii. nell’ipotesi di sopravvenuta impossibilità all’aggiudicazione del servizio con le modalità sopra indicate, l’ente potrà comunque avvalersi dell’affidamento *in house providing* ad ATVO S.p.A. dei servizi in questione, in quanto ricorrono tutte le caratteristiche di cui al paragrafo 5.1 a cui integralmente si rimanda. In questo caso dovrà essere altresì attivata una procedura ad evidenza pubblica in analogia a quanto previsto al paragrafo 5.3.

Nei primi due casi considerati si dovrà attivare una procedura aperta con criterio di aggiudicazione dell’offerta economicamente più vantaggiosa.

La valutazione dell’offerta economica si articolerà sul rialzo unico percentuale sul prezzo unitario delle singole azioni posto a base di gara (da applicarsi all’acquisto del 15% del capitale sociale e/o all’aumento di capitale riservato al socio nella percentuale del 15% del capitale sociale come risultante dopo l’aumento di capitale) ed in un ribasso unico percentuale sui corrispettivi unitari di cui al paragrafo 5.2.1.

L’affidamento sarà regolato da un contratto di servizio (art. 3 regolamento CE 1370/2007 ed artt. 30, 31 e 32 della L.R. 25/1998) della durata di 9 anni nel caso si proceda con uno dei primi due casi trattati.

Nel caso di affidamento *in house* è prevedibile invece una durata non oltre il termine fissato dall’art. 8 paragrafo 2 del regolamento CE 1370/2007.

Il contratto, del tipo *net cost*, ricomprenderà una serie di obblighi individuati dall’art. 2 del regolamento CE 1370/2007 e dall’art. 23 della medesima legge regionale, come meglio precisati al paragrafo 8

Limitatamente ai servizi urbani dei Comuni di Caorle, Cavallino-Treporti, Jesolo e San Donà di Piave, sono previste compensazioni finanziarie dirette da parte delle relative Amministrazioni, a copertura dei costi sostenuti per la gestione degli stessi.

5.2.1 Produzione associata al contratto

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

La produzione da associare al contratto di servizio prende a riferimento i programmi annuali di esercizio approvati per il 2012 e 2013, i livelli di servizio definiti dalla DGR 794/2013, fatta salva la possibilità di adottare eventuali variazioni, ai sensi dell'art. 30 della L.R. 25/1998, a seguito di diversa quantificazione dei livelli di servizio medesimi stabiliti dalla Regione Veneto e di quanto definito a seguito dell'adozione del nuovo Piano di bacino del trasporto pubblico locale.

Nell'ambito dell'unità di rete del Veneto orientale, caratterizzato da una rete di servizi pubblici dotati di propria autonomia funzionale e trasportistica, ricadono tutti i servizi di trasporto pubblico urbano (Caorle, Jesolo, Cavallino Treporti, S. Donà di Piave) ed extraurbano programmati e che collegano il capoluogo e i comuni ricadenti nella zona orientale della provincia di Venezia.

La produzione iniziale annuale di contratto per servizi minimi, pari al valore definito dalla DGR 794/2013, è non superiore a:

- ✓ 9.731.000 vettxkm/anno per i servizi extraurbani;
- ✓ 251.537 vettxkm/anno per i servizi urbani del Comune di Caorle;
- ✓ 217.422 vettxkm/anno per i servizi urbani del Comune di Cavallino-Treporti;
- ✓ 271.191 vettxkm/anno per i servizi urbani del Comune di Jesolo;
- ✓ 208.969 vettxkm/anno per i servizi urbani del Comune di San Donà di Piave;

Considerata la prossima attivazione del sistema a guida vincolata (tram) sulla direttrice Mestre-Venezia, della prima fase del SFMR e di una riorganizzazione complessiva dei servizi meglio definita all'interno del Piano di bacino in corso di adozione, è possibile prevedere per gli anni successivi, una progressiva riduzione della produzione contrattuale extraurbana, che verrà definita dall'Ufficio periferico dell'Ente di governo istituito presso la Provincia di Venezia secondo le indicazioni della Giunta.

Il corrispettivo chilometrico unitario iniziale è definito dalla deliberazione regionale sopracitata in:

- ✓ 1,369 €/km, per i servizi extraurbani;
- ✓ 1,638 €/km, per i servizi urbani del Comune di Caorle;
- ✓ 1,637 €/km, per i servizi urbani del Comune di Cavallino-Treporti;
- ✓ 1,675 €/km, per i servizi urbani del Comune di Jesolo;
- ✓ 1,727 €/km, per i servizi urbani del Comune di San Donà di Piave;

fatta salva diversa quantificazione del medesimo da parte della Regione Veneto.

Oltre alle produzioni sopracitate, nel contratto vanno inseriti:

1. 1,1 milioni di vettxkm/anno relativi alle attuali linee Venezia-Treviso aeroporto, Caorle-aeroporto VE-Cortina, Treviso-aeroporto VE, Lido di Jesolo-aeroporto TV, oltre a corse aggiuntive nei territori di Caorle, Jesolo, Cavallino Treporti, servizi che contribuiscono, nell'ambito di unità di rete del Veneto orientale, al raggiungimento del rapporto tra ricavi e costi dello 0,35.

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

Tali servizi, qualificati come aggiuntivi/intensificazione dei servizi minimi extraurbani, oltre ad essere organicamente integrati nell'ambito/unità di rete del Veneto Orientale, sono servizi pubblici di trasporto assoggettati, alla stregua dei servizi minimi, ad obblighi di servizio e, nella specie:

- ad obblighi di esercizio, essendo subordinati al rispetto di determinati standard di continuità, regolarità e capacità, con orari predeterminati in un programma di esercizio e tali da garantire un'offerta di trasporto durante l'intero arco della giornata (e dunque anche al di fuori degli orari di punta);
- ad obblighi di trasporto, trattandosi di servizi pubblici di linea ad offerta indifferenziata, ragion per la quale l'operatore, oltre a svolgere il servizio con la frequenza predeterminata a monte, non può rifiutare la prestazione di trasporto passeggeri alle condizioni predeterminate dall'ente;
- ad obblighi tariffari, in quanto l'operatore di servizio pubblico è obbligato a svolgere la prestazione secondo i livelli tariffari prestabiliti dall'ente pubblico, come indicati nel contratto di servizio.

In ragione del ridotto impatto – a confronto con i servizi minimi - dei predetti obblighi di servizio, i servizi aggiuntivi/intensificazioni, sono svolti senza oneri per l'Ente affidante e la compensazione degli obblighi di servizio avviene esclusivamente con l'adozione di diritti di esclusiva, poiché sufficiente a garantire la copertura dell'effetto finanziario netto, sì come definito al Reg. CE n. 1370/2007.

2. i servizi per le scuole materne, il servizio cimitero ed i servizi per le attività didattiche pari a circa 35.000 vettxkm/anno, quali servizi aggiuntivi urbani del Comune di Caorle. In ragione dei predetti obblighi di servizio, tali servizi sono compensati finanziariamente dall'Amministrazione comunale richiedente.
3. circa 16.720 vettxkm/anno quali servizi aggiuntivi urbani del Comune di Cavallino-Treporti. In ragione dei predetti obblighi di servizio, tali servizi sono compensati finanziariamente dall'Amministrazione comunale richiedente.
4. i servizi relativi al trasporto settimanale mercatale Piave nuovo-Canalcalmo-Cà Fornera-Jesolo paese quale servizio aggiuntivo urbano del Comune di Jesolo. In ragione dei predetti obblighi di servizio, tali servizi sono compensati finanziariamente dall'Amministrazione comunale richiedente.
5. circa 167.000 vettxkm/anno (estensione dei servizi minimi, servizio scuole materne e tempo prolungato) quali servizi aggiuntivi urbani del Comune di San Donà di Piave. In ragione dei predetti obblighi di servizio, tali servizi sono compensati finanziariamente dall'Amministrazione comunale richiedente.

5.3 affidamento tramite procedura ad evidenza pubblica

L'affidamento *in house providing* comporta necessariamente l'applicazione di quanto disposto dall'art. 4 bis del D.L. 78/2009, convertito con L. 102/2009, che prevede che “*Al fine di promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si avvalgano delle*

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento CE n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo."

I servizi saranno individuati dall'Ufficio periferico dell'Ente di governo istituito presso la Provincia di Venezia, previa indicazione della Giunta.

La quota parte di servizi da affidare mediante procedura ad evidenza pubblica dovrà essere inizialmente non inferiore a 1,3 milioni vettxkm/anno, sulla base di un corrispettivo chilometrico unitario analogo a quello relativo all'ambito di unità di rete del Veneto centro-meridionale, che tenga conto di quanto indicato nella DGR 794/2013 (fatte salve le variazioni da adottare a seguito di diversa quantificazione dello stesso da parte della Regione Veneto).

Si ritiene che la procedura di gara debba svolgersi secondo la forma dell'offerta economicamente più vantaggiosa per un affidamento del servizio di 9 anni.

Il contratto sarà preferibilmente del tipo "*net cost*", con la compensazione degli obblighi di servizio a mezzo corrispettivo finanziato con i trasferimenti regionali oltre che dai proventi tariffari.

Oltre agli obblighi di servizio pubblico espressamente indicati al paragrafo 8, l'aggiudicatario dovrà adottare un sistema elettronico per la vendita e la gestione dei titoli di viaggio totalmente interoperabile con i sistemi oggi esistenti a livello provinciale (Imob di Actv S.p.A. ed Activo di ATVO S.p.A.), al fine di garantire il mantenimento dell'integrazione tariffaria, e l'obbligo di coordinamento degli orari dei servizi con quelli in vigore sulla rete degli altri servizi di trasporto pubblico esistenti nel bacino veneziano.

5.4 affidamento di servizi tra Venezia ed i comuni del bellunese e del Trentino

Per quel che riguarda i servizi di tipo extraurbano tra Venezia ed i comuni di Falcade e Caprile nel bellunese ed i servizi di collegamento interregionale tra Venezia e Canazei in Trentino (attualmente operati da Brusutti S.r.l.), l'Ente di governo del TPL potrà procedere alternativamente:

1. ad effettuare una procedura ad evidenza pubblica;
2. ad utilizzare l'articolo 5 comma 4 del regolamento CE 1370/2007 (considerato che la produzione complessiva è inferiore a 300.000 vettxkm/anno) per affidare direttamente i sopra citati servizi;
3. ad interrompere i servizi minimi di TPL citati, considerato lo scarso utilizzo rilevato nel corso dell'ultimo triennio, dirottando la relativa produzione annua per il potenziamento di linee negli ambiti di unità di rete del Veneto centro-meridionale e/o orientale oggi in sofferenza (come consentito dalla DGR 794/2013).

In caso di affidamento secondo le modalità del caso 1, la durata contrattuale è prevista in anni 9 mentre in caso di affidamento diretto, la durata sarà non superiore al termine fissato dall'art. 8 paragrafo 2 del

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

regolamento CE 1370/2007. Il contratto sarà di tipologia *net-cost* (con compensazione degli obblighi di servizio di cui al paragrafo 8 a mezzo corrispettivo finanziato con i trasferimenti regionali oltre che dai proventi tariffari), tenuto conto che la produzione prevista risulta inferiore a 160.000 vettxkm/anno (fatte salve le variazioni da adottare a seguito di diversa quantificazione dei livelli di servizio da parte della Regione Veneto), sulla base di un corrispettivo chilometrico unitario iniziale di 1,831 €/km così come definito con DGR 794/2013, fatta salva diversa quantificazione del medesimo da parte della Regione.

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

6. contenuti degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale

Il servizio pubblico può essere definito come un'attività di interesse generale assunta dal soggetto pubblico (titolare del servizio medesimo), che la gestisce direttamente ovvero indirettamente tramite un soggetto terzo, mentre il servizio universale può essere definito in considerazione degli effetti perseguiti, volti a garantire un determinato servizio di qualità ad un prezzo accessibile.

In particolare, l'Unione Europea intende il servizio universale come "l'insieme minimo di servizi di qualità specifica cui tutti gli utenti finali hanno accesso a prezzo abbordabile tenuto conto delle specifiche circostanze nazionali, senza distorsioni di concorrenza".

La Direttiva 2002/22/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 marzo 2002, seppur afferente al servizio universale ed ai diritti degli utenti in materia di reti e di servizi di comunicazione elettronica (direttiva servizio universale), fornisce alcuni chiarimenti circa la nozione di "servizio universale".

In primis, si precisa che il fatto di assicurare un servizio universale può comportare la prestazione di determinati servizi a determinati utenti finali a prezzi che si discostano da quelli risultanti dalle normali condizioni di mercato. Tuttavia, il fatto di fornire un compenso alle imprese designate per fornire tali servizi in dette circostanze non deve tradursi in una distorsione di concorrenza, purché tali imprese ottengano un compenso per il costo netto specifico sostenuto e purché l'onere relativo a tale costo netto sia indennizzato in un modo che sia neutrale in termini di concorrenza.

In secundis, si puntualizza che per "prezzo abbordabile" deve intendersi un prezzo definito a livello nazionale dagli Stati membri in base alle specifiche circostanze nazionali, che può comprendere la definizione di una tariffa comune indipendente dall'ubicazione geografica o formule tariffarie speciali destinate a rispondere alle esigenze degli utenti a basso reddito.

Inoltre, la suddetta Direttiva 2002/22/CE esplicita che la qualità ed il prezzo del servizio sono fattori determinanti in un mercato concorrenziale e le autorità nazionali di regolamentazione dovrebbero essere in grado di controllare la qualità del servizio prestato dalle imprese designate quali imprese soggette ad obblighi di servizio universale.

In sintesi, il concetto di servizio pubblico può essere funzionalmente definito come un'attività di interesse generale assunta dal soggetto pubblico (titolare del servizio medesimo), che la gestisce direttamente ovvero indirettamente tramite un soggetto terzo, mentre il servizio universale può essere definito in considerazione degli effetti perseguiti, volti a garantire un determinato servizio di qualità ad un prezzo accessibile.

Relativamente alla materia dei servizi pubblici locali si può concludere che le due citate nozioni rappresentano, nella sostanza, le due facce di una stessa medaglia, in quanto laddove si parla di "servizio pubblico" tout court l'attenzione si focalizza verso il soggetto pubblico che deve esplicare (direttamente ovvero indirettamente mediante la concessione ad imprese pubbliche, miste o private) l'attività di interesse generale, mentre invece laddove si parla di "servizio universale" l'attenzione si focalizza verso gli utenti

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

finali di tale servizio pubblico e, più precisamente, verso le condizioni di accessibilità, di fruibilità e di qualità del servizio medesimo.

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

7. gli obblighi di servizio pubblico in generale

Con riguardo agli obblighi di servizio pubblico, può affermarsi che la ratio degli stessi va ricercata nella necessità di garantire l'equilibrio tra il mercato e la regolamentazione, tra la concorrenza e l'interesse generale, garantendo che i servizi di interesse economico generale siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe uniformi e a condizioni di qualità simili, indipendentemente dalle circostanze particolari e dal grado di redditività economica di ciascuna singola operazione (parità), oltre alla trasparenza ed al carattere economicamente accessibile del servizio.

L'Ente locale deve intervenire laddove, per garantire un servizio accessibile a tutti, di qualità ed ad un prezzo abbordabile, si rendano necessarie adeguate compensazioni economiche (e quindi integrative della tariffa) al fine di rendere appetibile un servizio che, senza tali condizioni, non risulterebbe contendibile per il mercato.

In tale ottica sono dichiarate ammissibili le eccezioni alle regole del mercato necessarie per garantire l'"equilibrio economico" del servizio, secondo il peso relativo delle attività redditizie e quello delle attività che non lo sono, nel rispetto comunque del principio di proporzionalità.

La regolamentazione dei prezzi deve, tuttavia, essere equilibrata, nel senso che non deve ostacolare l'apertura del mercato, né creare discriminazioni fra i fornitori, né aggravare le distorsioni della concorrenza. Di conseguenza, l'intervento deve essere proporzionale allo scopo perseguito, il che presuppone, conformemente alla giurisprudenza, che non deve andare al di là di quanto indispensabile per raggiungere il relativo obiettivo "di interesse economico generale": nel caso di specie il contenimento dei prezzi. Entro tali limiti è quindi rimessa all'ente di riferimento la previsione di specifici obblighi di servizio pubblico, purché l'intervento tariffario ed il servizio universale confluiscono verso un medesimo scopo.

Secondo la Commissione Europea le compensazioni degli obblighi di servizio pubblico non costituiscono aiuti di Stato in presenza delle seguenti condizioni:

- 1) l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico, definiti in modo chiaro;
- 2) i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, al fine di evitare che la compensazione comporti un vantaggio economico atto a favorire l'impresa beneficiaria rispetto ad imprese concorrenti;
- 3) la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di tali obblighi;
- 4) nel caso in cui si sia in presenza di un affidamento diretto all'impresa incaricata dell'esecuzione di obblighi di servizio pubblico, la compensazione deve essere determinata sulla base di un'analisi dei costi in cui un'impresa media, gestita in modo efficiente ed adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, sarebbe incorsa per adempiere tali obblighi,

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.

Nel definire i servizi di interesse economico generale gli Stati membri dispongono di ampio margine di discrezionalità definendo gli obblighi reciproci delle imprese in questione e dello Stato o degli enti locali o degli enti regionali, provvedendo ad indicare, in particolare:

- a) la precisa natura e la durata degli obblighi di servizio pubblico;
- b) le imprese ed il territorio interessati;
- c) la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente accordati alle imprese;
- d) i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione;
- e) le modalità per evitare sovracompensazioni e per il loro eventuale rimborso.

In ogni caso, la compensazione deve essere effettivamente utilizzata per garantire il funzionamento del servizio di interesse economico generale. La compensazione degli obblighi di servizio pubblico deve essere concessa per il funzionamento di un determinato servizio di interesse economico generale e non deve essere utilizzata per operare su altri mercati, in quanto, in tale ultimo caso, costituirebbe un aiuto di Stato incompatibile con la normativa vigente in materia. Ciò non impedisce, in ogni caso, all'impresa che riceve una compensazione per obblighi di servizio pubblico di realizzare un margine di utile ragionevole.

I costi da prendere in considerazione sono tutti i costi (variabili e/o di contribuzione al costo fisso e/o connessi ad investimenti per infrastrutture) sostenuti per il funzionamento dello specifico servizio di interesse economico generale; perciò, quando l'impresa svolge anche attività al di fuori dell'ambito del servizio di interesse economico generale, è necessario prevedere obblighi di tenere una contabilità separata.

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

8. gli specifici obblighi di servizio pubblico per il servizio di trasporto pubblico locale

L'art 2 del Regolamento CE intende come:

- e) obbligo di servizio pubblico: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso;
- f) diritto di esclusiva: il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico;
- g) compensazione di servizio pubblico: qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo;

L'art. 23 della L.R. 25/1998, richiama invece in dettaglio gli obblighi che dovranno essere regolati nel contratto di servizio:

- a) effettuare il servizio come previsto dal contratto
- b) garantire la puntualità, la regolarità e la sicurezza del servizio
- c) utilizzare personale qualificato e materiale idoneo
- d) garantire un servizio di qualità e una adeguata informazione all'utenza
- e) fornire all'ente affidante e alla Regione i dati ritenuti necessari e richiesti dagli enti stessi
- f) adottare la carta dei servizi del settore trasporti.

A tutela del gestore, a fronte degli obblighi di servizio imposti dal contratto di servizio, il comma 2 dell'art. 23 della L.R. 25/1998 vieta l'effettuazione di servizi di trasporto passeggeri da parte di soggetti terzi in sovrapposizione o interferenza con i servizi affidati nei termini indicati dalla presente relazione per cui l'Ente di governo dovrà attribuire diritti di esclusiva al gestore affidatario dei servizi, in quanto oggetto di contribuzione pubblica.

L'attribuzione dei diritti di esclusiva non è in grado tuttavia, da sola, di assicurare la copertura dell'effetto finanziario netto – sì come definito al Regolamento CE n. 1370/2007 - in particolare in considerazione dei ridotti livelli tariffari esistenti.

Si evince quindi che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico può avvenire sia mediante attribuzione di diritti di esclusiva, sia mediante tale attribuzione accompagnata da una compensazione economica (con finanziamento assegnato dalla Regione Veneto) e ciò in ragione della portata e della natura degli obblighi di servizio e dunque dell'impatto dei medesimi sui parametri di costo e di ricavo dell'operatore economico e sull'equilibrio economico della gestione.

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

L'Ente di governo dovrà accertare che, nel periodo di affidamento diretto dei servizi, tale compensazione non ecceda l'importo necessario a garantire la copertura dell'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi spettanti all'operatore del servizio pubblico nonché di un profitto ragionevole..

Oltre a quanto sopra, il contratto di servizio deve trattare la materia degli standard di qualità. La qualità del servizio offerto è misurata con riferimento ai seguenti fattori:

- ✓ sicurezza del viaggio;
- ✓ regolarità del servizio;
- ✓ pulizia e condizioni igieniche dei mezzi e delle strutture;
- ✓ confortevolezza del viaggio;
- ✓ servizi per passeggeri con handicap;
- ✓ informazioni alla clientela;
- ✓ aspetti relazionali e comportamentali;
- ✓ livello di servizio allo sportello;
- ✓ attenzione all'ambiente;

tenendo altresì conto:

- ✓ degli standard qualitativi minimi stabiliti dalla Regione;
- ✓ degli indicatori presenti nel Piano di bacino del TPL;
- ✓ dell'equilibrio economico del contratto di servizio.

Il necessario rispetto dei predetti standard, espressamente specificati nel contratto, assoggetta l'operatore di servizio ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi di esercizio".

Il mancato conseguimento dei parametri minimi di qualità deve comportare l'applicazione delle sanzioni previste contrattualmente, i cui importi devono essere destinati alla realizzazione di progetti obiettivi e di specifici interventi di monitoraggio del servizio prestato, direttamente finalizzati al miglioramento della qualità del servizio, la cui realizzazione e i conseguenti effetti dovranno essere verificati in sede di rendicontazione del contratto di servizio nell'anno successivo.

Il servizio affidato, inoltre, è un servizio pubblico di linea su itinerari e fermate predeterminati e con offerta indifferenziata al pubblico; ne consegue che l'operatore di servizio non può rifiutare la prestazione di trasporto passeggeri alle condizioni predeterminate dall'ente ed è pertanto assoggettato ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi di trasporto".

In ultimo, l'operatore di servizio pubblico è obbligato a svolgere la prestazione secondo i livelli tariffari prestabiliti dall'ente pubblico, come indicato nel paragrafo successivo ed specificamente riportati nel contratto di servizio; pertanto, l'operatore di servizio è assoggettato ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi tariffari".

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

9. Tariffe dei servizi extraurbani

Il contratto di servizio deve regolare il dettaglio delle tariffe e delle norme applicative.

Le scelte in materia tariffaria e/o di modifica del sistema tariffario sono svolte dall'Ente di governo (come da DGR 2048/2013), tenendo conto della necessità di assicurare il conseguimento del rapporto dello 0,35 tra ricavi del traffico e costi operativi al netto del costo delle infrastrutture.

Il gestore del servizio di TPL è tenuto pertanto al rispetto del sistema tariffario e delle relative norme approvate dall'Ente di governo.

In particolare è opportuno prevedere quanto segue:

- a) l'adozione di schemi tariffari a fasce chilometriche negli ambiti di unità di rete del Veneto centro-meridionale e del Veneto orientale (per gli affidamenti *in house* e/o tramite procedura pubblica), prevedendo altresì un progressivo percorso di allineamento delle tariffe in modo da giungere, entro il 31/12/2015, all'omogeneizzazione delle relative strutture;
- b) uno specifico schema tariffario a fasce chilometriche per i servizi da Venezia ai comuni del bellunese e del Trentino.

Dai dati forniti dalle aziende (di cui al modulo B delle rendicontazioni alla Regione) relativamente agli anni 2009÷2012, i proventi sulla base dei vigenti sistemi tariffari (biglietti+abbonamenti) sono i seguenti:

- ✓ Actv S.p.A.:
 - 2009: 10.710.737,00 €
 - 2010: 10.933.039,00 €
 - 2011: 11.458.716,00 €
 - 2012: 11.522.625,00 €
- ✓ ATVO S.p.A.:
 - 2009: 9.357.341,00 €
 - 2010: 9.300.716,00 €
 - 2011: 11.617.648,00 €
 - 2012: 12.240.468,00 €
- ✓ Brusutti S.r.l. (solo biglietti):
 - 2009: 59.281,00 €
 - 2010: 75.844,00 €
 - 2011: 68.219,00 €
 - 2012: 70.021,00 €



**PROVINCIA
DI VENEZIA**

Servizio Trasporti

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

Si propone altresì di adottare un aggiornamento annuale delle tariffe di trasporto, calcolato sulla base di un coefficiente pari al 75% dell'indice dei prezzi al consumo Istat FOI (calcolato sui 12 mesi antecedenti alla data di aggiornamento computati dal 14° mese antecedente la data di aggiornamento).

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

9. Tariffe dei servizi urbani

Il contratto di servizio deve regolare il dettaglio delle tariffe e delle norme applicative.

Le scelte in materia tariffaria e/o di modifica del sistema tariffario sono svolte dall'Ente di governo (come da DGR 2048/2013), tenendo conto della necessità di assicurare il conseguimento del rapporto dello 0,35 tra ricavi del traffico e costi operativi al netto del costo delle infrastrutture.

Il raggiungimento della copertura dei costi dei servizi urbani viene comunque garantita dalle risorse messe a disposizione dalle Amministrazioni comunali titolari di tali servizi.

Il gestore del servizio di TPL è tenuto al rispetto del sistema tariffario e delle relative norme approvate dall'Ente di governo.

Dai dati forniti dall'azienda (di cui al modulo B delle rendicontazioni alla Regione) relativamente agli anni 2009÷2012, i proventi sulla base dei vigenti sistemi tariffari (biglietti+abbonamenti) sono i seguenti:

Si propone di adottare un aggiornamento annuale delle tariffe di trasporto, calcolato sulla base di un coefficiente pari al 75% dell'indice dei prezzi al consumo Istat FOI (calcolato sui 12 mesi antecedenti alla data di aggiornamento computati dal 14° mese antecedente la data di aggiornamento).

Servizi urbani Caorle:

2009: 119.184,16 €

2010: 118.649,68 €

2011: 122.986,57 €

2012: 130.610,84 €

Servizi urbani Cavallino-Treporti

2009: 223.558,20 €

2010: 200.944,25 €

2011: 196.378,57 €

2012: 199.711,00 €

Servizi urbani Jesolo

2009: 282.413,47 €

2010: 273.131,08 €

2011: 302.485,48 €

2012: 308.742,98 €

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO E
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO DEI COMUNI DI
CAORLE, CAVALLINO-TREPORTI, JESOLO, SAN DONÀ DI PIAVE**

relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012

Servizi urbani San Donà di Piave

2009: 95.966,18 €

2010: 100.455,75 €

2011: 98.723,49 €

2012: 97.155,92 €