



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. 4

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. 4: 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 urbana di Venezia per il periodo 2014-2019

Su proposta del responsabile dell'Ufficio Periferico presso il Comune di Venezia;

ricordato che l'esercizio coordinato delle funzioni amministrative in materia di pianificazione, organizzazione, affidamento, vigilanza e controllo sui servizi di trasporto pubblico locale del Comune di Venezia, in gestione associata tramite convenzione con gli enti affidanti Provincia di Venezia e Comune di Chioggia, è svolto dall'Ente di Governo del bacino Veneziano, designato dalla Giunta Regionale del Veneto con deliberazione n. 2333 del 16/12/2013, ed è operativo dalla data di insediamento della prima Assemblea del 7/04/2014;

premessi che:

- i servizi di trasporto pubblico locale di competenza del Comune di Venezia in corso alla data di entrata in vigore della Legge Regionale n. 25/1998 sono stati affidati direttamente ai precedenti gestori, Actv S.p.A. e Alilaguna S.p.A., con la stipula dei rispettivi contratti di servizio, con scadenza il 31.12.2003;
- i suddetti contratti di servizio sono stati successivamente di tempo in tempo prorogati in esecuzione di provvedimenti legislativi nazionali e il termine ultimo del regime transitorio di affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico di competenza del Comune di Venezia, ricorrendo i termini e le condizioni previste dall'art. 5, par. 5 del Regolamento CE n. 1370/2007, è stato fissato al 31.12.2013;
- per i suddetti contratti, in scadenza il 31/12/2013, il Comune di Venezia ha avviato le nuove procedure per l'aggiudicazione degli stessi, adottando con DGC n. 229 del 31/05/2013 la relazione ex art. 34 comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, onde dar conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento del servizio di trasporto pubblico prescelta e definire gli obblighi di servizio pubblico indicando le relative compensazioni economiche;
- la suddetta relazione veniva integrata con DGC n. 12 del 24/01/2014, in esecuzione della Deliberazione di Consiglio Comunale n. 94 del 09/12/2013, per aggiornarla e adeguarla a seguito della costituzione, ai sensi dell'art. 3-bis del D.L. n. 138/2011, commi 1 e 1bis, del nuovo Ente di Governo del trasporto pubblico locale del bacino territoriale ottimale e omogeneo di Venezia, quale Autorità competente sul trasporto pubblico locale del bacino veneziano;

vista la Convenzione tra la Provincia di Venezia e i Comuni di Venezia e Chioggia per la costituzione dell'Ente di Governo del trasporto pubblico locale del bacino di Venezia e, in

particolare l'art. 14 sull'Affidamento dei servizi che stabilisce che l'Assemblea dell'Ente di Governo approvi le relazioni di cui all'art. 34 del d.l. 179/2012, adottate da ciascun ente convenzionato nel proprio ambito di unità di rete;

richiamate le principali decisioni assunte dal Comune di Venezia per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale dell'area urbana di Venezia e Spinea, come trasfuse nella relazione di cui all'art. 34 comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, approvata da ultimo con la su citata deliberazione di Giunta n. 12 del 24/01/2014:

- di provvedere all'affidamento del complesso dei servizi urbani di trasporto pubblico locale del Comune di Venezia e del Comune di Spinea *in house providing*, ai sensi e per gli effetti dell'art. 5 par. 2 del regolamento comunitario n. 1370/2007, ad AVM S.p.A., società *in house* del Comune di Venezia, fissandone la scadenza al 2019, nei termini consentiti dal Regolamento comunitario 1370/2007, prevedendo la possibilità di anticiparne la conclusione in relazione alla verifica nel 2016 del conseguimento dei risultati previsti dal piano di risanamento aziendale, onde poter proporre alla concorrenza per il mercato il servizio di trasporto pubblico locale di competenza del Comune di Venezia in condizioni di efficienza e di economicità;
- di individuare i servizi di trasporto pubblico locale dell'area urbana di Venezia che saranno sottoposti a procedura concorsuale per l'affidamento a soggetti diversi dall'affidatario in house AVM S.p.A., come imposto dall'art. 4-bis del D.L. n. 78/2009, convertito con la legge n. 102/2009, che prevede l'obbligo di "*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.*";

visto il Regolamento CE n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007 recante il Regolamento del parlamento Europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblico di trasporto di passeggeri che attualmente costituisce la normativa di riferimento per il settore dei servizi di trasporto pubblico locale;

visto l'art. 34, comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modifiche nella legge 17 dicembre 2012, n. 221;

ritenuto pertanto necessario procedere all'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, già adottata dalla Giunta Comunale di Venezia con Deliberazione n. 12 del 24 gennaio 2014, ai fini dell'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale della rete urbana di Venezia, per il periodo 2014-2019;

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

a voti unanimi

DELIBERA

- di approvare la relazione allegata alla presente deliberazione, ai sensi dell'art. 34, comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modifiche nella legge 17 dicembre 2012, n. 221, ai fini dell'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale della rete urbana di Venezia e Spinea, per il periodo 2014-2019;
- 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*



BACINO VENEZIANO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

RELAZIONE PER L’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI AUTOMOBILISTICI, TRANVIARIO E DI NAVIGAZIONE DELL’ AMBITO URBANO DI VENEZIA

1. Premessa

L'art. 34 comma 20 del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modifiche in legge 17 dicembre 2012, n. 221, 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.”

Con deliberazione della Giunta Comunale di Venezia n. 229 del 31.5.2013, il Comune di Venezia aveva approvato la relazione che, verificata l'applicabilità della normativa regionale, nazionale e comunitaria vigente relativamente ai servizi pubblici locali e, nello specifico, ai servizi di trasporto pubblico locale, individuava la forma di affidamento prescelta di questi ultimi limitatamente ai servizi di competenza del Comune di Venezia e il percorso applicativo conseguente. La relazione è stata pubblicata all'albo pretorio del Comune per un periodo di 60 giorni ed è tuttora consultabile nel sito del Comune di Venezia.

2. Il bacino Veneziano e l'Ente di governo

L'art. 3-bis del D.L. n. 138/2011, applicabile a tutti i servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, prevede al comma 1 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,...”

La Regione Veneto, con deliberazione di Giunta n. 2048 del 19.11.2013 ha provveduto a definire i bacini territoriali ottimali e omogenei del trasporto pubblico locale corrispondenti all'insieme di servizi di trasporto pubblico locale, con qualunque modo esercitati,

ricadenti nel territorio di ciascuna provincia e, in conformità alle volontà espresse dagli Enti affidanti, a individuare 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;

In esito alle indicazioni della deliberazione della Giunta della Regione Veneto sopra citata, gli enti affidanti i servizi di trasporto pubblico locale nell'ambito del bacino Veneziano, Provincia di Venezia (con delega per i servizi urbani dei Comuni di Caorle, Cavallino Treponti, Jesolo e S. Donà di P.), il Comune di Venezia (con delega per il servizio urbano del Comune di Spinea) e il Comune di Chioggia, hanno individuato nella convenzione ex art. 30 del D. Lgs. 267/2000 la forma organizzativa ritenuta idonea per la volontaria costituzione dell'Ente di governo del bacino, confacente con il dettato normativo e con le esigenze dei diversi enti, per l'esercizio coordinato delle funzioni amministrative, in materia di pianificazione, organizzazione, affidamento, vigilanza e controllo sui servizi di trasporto pubblico locale.

La Convenzione è stata sottoscritta in data 10.12.2013.

La Regione Veneto, con deliberazione di Giunta n. 2333 del 16.12.2013 ha preso atto della scelta degli enti affidanti i servizi di trasporto pubblico locale nell'ambito del bacino Veneziano e designato la gestione associata tramite convenzione tra la Provincia di Venezia e i Comuni di Venezia e Chioggia quale Ente di Governo del trasporto pubblico locale del bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Venezia, stabilendo altresì che il suddetto ente eserciterà le funzioni amministrative e i compiti individuati nella convenzione a partire dal 1° gennaio 2014.

2.1 Gli ambiti bacinali e gli Uffici dell'Ente di governo

Gli enti aderenti alla convenzione promuovono la suddivisione del bacino Veneziano in ambiti costituenti l'insieme di linee tra loro connesse funzionalmente, ai fini di una maggiore economia ed efficienza di gestione, di un miglior grado di integrazione modale e tariffaria, per la definizione dei livelli dei servizi minimi all'interno dell'ambito bacinale, nonché per il raggiungimento del rapporto tra ricavi e costi dello 0,35.

In sede di prima suddivisione dell'ambito bacinale, avuto riguardo ai criteri di cui sopra, nonché alle esigenze di omogeneità territoriale si identificano quattro ambiti coincidenti con:

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

Sono organi dell'ente di governo l'Assemblea e l'Ufficio comune.

In considerazione delle peculiarità geo-morfologiche dell'ambito veneziano, delle peculiarità trasportistiche della laguna di Venezia, delle specificità a carattere modale del servizio erogato e dell'integrazione dei servizi lagunari con quelli terrestri, l'ufficio comune è organizzato in un ufficio centrale e tre uffici periferici, quest'ultimi coincidenti con l'ufficio del Comune di Venezia, competente in materia di mobilità e trasporti per l'ambito dell'area urbana di Venezia e di Spinea, l'ufficio della Provincia di Venezia, competente in materia di mobilità e trasporti per gli ambiti del Veneto Orientale e Centro-meridionale, e l'ufficio del Comune di Chioggia, competente in materia di mobilità e trasporti per l'ambito dei servizi urbani di Chioggia.

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

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", relazioni che verranno approvate dall'Assemblea dell'ente di governo.

L'intervenuta normativa regionale e la conseguente costituzione dell'ente di governo del bacino Veneziano obbliga ad una revisione della suddetta relazione, quanto meno per la necessità di integrare nella stessa i servizi urbani di TPL del Comune di Spinea che, in forza della delega di funzioni amministrative riconosciuta da quest'ultimo al Comune di Venezia, entreranno a far parte dell'ambito dell'area urbana di Venezia.

Con la revisione della relazione si intende confermare per l'ambito dell'area urbana di Venezia le scelte effettuate dalla relazione approvata con la DGC n. 229/2013, in particolare per quanto riguarda:

- la forma di affidamento prescelta del servizio di trasporto pubblico locale del ambito dell'area urbana di Venezia;
- le ragioni e la sussistenza dei requisiti dell'affidatario previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta;
- i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico;
- le compensazioni economiche ove previste;
- le modalità e le tempistiche di attuazione delle incombenze derivanti dalla scelta della modalità di affidamento proposta.

Peraltro è necessario integrare la relazione per quanto riguarda:

- l'architettura del sistema di pianificazione/organizzazione e di gestione dei servizi di mobilità
- l'inserimento dei servizi urbani di trasporto pubblico locale del Comune di Spinea nell'Ambito urbano di Venezia;
- l'individuazione dei servizi di linea da affidare con procedura concorsuale e le modalità di espletamento delle gare da indicare all'Ente di governo del Bacino Veneziano;
- la durata degli affidamenti diretti e con procedura concorsuale;

La presente relazione, una volta adottata dall'organo esecutivo del Comune di Venezia, verrà trasmessa all'Ente di governo del bacino Veneziano per l'approvazione da parte dell'Assemblea.

3. L'organizzazione attuale del servizio di trasporto pubblico locale dell'ambito urbano di Venezia

Actv S.p.A. è affidataria dei servizi di trasporto pubblico locale urbani regolati da separati contratti di servizio, sottoscritti con il Comune di Venezia e con il Comune di Spinea.

Alilaguna S.p.A. è affidataria dei servizi lagunari di trasporto pubblico locale aggiuntivi di collegamento della Città di Venezia con l'Aeroporto Marco Polo, regolati da contratto di servizio sottoscritto con il Comune di Venezia.

La produzione delle linee di TPL del sottobacino urbano di Venezia indicata nei vigenti contratti di servizio può essere così di seguito rappresentata:

Contratto di servizio	Produzione in ore moto	Produzione in chilometri
- Actv		
navigazione	524.311	
automobilistico Mestre Lido		12.567.737
Spinea		80.450
Tram		382.136
- Alilaguna		
navigazione	59.883	
TOTALE SERVIZI NAVIGAZIONE	584.194	
TOTALE SERVIZI AUTOMOBILISTICI E TRANVIARI		13.030.323

3.1 Il servizio automobilistico

La produzione del servizio di trasporto pubblico automobilistico e tranviario dell'ambito urbano di Venezia è classificata tra i servizi minimi riconosciuti dalla Regione Veneto e comprende le reti di Mestre, di Lido Pellestrina, e di Spinea.

La rete di Mestre è contraddistinta da un servizio molto concentrato nelle ore di punta per dare risposta al pendolarismo di lavoratori e studenti, soprattutto sulla relazione Terraferma – p.le Roma, sulla quale i collegamenti sono garantiti anche durante la notte, evidenziando quanto la rete di Mestre sia funzionale al collegamento tra i due poli urbani di Mestre e Venezia.

In estate, a parte le riduzioni legate alle corse scolastiche, il servizio non osserva particolari limitazioni, principalmente per la presenza della componente turistica che interessa anche la rete di Terraferma nel periodo estivo.

Il servizio è effettuato con principalmente con autobus da 18 e da 12 mt, a parte alcune linee a bassa frequenza effettuate con autobus da 10,5 mt.

Il servizio urbano di Spinea è costituito da due linee circolari che collegano il centro e le frazioni di Crea e Fornase con la stazione del SFMR, con una produzione di oltre 80 mila km/anno.

Le reti automobilistiche urbane di terraferma sono fortemente integrate con il servizio extraurbano sulle principali direttrici verso Mestre e Venezia.

La rete di Lido Pellestrina è costituita da un sistema di linee automobilistiche che connette tutte le località al terminal di S.Maria Elisabetta, dove avviene l'interscambio con le linee di navigazione.

La frequenza delle linee è elevata soprattutto sugli assi principali ed è caratterizzata dalla presenza di servizi notturni che garantiscono i collegamenti con il trasporto pubblico lungo l'isola di Lido e Pellestrina con Venezia e la Terraferma.

In estate il servizio è ulteriormente rinforzato per fare fronte alla domanda legata all'utenza delle spiagge.

Il servizio è strettamente integrato alla rete di navigazione, in particolare la linea che va da Pellestrina a Lido S. Maria Elisabetta, connette le due isole con gli autobus imbarcati in nave traghetto sulla tratta Alberoni Faro Rocchetta – Santa Maria del Mare, ed è in coincidenza a Pellestrina Cimitero con il servizio di navigazione per Chioggia.

Il servizio è gestito completamente con autobus da 12 mt e prevede una produzione offerta al pubblico pari a circa 1,9 milioni di chilometri annui.

3.2 Il servizio tranviario

La rete di Mestre è inoltre caratterizzata dalla presenza in esercizio del sistema tranviario che dal dicembre 2010 collega Favaro Veneto alla stazione ferroviaria di Mestre. La tratta in uso, è parte di una rete in costruzione che dal 2014 collegherà anche Marghera (capolinea presso il centro commerciale *Panorama*) e Venezia. L'arrivo a Venezia attraverso il ponte translagunare, previsto entro il 2014, permetterà la parziale riorganizzazione della rete automobilistica di Mestre, riducendo il numero di linee automobilistiche in arrivo a P.le Roma .

L'attuale produzione contrattuale del servizio è pari a 382.136 km su base annua, ma è destinata ad aumentare con l'entrata in esercizio delle tratte Mestre – Marghera e Mestre – Venezia, per arrivare ad una produzione totale a regime di circa 1,9 milioni di chilometri annui.

Il sistema tranviario è integrato nella rete urbana di Mestre ed è utilizzabile con i medesimi titoli di viaggio.

3.3 Il servizio di navigazione

La laguna di Venezia è servita da una rete di linee di navigazione di competenza del Comune di Venezia che percorrono le principali vie d'acqua interne e i canali lagunari esterni, collegando le maggiori isole della laguna e i terminali di accesso alla Città.

Il servizio viene effettuato con motoscafi, motobattelli, motobattelli foranei e navi traghetto per il trasporto di autoveicoli. Le linee sono servite da unità navali di diverse dimensioni e portata, in funzione della diversa domanda di trasporto da soddisfare e dei vincoli della navigazione.

La rete di navigazione garantisce durante la notte i principali collegamenti con le isole lagunari con e la Terraferma, con interscambio a p.le Roma con il servizio automobilistico di Mestre.

I servizi comprendono tutti i principali collegamenti con le isole della laguna, le linee principali lungo il Canal Grande, le linee perimetrali attorno a Venezia e i servizi di nave traghetto per il trasporto autoveicoli tra il Tronchetto e l'isola di Lido e tra quest'ultima l'isola di Pellestrina.

I programmi di esercizio dei servizi sono definiti sulla base dei flussi pendolari di lavoratori e studenti nelle ore di punta, oltre a tenere in considerazione la componente turistica, la cui variabilità giornaliera e stagionale richiede l'adeguamento stagionale dell'offerta alla domanda di trasporto rilevata.

Solo parte dei servizi di navigazione previsti nei contratti di servizio in essere è riconosciuta dalla Regione Veneto quale servizio minimo della rete urbana di navigazione lagunare.

Il servizio di collegamento di navigazione lagunare tra Venezia e i terminali aeroportuale e crocieristico è composto da linee annuali e linee stagionali che integrano l'offerta di trasporto in periodi dell'anno a domanda più elevata.

Le linee prevedono tariffe proprie, approvate dall'Amministrazione comunale, che mirano a garantire l'equilibrio economico della gestione.

Nel suo complesso la produzione annua prevista contrattualmente è pari a circa 60 mila ore di moto.

4. La scelta del percorso di affidamento ai sensi del Regolamento Comunitario n. 1370/2007

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, vista la disciplina nazionale di settore sulle modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, rappresentata:

- dall'art. 18 del D.Lgs. n. 422/1997

“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...”

- dall'art. 61 della Legge n. 99/2009

“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 aggiudicatrici di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto 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.”;

- dall'art. 4-bis della Legge n. 102/2009,

“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”

il Regolamento Comunitario N. 1370/2007 del 23.10.2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri, risulta pienamente applicabile in ambito nazionale.

Il Regolamento n. 1370/2007 all'articolo 5 definisce le modalità di aggiudicazione dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale, introducendo la facoltà dell'autorità competente di scegliere:

- di fornire i servizi direttamente o tramite un operatore interno [*c.d. 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 EUR oppure è inferiore a 300.000 chilometri l'anno, in caso di piccola o media impresa che opera con non più di 23 veicoli, dette soglie possono essere aumentate o a un valore annuo medio stimato inferiore a 2.000.000 EUR oppure inferiore a 600.000 chilometri l'anno. (art. 5 par. 4);
- di prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione, con aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici, per una durata non superiore a due anni (art. 5 par. 5);
- aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, per una durata massima normale di dieci anni, salvo estensioni nelle forme disciplinate dal regolamento stesso (art. 5 par. 6).

Il ricorso all'affidamento del servizio *in house providing* si ritiene lo strumento in grado di dare una adeguata risposta:

- alla criticità della situazione attuale in cui versa il settore dei servizi di trasporto pubblico locale causata dalla indeterminatezza e inadeguatezza delle compensazioni economiche degli obblighi di servizio, con la conseguente necessità di interventi strutturali nelle modalità e condizioni di erogazione dei servizi da parte dei gestori, dal venir meno della normativa nazionale in materia di

- procedure di affidamento dei servizi pubblici, il tutto inserito nel contesto della crisi economica del Paese che condiziona la possibilità di sviluppo delle imprese e del mercato;
- alla necessità di garantire alla cittadinanza e al territorio la certezza circa la prosecuzione dei servizi di TPL almeno fino a quando non verrà definito chiaramente dagli organi competenti il contesto normativo di riferimento e le modalità attuative dello stesso;
 - alla necessità di proporre alla concorrenza per il mercato il servizio di trasporto pubblico locale di competenza del Comune di Venezia in condizioni di efficienza e di economicità tali da garantire la necessaria affidabilità e qualità del servizio offerto ai cittadini, nel rispetto delle compatibilità sociali e dell'ambiente;
 - alla necessità di proporre alla concorrenza per il mercato un sistema di trasporto che abbia acquisito una definitiva configurazione infrastrutturale, sia per quanto riguarda gli impianti di esercizio (tram), sia per quanto riguarda gli impianti di manutenzione (cantieristica navale), nonché di servizio (riorganizzazione finale della rete automobilistica urbana in relazione al completamento della rete tranviaria).

4.1 L'Autorità competente all'affidamento

Il Regolamento comunitario 1370/2007 all'art. 2 definisce:

- b) «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;*
- c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale;*

All'art. 5 par 2. il Regolamento 1370/2007 assegna all'autorità competente a livello locale la «*facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture.*»

Sul punto, il comma 1 bis dell'art. 3-bis del D.L. n. 138/2011 precisa che:

“Le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, compresi quelli appartenenti al settore dei rifiuti urbani, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei ...”.

Come previsto dalla Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 2048/2013 e ripreso nella Convenzione per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale del bacino Veneziano, in particolare all'art.14 – *Affidamento dei servizi*, l'Ente di governo costituisce “Autorità competente” per procedere all'affidamento dei servizi per ogni ambito territoriale del bacino Veneziano, sulla scorta delle indicazioni ricevute da ciascun ente convenzionato, ognuno nel proprio ambito, attraverso la relazione di cui all'art. 34 del D.L. 179/2012 .

4.2 L'Operatore interno

Per poter procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico il Regolamento n. 1370/2007, all'art. 2 lett. j, definisce l'Operatore interno “*un soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente, sul quale quest'ultimaesercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi*», a tal fine prendendo 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...".

A seguito della riorganizzazione societaria del settore della mobilità, attuato dal Comune di Venezia con la deliberazione di Consiglio Comunale n. 140 del 13.12.2011, il si è proceduto ad individuare AVM S.p.A., "Azienda Veneziana della Mobilità" società controllata al 100% dall'Amministrazione Comunale di Venezia, quale holding capogruppo del settore della Mobilità, dotandola di quei vincoli statutari, organizzativi, gestionali tali da costituire i requisiti necessari affinché l'Autorità competente all'affidamento possa esercitare su di essa "un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi".

4.3 Affidamento con gara del 10% dei servizi di TPL

Il ricorso all'affidamento *in house providing* dei servizi di TPL comporta necessariamente l'applicazione di quanto disposto dall'art. 4 bis del D.L. n. 78/2009, convertito con la legge n. 102/2009, che prevede: *"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."*

Va rilevato che la norma non precisa la base di riferimento per la quantificazione della quota del 10% da aggiudicare con procedura ad evidenza pubblica, se riferita alla quantità di produzione o al valore della stessa.

Considerata la diversa unità di misura utilizzata per i servizi automobilistici e tranviari (vettxkm/anno) e per i servizi di navigazione (ore di moto/anno), si ritiene pertanto di fare riferimento al valore della produzione, definito dalla somma di proventi tariffari dei servizi e corrispettivi da contratto di servizio, per stabilire la soglia minima di servizi di trasporto pubblico locale del sottobacino urbano di Venezia, da affidare con procedura di gara ad evidenza pubblica, il cui importo è riportato nella tabella seguente, e che dovrà essere oggetto di distinti contratti di servizio.

La produzione delle linee di TPL del sottobacino urbano di Venezia, quantificabile sia in quantità che a valore (proventi tariffari e compensazioni di servizio) con riferimento all'esercizio 2013, con evidenza del calcolo dei servizi che verranno aggiudicati con procedura di gara, è così di seguito rappresentata:

SERVIZI	Produzione totale	Valore € produzione totale	Valore € della produzione da affidare tramite gara ("almeno 10%")	Produzione da affidare con gara
NAVIGAZIONE	584.194 ore moto	162.590.287	20.405.287	111.855 ore moto
AUTOMOBILISTICI E TRANVIARI Mestre, Lido, Spinea	13.030.323 km	49.827.600	2.326.344	907.223 km
Totale	-	212.417.887	22.731.631	-

5. Servizi TPL affidati in house ad AVM S.p.A.

L'Ente di Governo del Bacino di Venezia procederà all'affidamento in house ad AVM S.p.A. delle linee urbane automobilistiche, tranviarie e di navigazione facenti parte dell'ambito urbano di Venezia fissandone la scadenza al 2019, nei termini consentiti dal Regolamento comunitario 1370/2007, prevedendo la possibilità di anticiparne la conclusione in relazione alla verifica nel 2016 del conseguimento dei risultati previsti dal piano di risanamento aziendale.

5.3 Ragioni dell'affidamento dei servizi "in house"

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 Comunale aveva quindi immediatamente adottato una serie di provvedimenti per ridurre gli effetti economici dei tagli regionali al corrispettivo, approvando interventi di razionalizzazione dei servizi urbani 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 si è attivato con nuove razionalizzazioni dei servizi ed ulteriori adeguamenti delle tariffe ma, ciononostante, il risultato economico della gestione dei servizi urbani automobilistici e di navigazione è stato fortemente negativo.

Nel 2013 con la DGR 794/2013, la Regione ha definito i livelli di servizio relativo ad ogni Ente affidante ed i corrispettivi chilometrici unitari, assegnando in via definitiva le risorse economiche del 2013, ulteriormente ridotte rispetto all'anno precedente. E' pertanto ipotizzabile prevedere per il 2013 risultati economici, relativi agli attuali contratti di servizio, in linea con l'annualità precedente.

Quindi per i servizi urbani di competenza dell'area urbana di Venezia, dopo anni in cui il relativo conto economico settoriale chiudeva con risultati positivi e contribuiva al riequilibrio anche degli altri servizi automobilistici di TPL gestiti da Actv, per le cause sopra evidenziate e nonostante le azioni intraprese per il contenimento della spesa e per lo sviluppo dei proventi propri, l'esercizio 2012 dei servizi urbani di TPL del Comune di Venezia si è concluso dimostrando una notevole perdita economica, che si conferma consistente anche nel budget 2013, per ridurre la quale nei prossimi esercizi si richiedono interventi strutturali notevoli sull'organizzazione e sulla gestione del servizio.

Conseguentemente all'affidatario *in house providing* dei servizi è richiesta l'adozione di un "Piano industriale di integrazione e di efficientamento dei servizi", tale da portare nell'arco del prossimo triennio 2014-2016 i servizi urbani ad un autonomo equilibrio economico.

Si ritiene che, solo in seguito alla verifica dei risultati conseguiti durante un adeguato e congruo periodo di tempo per l'attuazione del percorso di integrazione di efficientamento, l'Amministrazione potrà valutare di procedere ad aprire alla concorrenza i servizi per i quali tale modalità può portare ad un'ottimizzazione in termini sia di costi sia di efficacia complessiva.

Per i servizi oggetto di finanziamento pubblico stabilito dalla Regione Veneto, richiamate le circostanze espresse al capitolo 4 della presente relazione, circa la necessità di procedere con

l'affidamento in house, al fine di raggiungere nel periodo il riequilibrio economico della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, in vista del successivo affidamento dei servizi stessi con procedure ad evidenza pubblica, si stabiliscono i seguenti dati di riferimento:

- produzione dei servizi definita nel contratto di servizio, fatte salve le variazioni che si dovranno adottare ai sensi dell'art. 30 della L.R. 25/1998 a seguito di diversa quantificazione dei livelli di servizio stabilita da Regione Veneto;
- proventi tariffari stimati sulla base del vigente sistema tariffario;
- corrispettivo dovuto dalla Regione, calcolato con riferimento all'art. 37 della Legge finanziaria regionale 2013, per modalità di servizio, fatte salve le variazioni che si dovranno adottare a seguito di diversa quantificazione del finanziamento assegnato per gli anni successivi, stabilito da Regione Veneto .

Servizi automobilistici urbani	2013*	2014	2015	2016
Mestre Lido Produzione km	12.632.063	11.018.508	10.291.957	10.291.957
- ricavi	21.878.780	18.576.739	10.873.659	11.129.059
- corrispettivo	25.050.444	21.453.035	20.038.440	20.038.440
Spinea Produzione km	80.450	0	0	0
- ricavi	35.500	0	0	0
- corrispettivo	123.300	0	0	0
Servizio tranviario	2013	2014	2015	2016
Produzione km	272.734	804.688	1.439.155	1.439.155
- ricavi	2.276.000	5.121.000	13.121.000	13.163.000
- corrispettivo	1.138.664	3.359.574	6.008.471	6.008.471
Servizio di navigazione	2013*	2014	2015	2016
Produzione ore di moto	524.311	473.289	473.289	473.289
- ricavi	105.433.240	101.460.520	105.583.520	109.386.520
- corrispettivo	43.387.754	41.014.406	41.014.406	41.014.406
Totale servizi urbani di Venezia	2013	2014	2015	2016
- ricavi	129.623.520	125.158.259	129.578.179	133.678.579
- corrispettivo	69.700.162	65.827.015	67.061.318	67.061.318
risultato	-2.751.090	-1.911.132	5.925.121	10.371.971

* compresi i servizi sub-affidati

Sulla base di tali elementi, partendo dalla situazione di squilibrio rilevata negli esercizi 2012 e 2013, durante il periodo di vigenza dell'affidamento in house, il gestore del servizio di TPL dovrà riportare i servizi in condizione di complessivo equilibrio economico, attraverso interventi di riorganizzazione dei servizi, di efficientamento della gestione, di massimizzazione dei ricavi tariffari, secondo il percorso indicato nel Piano industriale che dovrà essere predisposto dal Gruppo

AVM.

Si ritiene inoltre necessario definire indirizzi e criteri dell'affidamento *in house* in coerenza con le suddette linee guida, dando mandato ai competenti Uffici dell'Ente di Governo del Bacino di Venezia di procedere alla definizione e sottoscrizione del nuovo contratto di servizio con AVM S.p.A., che individua dettagliatamente gli obblighi di servizio (di esercizio, di trasporto, tariffari, etc.) e le relative compensazioni economiche, per quanto possibile in relazione al fatto che il finanziamento dei servizi minimi è per legge a carico della Regione Veneto:

- La gestione operativa dei predetti servizi dovrà essere svolta da Actv S.p.A. quale società operativa controllata da AVM S.p.A. (anche ai sensi dell'art. 218 del D.lgs. n. 163/2006) il cui rapporto sarà regolato da un contratto di appalto di servizi del tipo "gross cost".
- Ve.La. S.p.A. continuerà a svolgere il servizio di bigliettazione, per conto di AVM S.p.A., piuttosto che di ACTV S.p.A., la quale prima risulterà titolare dei proventi tariffari del TPL.
- PMV S.p.A. continuerà a svolgere il ruolo di società detentrica del patrimonio delle infrastrutture e delle reti del TPL ora in capo alla stessa.

6. Servizi di TPL affidati con procedura di gara ad evidenza pubblica

Ai sensi dell'art. 4 bis del D.L. n. 78/2009, convertito con la legge n. 102/2009, i servizi di TPL, individuati sulla base delle indicazioni sotto riportate, saranno affidati con procedura concorsuale a seguito di apposita istruttoria dell'Ufficio Comune/periferico competente dell'Ente di Governo, che provvederà ad espletare le procedure di gara per l'affidamento.

SERVIZI da affidare tramite gara ("almeno10%")	Valore	Produzione	Di cui "minimi"	Di cui "aggiuntivi"
NAVIGAZIONE	20.405.287	111.855 ore moto	35.596 ore moto	76.259 ore moto
AUTOMOBILISTICI E TRANVIARI	2.326.344	907.223 km	907.223 km	-
Totale	22.731.631	-	-	-

6.1 Servizi con contratto d'appalto di servizi tipo "gross cost"

Per i servizi riconosciuti come "minimi" ai sensi dell'art. 4, comma 2 lett. a), della L.R. 25/1998, a piena salvaguardia dell'integrazione di questi servizi nella rete del servizio di trasporto pubblico urbano, si ritiene che la procedura di gara debba svolgersi secondo la forma dell'affidamento del servizio con un contratto di appalto di servizi del tipo "gross cost", con la compensazione degli obblighi di servizio a mezzo corrispettivo a carico direttamente dell'Ente di Governo del Bacino di Venezia, finanziato con quota parte dei trasferimenti regionali e dei proventi tariffari.

In tal caso, il contratto non assumerà la forma di contratto di concessione di servizi ai sensi delle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, mancando il diritto di esercitare il servizio, quanto di appalto di servizi, e in quanto tale l'affidamento resta disciplinato non tanto dal Regolamento n. 1370/2007, come espressamente indicato dall'art. 5 paragrafo 1 del medesimo, quanto dalle norme in materia di appalto di servizi nei settori c.d. speciali, di cui al D.Lgs. n. 163/2006, per quanto applicabili, tenuto conto di quanto disposto dall'art. 20 in materia di trasporto per via d'acqua (allegato II B) e dell'art. 23 in materia di servizi al pubblico di autotrasporto mediante autobus.

6.1.1 Linee del servizio automobilistico urbano

Servizi di linea automobilistici	Produzione Km
13 - Panorama – via Bottenigo	251.802
16 – Fusina-Rizzardi	92.310
45 – Ca’Noghera-Favaro-Ospedale	136.816
45H -	193.147
53 – P.zza 27 ottobre-Montefibre	67.702
56 – Venezia-Malcontenta sport	46.384
81F –Rizzardi-Finanza	35.947
86 – Mestre FS-Banchina azoto	2.664
GSB – Spinea -SFMR	40.014
GSG – Spinea SFMR-SFMR	40.436
TOTALE	907.223

6.1.2 Linee del servizio di navigazione

Servizi di linea di navigazione	Produzione ore moto
9- Burano-Torcello invernale	2.284
12 – Treporti-p.ta Sabbioni inver.	2.058
13 – Venezia-S.Erasmo-Treporti	11.282
18 – Murano-S.Erasmo-Lido estate	1.131
22 – F.te Nove-P.ta Sabbioni	2.351
20 – S.Zaccaria-S.Servolo-S.Lazzaro	7.945
NLN –Notturmo Laguna Nord	6.616
NMU – Notturmo Murano	758
NMU – Notturmo Murano	1.171
TOTALE	35.596

6.2 Servizi con contratto di concessione di servizi con attribuzione di diritti esclusivi

Per i servizi classificati come servizi “aggiuntivi” ai sensi dell’art. 4, comma 2 lett.b), della L.R. 25/1998, si ritiene che la procedura di gara debba svolgersi secondo la forma dell'affidamento del servizio con un contratto che preveda l'attribuzione di soli diritti esclusivi e senza alcuna compensazione degli obblighi di servizio pubblico a carico dell’Affidante, in quanto per la caratteristica del mercato e il target dell’utenza cui si rivolgono, presentano attualmente una

adeguata ed autonoma sostenibilità economica basata esclusivamente sui proventi tariffari, in quanto ad essi si applicano delle tariffe diversificate rispetto a quelle dei servizi minimi, pure se con applicazione di tariffe riservate all'utenza abituale di importo inferiore a quelle ordinarie e in abbonamento di importo significativamente ridotto rispetto a quelle ordinarie, con obbligo tariffario compensato anch'esso attraverso l'esclusiva di servizio.

In tal caso il contratto assumerà la forma di contratto di concessione con il solo diritto di esercitare il servizio, e in quanto tale l'affidamento resta disciplinato dal Regolamento n. 1370/2007 e dall'art. 30 del D.Lgs. n 163/2006.

Servizi di linea di navigazione aggiuntivi	Produzione ore moto
16 – Fusina-Zattere	4.722
19 – Chioggia-Venezia	732
BLU – Marittima-Venezia-Aeroporto	40.555
ARANCIO- Aeroporto-Venezia	26.088
ROSSA – Aeroporto-Lido-Venezia stag.	4.162
TOTALE	76.259

In ogni caso, oltre agli obblighi di servizio pubblico espressamente indicati a suo luogo, sarà previsto l'obbligo di adottare per la vendita e la gestione dei titoli di viaggio il sistema in vigore sulla rete dei servizi di trasporto pubblico urbano oggetto di affidamento diretto, al fine di garantire il mantenimento dell'integrazione tariffaria dei servizi comunali, e l'obbligo di coordinamento degli orari dei servizi con quelli in vigore sulla rete dei servizi di trasporto pubblico urbano del sottobacino di Venezia oggetto di affidamento diretto.

Il capitolato di gara dovrà prevedere l'utilizzo di autobus e di unità di navigazione messi a disposizione dall'affidatario diretto del servizio a titolo oneroso, regolandone le modalità tecnico-economiche, e l'assunzione del personale attualmente destinato ad essi.

7. Contratto di servizio - Obblighi di servizio pubblico e compensazioni economiche

L'art. 3 del Regolamento comunitario 1370/2007 al par. 1 stabilisce che:

“l'autorità competente che decide di concedere all'operatore che ha scelto un diritto di esclusiva e/o una compensazione di qualsivoglia natura a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico deve farlo nell'ambito di un contratto di servizio pubblico”.

Dove, come definito dal medesimo Regolamento, all'art 2, si intende per:

...

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;

i) «contratto di servizio pubblico»: uno o più atti giuridicamente vincolanti che formalizzano l'accordo tra un'autorità competente e un operatore di servizio pubblico mediante il quale all'operatore stesso è affidata la gestione e la fornitura dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri soggetti agli obblighi di servizio pubblico; il contratto può, altresì, secondo l'ordinamento giuridico degli Stati membri, consistere in una decisione adottata dall'autorità competente: che assume la forma di un atto individuale di natura legislativa o regolamentare, oppure che specifica le condizioni alle quali l'autorità competente fornisce essa stessa i servizi o ne affida la fornitura a un operatore interno.

L'art. 23 della L.R. 25/1998, richiama in dettaglio gli obblighi di servizio 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, utilizzando anche i supporti informatici
- f) adottare la carta dei servizi del settore trasporti.

Lo schema del contratto di servizio che verrà adottato è stato approvato dalla Giunta Regionale con propria deliberazione n. 326 del 16.2.2001.

7.1 Obblighi di servizio definiti dal Comune di Venezia per i servizi urbani di propria competenza

7.1.1 Programmi di esercizio

La produzione delle linee di TPL del sottobacino urbano di Venezia per i servizi di trasporto pubblico locale urbani di navigazione, automobilistici e tranviari dovrà essere riportata nei contratti di servizio, fatte salve le variazioni che si dovranno adottare relativamente alla rete dei servizi minimi, ai sensi dell'art. 30 della L.R. 25/1998 a seguito di diversa quantificazione dei livelli di tali servizi stabiliti da Regione Veneto.

Il contratto di servizio all'art. 2 stabilisce l'oggetto del contratto, le caratteristiche del servizio e il programma di esercizio da svolgersi nell'ambito dell'unità di rete per i servizi di navigazione e automobilistici, integrati dalle linee del sistema tranviario.

I programmi di esercizio e la relativa quantità di produzione sono descritti in dettaglio nell'allegato A) al contratto di servizio e sono rappresentati da:

- a) grafo delle reti fornito su cartografia regionale in scala 1:10.000, con l'indicazione di tutte le fermate obbligatorie e delle polimetriche;
- b) elenco delle linee costituenti la rete dei servizi di trasporto pubblico locale, con relativo programma di esercizio, con l'indicazione della loro lunghezza, della loro periodicità, dei

relativi orari e fermate obbligatorie e della produzione annua delle stesse, con esclusione dei trasferimenti tecnici, espressa in chilometri per i servizi automobilistici e tranviari urbani e in ore di moto per i servizi di navigazione lagunari.

I programmi di esercizio, allegati al contratto di servizio, in accordo tra le parti, potranno essere oggetto di ristrutturazione o riduzione nel corso dell'affidamento, in relazione ad intervenute mutate condizioni, tali da non assicurare la completa corrispondenza tra oneri per servizio e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari.

Nell'eventuale aggiornamento dei programmi di esercizio, per il miglioramento quali - quantitativo del servizio, le parti dovranno inoltre tenere conto:

- delle modificazioni rilevate e previste della domanda di servizio;
- dei cambiamenti strutturali e infrastrutturali della viabilità e della mobilità;
- dell'integrazione modale con altri servizi di trasporto pubblico locale;
- dell'andamento del rapporto ricavi/costi;
- dei problemi di inquinamento atmosferico e ambientale del territorio servito.

7.1.2 Standard qualitativi del servizio

Il contratto di servizio all'art. 5 tratta la materia degli standard di qualità, definiti sulla base dello schema generale di riferimento, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 30 dicembre 1998, pubblicato sulla G.U. n. 28 del 2 febbraio 1999, ed approvati annualmente dall'organo esecutivo dell'Ente affidante, secondo quanto stabilito dall'art. 2 comma 461 della L. 244 del 24.12.2007 (lettera c).

I parametri di qualità sono indicati in dettaglio nell'allegato E) del contratto di servizio .

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.

Nell'eventuale aggiornamento degli standard di qualità, le parti dovranno tenere conto:

- degli standard qualitativi minimi stabiliti dalla Regione;
- delle politiche di sviluppo e della pianificazione del territorio, dell'ambiente e dei servizi pubblici dell'Ente affidante;
- dell'esito delle consultazioni con le associazioni dei consumatori per la definizione della "Carta della Mobilità";
- dell'equilibrio economico del contratto di servizio.

Il mancato conseguimento dei parametri minimi di qualità indicati nell'allegato E) comporterà l'applicazione delle sanzioni previste contrattualmente.

Gli importi delle sanzioni applicate devono essere destinati alla realizzazione di progetti-obiettivo 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.

Al fine di tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti del servizio di trasporto pubblico locale e di garantire la qualità, universalità ed economicità delle proprie prestazioni, il servizio di TPL del Bacino di Venezia adotta una propria "Carta della Mobilità", elaborata sulla base dello schema generale di riferimento per la predisposizione della stessa, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 30 dicembre 1998, pubblicato sulla G.U. n. 28 del 2 febbraio 1999, tenuto conto di quanto stabilito dal comma 461, art. 2 della L. 244 del 24.12.2007 e delle procedure previste dalla DGC n. 13 del 27.1.2011.

7.1.3 Tariffe dei servizi urbani di TPL

Il contratto di servizio all'art. 6 regola la materia tariffaria, rinviando all'allegato F) il dettaglio delle tariffe e delle norme applicative.

Ai sensi dell'art. 6 della L.R. 25/1998 la competenza nello stabilire le tariffe dei servizi minimi spetta alla Giunta regionale, sentiti gli Enti locali interessati, ma ad oggi, essendosi la Regione limitata a dare indicazioni generali nella definizione dei livelli tariffari (v. DGR 512/2011), le scelte in materia tariffaria e/o di modifica del sistema tariffario sono svolte dall'Ente affidante, 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 approvati dall'Ente affidante, adottando il sistema di bigliettazione automatica ed integrata già denominato "Imob Venezia" e ora "VENEZIAUNICA".

Il contratto di servizio stabilisce altresì che è facoltà del Comune di Venezia prevedere che in sede di eventuali adeguamenti delle tariffe di trasporto pubblico locale, la titolarità dei maggiori introiti conseguenti sia attribuita all'affidatario solo in parte, destinando l'altra parte all'Amministrazione Comunale di Venezia a titolo di indennizzo a fronte delle conseguenze dannose prodotte dal sistema complessivo della mobilità sul territorio comunale, per il finanziamento di specifici investimenti e il potenziamento e/o miglioramento del servizio.

7.2 Diritti di esclusiva e compensazioni di servizio pubblico riconosciuti al gestore dei servizi di TPL in house providing

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.

Nell'ambito del territorio del sottobacino urbano di Venezia e relativamente ai servizi di trasporto pubblico locale di propria competenza, nel contratto di servizio saranno attribuiti quindi **diritti di esclusiva** al gestore affidatario *in house providing*, in quanto oggetto di contribuzione pubblica, e al gestore di servizi affidati in concessione a seguito di procedura ad evidenza pubblica.

Oltre al riconoscimento di diritti di esclusiva nell'esercizio dei servizi di linea affidati, l'Ente di Governo riconoscerà al gestore dei servizi di TPL affidati in house, a titolo di compensazione economica di servizio pubblico, il corrispondente finanziamento assegnato dalla Regione Veneto, in quanto venga accertato che, nel periodo di affidamento diretto del servizio di TPL, tale

compensazione economica non superi l'importo necessario per coprire l'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.