Allegato sub A) alla deliberazione n. 10 del 22/12/2022.

AFFIDAMENTO AD AVM S.P.A. DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELL'AMBITO DI UNITÀ DI RETE DELL'AREA URBANA DI VENEZIA

Relazione illustrativa ex art. 34, comma 20, D.L. 18 ottobre 2012 n. 179

Relazione di affidamento ex misura 2 Delibera ART n. 154/2019

PREMESSA

La finalità della presente Relazione è, in primo luogo, quella di assolvere agli obblighi informativi di cui all'art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/2012, con riferimento all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale della rete urbana di Venezia.

Nella prima parte del documento, pertanto, vengono illustrate le ragioni poste alla base della preferenza per la modalità di affidamento prescelta, nonché la sua compatibilità con il quadro normativo. Si darà conto, altresì, degli obblighi di servizio imposti al gestore, nonché dei parametri di calcolo della compensazione, anche sulla scorta del Piano Economico Finanziario Simulato predisposto, in aderenza alle disposizioni vigenti, nonché al confronto con i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 157/2018 e all'Annesso 5 della Delibera ART n. 154/2019.

Inoltre, in conformità alla Delibera ART n. 154/2019 che consente la redazione di un unico documento, la seconda parte del presente documento costituisce la Relazione di Affidamento (RdA) come previsto dalla misura 2 della citata Delibera che definisce la RdA come "*documento in cui EA (Ente Affidante) descrive gli esiti della procedura di consultazione (con riferimento in particolare alla disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili, agli aspetti qualitativi del servizio da affidare, al trasferimento del personale e al Piano di accesso al dato), i criteri adottati per definire il PEF simulato, le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo (in caso di gara), nonché eventuali altri aspetti della procedura di affidamento ritenuti opportuni*".

In ottemperanza all'art. 13, comma 25-bis, del D.L. 23 dicembre 2013, n. 145, come convertito con L. 21 febbraio 2014, n. 9, ai sensi del quale "*Gli enti locali sono tenuti ad inviare le relazioni di cui all'articolo 34, commi 20 e 21, del decreto-legge. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, all'Osservatorio per i servizi pubblici locali, istituito presso il Ministero dello sviluppo economico nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente e comunque senza maggiori oneri per la finanza pubblica, che provvederà a pubblicarle nel proprio portale telematico contenente dati concernenti l'applicazione della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica sul territorio*", la presente Relazione verrà inviata all'Osservatorio per i Servizi Pubblici Locali istituito presso il Ministero per lo Sviluppo Economico, attraverso l'indirizzo di posta elettronica certificata: *osservatorio.spl@pec.sviluppoeconomico.gov.it*.

INDICE

PARTE I

Relazione ex art. 34, comma 20, D.L. 18 ottobre 2012 n. 179

1. Il contesto di riferimento pag. 4

1.1 Lo scenario attuale pag. 4

1.2 Le caratteristiche del servizio pag. 6

1.3 Gli atti programmazione dei servizi di trasporto urbano pag. 10

1.4 Le politiche di trasporto pubblico e gli obiettivi strategici della mobilità pubblica pag. 11

1.5 I progetti in essere pag. 12

1.6 Emergenza COVID19 pag. 13

2. Il quadro normativo di riferimento pag. 14

3. Obblighi di servizio pubblico e universale e modalità di compensazione pag. 16

4. La modalità di affidamento prescelta pag. 18

4.1 La compatibilità con il quadro normativo pag. 18

4.2 AVM S.p.A. pag. 22

4.3 Le motivazioni che assistono la scelta della modalità di affidamento pag. 23

5. Durata e tipologia del contratto di servizio pag. 25

PARTE II

Relazione di affidamento ex misura 2 delibera ART 154/2019

Premessa pag. 27

1. Il quadro regolatorio pag. 27

2. I beni strumentali essenziali/indispensabili pag. 27

3. Personale preposto all'erogazione del servizio pag. 30

4. Le condizioni minime di qualità del servizio pag. 35

5. Obiettivi di efficienza ed efficacia pag. 36

6. I criteri di redazione del PEFs pag. 37

7. Piano di Accesso al Dato pag. 38

ALLEGATO I

Relazione descrittiva Piano Economico Finanziario

RELAZIONE EX ART. 34, COMMA 20, D.L. 179/2012

1. Il contesto di riferimento

1.1 Lo scenario attuale

La Regione Veneto con Delibera di Giunta Regionale n. 2048 del 19.11.2013 ha definito il bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Venezia (comprendente l'insieme di servizi di trasporto pubblico locale automobilistico, urbano ed extraurbano, tranviario e di navigazione, ricadenti nel territorio provinciale di Venezia) con gli indirizzi per la costituzione dell'ente di governo, nella forma della convenzione ex art. 30 del D.lgs. 267/2000.

L'esercizio associato delle funzioni e dei compiti in materia di trasporto pubblico è funzionale al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- efficacia, efficienza ed economicità dell'azione amministrativa tramite l'esercizio coordinato da parte degli enti convenzionati delle rispettive funzioni ed attività;
- realizzazione di economie di scala e di differenziazione nella gestione del servizio idonee a massimizzare l'efficienza;
- sviluppo del sistema del trasporto pubblico, incentivando la razionalizzazione della mobilità urbana ed extraurbana, con particolare riguardo alle aree caratterizzate da elevati livelli di inquinamento e congestione;
- miglioramento degli *standard* della qualità di servizio erogato all'utenza e della sua efficacia complessiva, anche tramite l'integrazione tariffaria;
- tutela delle autonomie, soprattutto per quanto riguarda le realtà territoriali minori;
- valorizzazione delle specificità di carattere economico, sociale, territoriale, urbanistico dei territori serviti e delle specificità di ordine trasportistico dei servizi erogati.

Conseguentemente, in data 10.12.2013, la Provincia di Venezia e i Comuni di Venezia e Chioggia hanno sottoscritto una Convenzione, ai sensi dell'art. 30 del D.lgs. n. 267/2000, finalizzata all'esercizio associato delle funzioni amministrative, di pianificazione, programmazione, affidamento, controllo e vigilanza dei servizi di trasporto pubblico locale ricadenti nel bacino veneziano.

Con successiva Delibera di Giunta Regionale n. 2333 del 16.12.2013, la Regione ha riconosciuto l'Ente di Governo del bacino ottimale del TPL di Venezia quale Autorità competente in materia di pianificazione, organizzazione, affidamento, vigilanza e controllo sui servizi di trasporto pubblico locale nel territorio provinciale di Venezia.

Il suddetto bacino di Venezia è stato articolato nei seguenti quattro ambiti di unità di rete, sin dalla sua costituzione:

1. ambito di unità di rete dell'area urbana di Venezia (comprendente i servizi urbani: lagunari, automobilistici, tranviari e il servizio automobilistico di Spinea);

2. ambito di unità di rete del Veneto orientale (comprendente i servizi automobilistici extraurbani del Veneto Orientale, nonché i servizi automobilistici urbani dei comuni di Jesolo, Caorle, Cavallino-Treporti, S. Donà di Piave);

3. ambito di unità di rete del Veneto centro-meridionale (comprendente i servizi automobilistici extraurbani del Veneto centro-meridionale);

4. ambito di unità di rete di Chioggia (comprendente i servizi automobilistici urbani).

Ai sensi dell'art. 5, comma 2, del Reg. CE n. 1370/2007, con deliberazione n. 7 del 15 dicembre 2014 dell'Assemblea dell'Ente di Governo è stata affidata ad AVM S.p.A., società soggetta alla direzione e coordinamento del Comune di Venezia, la concessione *in house* della maggior parte (90%) dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistici, tranviari e di navigazione dell'unità di rete dell'area urbana di Venezia, regolata con contratto di servizio stipulato in data 29.12.2014, (Repertorio Speciale n. 18089/2015) con validità dal 01.01.2015 sino al 31.12.2019.

In ottemperanza all'art. 4-bis del D.L. 79/2009 convertito con modificazioni dalla legge n. 102/2009, il Comune di Venezia, attraverso l'Ente di Governo, ha prorogato il restante 10% dei servizi ai medesimi gestori, Actv S.p.A. e Alilaguna S.p.A., alle medesime condizioni in essere al 31.12.2014, dal 1.01.2015 fino al subentro dei nuovi affidatari individuati dall'Ente di Governo tramite le procedure ristrette n. 31/2016 e n. 32/2016 pubblicate in data 13.07.2016.

L'esecuzione dei servizi di trasporto pubblico locale affidati ad AVM S.p.A. è svolta mediante la società Actv S.p.A. quale società soggetta alla direzione e coordinamento della medesima AVM S.p.A. e proprietaria dei beni funzionali all'esercizio dei servizi, il cui rapporto è regolato da un contratto di appalto di servizi del tipo "*gross cost*".

Ai sensi dell'art. 4 par. 4 del Reg. CE n. 1370/2007, con deliberazione n. 5 del 27.11.2019 dell'Assemblea dell'Ente di Governo, il suddetto contratto di servizio è stato prorogato dal 1.01.2020 sino al 30.06.2022, giusto Atto aggiuntivo sottoscritto in data 10.02.2020 da AVM S.p.A. e Comune di Venezia con Repertorio Speciale n. 21007.

A seguito della deliberazione di Giunta Comunale n. 186 del 30.06.2020 che ha configurato il sistema *People Mover* quale servizio di trasporto pubblico locale urbano a impianti fissi, con deliberazione n. 6 del 24 giugno 2021 dell'Assemblea dell'Ente di Governo è stato approvato l'inserimento della gestione della funicolare terrestre denominata "People Mover" nel contratto di servizio *in house* con AVM S.p.A., con efficacia dal 01.01.2020, giusto Atto aggiuntivo sottoscritto in data 30.06.2021 da AVM S.p.A. e Comune di Venezia con Repertorio Speciale n. 22232.

Nella seduta del 24 giugno 2021 l'Assemblea dell'Ente di Governo ha disposto l'avvio delle procedure per poter pervenire all'eventuale rinnovo degli affidamenti *in house* ad AVM S.p.A. in scadenza il 30.06.2022.

In data 30 giugno 2021 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (serie 329740-2021-IT) l'avviso di pre informazione relativo all'affidamento *in house* del contratto di servizio del servizio di trasporto pubblico locale di persone automobilistico, tranviario, funicolare e lagunare del Comune di Venezia.

Nelle more del complesso lavoro istruttorio volto a definire i contenuti del nuovo affidamento in coerenza con la deliberazione n. 154/2019 dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e nel rispetto del Reg. CE n. 1370/2007, con deliberazione dell'Assemblea dell'Ente di Governo n. 4 del 21.06.2022, ai sensi dell'art 92 comma 4-ter del Decreto Legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito con modificazioni dalla Legge 24 aprile 2020, n. 18, il contratto di servizio Repertorio Speciale n. 18089/2015 relativo all'affidamento in house ad AVM S.p.A., in scadenza il 30.06.2022, è stato prorogato dal 1.07.2022 sino al 31.03.2023, salva in ogni caso la possibilità di procedere con l'approvazione del nuovo affidamento in house anche in data antecedente.

In esecuzione della suddetta deliberazione n. 4/2022, i termini di validità del contratto di servizio Repertorio Speciale n. 18089/2015 sono stati modificati con uno specifico atto aggiuntivo al contratto stesso, sottoscritto in data 01.07.2022 da AVM S.p.A. e Comune di Venezia con Repertorio Speciale n. 23068.

1.2 Le caratteristiche del servizio

Il servizio urbano è costituito da un esercizio integrato di quattro modalità di trasporto: navigazione lagunare, automobilistico, tranviario e funicolare terrestre (cd. *people mover*). A sua volta, il servizio automobilistico si divide in due grandi sottosistemi: Urbano Mestre e Urbano Lido.

<u>Il servizio automobilistico</u>

Urbano Mestre

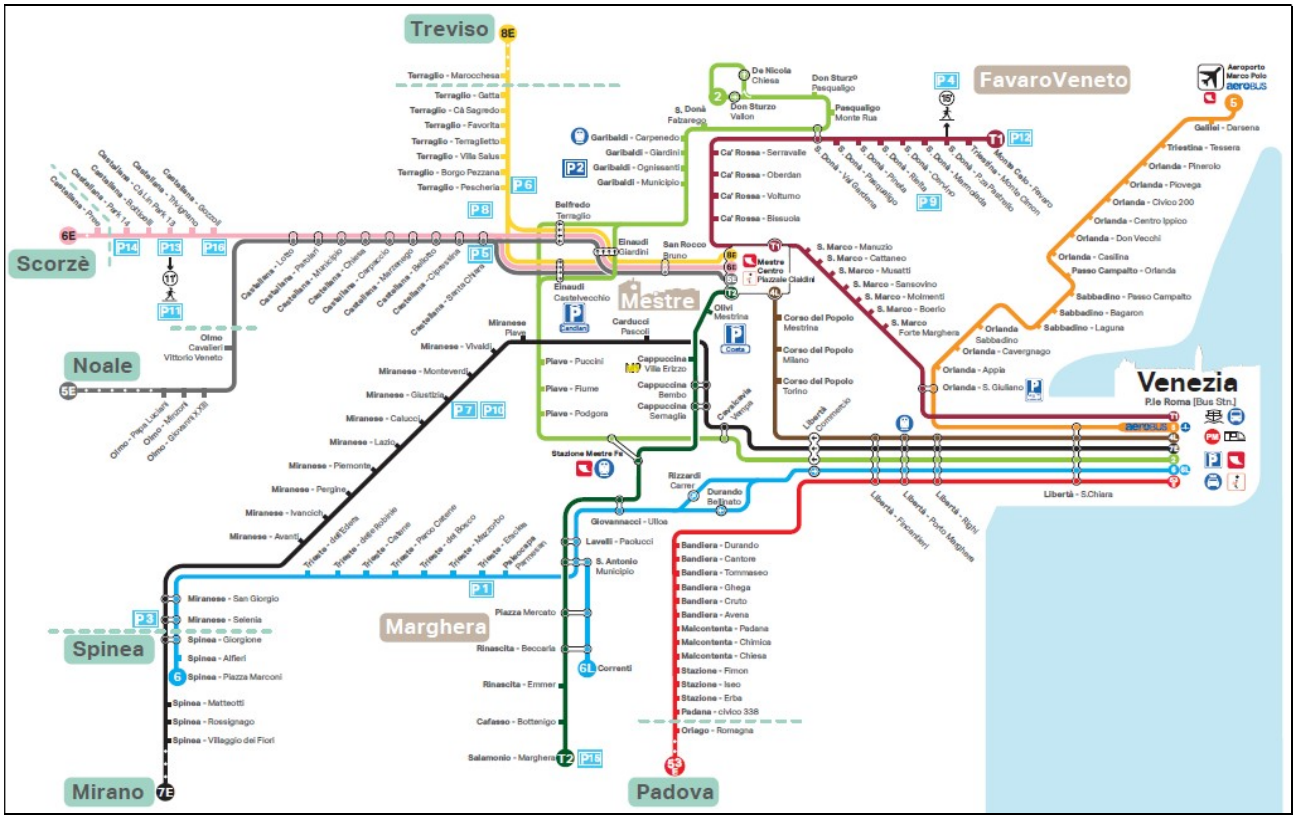
Le linee attive per il sistema Urbano Mestre sono complessivamente 49 e garantiscono la copertura delle principali direttrici, in sinergia con la rete tranviaria e le linee extraurbane.

Direttrici	Linee portanti	Tipologia mezzo
Aeroporto	5, 15	Bus 18 e 12 metri
Favaro Veneto, Marcon	T1, 2, 4, 9, 19	Bus 18 e 12 m, Tram
Martellago (Castellana)	20, 21, 80	Bus 12 metri
Spinea (Miranese)	6, 7	Bus 18 metri
Marghera	T2, 6L	Bus 12 metri, Tram

L'Urbano Mestre presenta tre principali nodi di interscambio, che garantiscono l'integrazione fra le linee e con gli altri sistemi (in particolar modo l'extraurbano e la navigazione):

- piazzale Cialdini;
- piazzale Roma;
- Stazione ferroviaria di Mestre.

La produzione annuale complessiva delle linee che effettuano i servizi dell'Urbano Mestre è di circa 9.000.0000 km.



Urbano Lido

Le linee attive per il sistema Urbano Lido sono complessivamente 8 e garantiscono il servizio sulle isole di Lido e di Pellestrina. In particolare:

Tratte	Linee portanti	Tipologia mezzo
S.M. Elisabetta - Pellestrina	11	Bus 12 metri Elettrico
S.M. Elisabetta - Faro Rocchetta	A, B	Bus 12 metri Elettrico

La produzione annuale complessiva delle linee che effettuano i servizi dell'Urbano Lido è di circa 1.950.000 km.

Il servizio tranviario

Nell'ambito dell'Urbano Mestre sono presenti due linee tranviarie, che servono rispettivamente le direttrici Venezia p.le Roma - Mestre Centro - Favaro Veneto e Mestre Centro - Marghera. Il principale snodo del sistema tranviario nel centro di Mestre è rappresentato da piazzale Cialdini, fermata intermedia della Linea T1 tra Favaro Veneto e piazzale Roma e capolinea della Linea T2 che collega Mestre e Marghera. Il servizio è erogato attraverso l'impiego di 20 convogli tranviari, che effettuano mediamente 306 corse al giorno (192 corse della Linea T1 e 114 della Linea T2), per una produzione complessiva annua di circa 1.320.000 km.

Il people mover

Il *people mover* di Venezia è il sistema di trasporto pubblico ettometrico che collega l'isola del Tronchetto a piazzale Roma, passando per la fermata intermedia denominata "Marittima". Il sistema è formato da un'infrastruttura sopraelevata, formata da due piastre lisce (nella fermata centrale della Marittima le piastre diventano quattro, due per direzione, per permettere l'incrocio tra i convogli che percorrono tragitti inversi), sulle quali scorrono, trainati da un sistema a fune, due convogli *Doppelmayr Cable Car*, dotati di ruote gommate. I convogli a guida automatica sono composti da 4 vagoni ciascuno con una capacità complessiva di 200 passeggeri e possono raggiungere una velocità massima di 26 km/h. Il tempo di percorrenza dell'intera linea è di 4 minuti e consente l'accesso per chi proviene dall'isola del Tronchetto ai servizi lagunari e ai servizi automobilistici/tranviari con capolinea nel nodo di piazzale Roma.

Il servizio di navigazione lagunare

La rete di navigazione del trasporto di AVM serve il centro storico di Venezia collegandolo alle isole della laguna e ai comuni di Cavallino-Treporti a nord, e di Chioggia a sud. La flotta navale è composta da circa 150 unità navali più un centinaio di stazioni galleggianti fisse (cd. pontoni) localizzate presso gli approdi. Nel dettaglio la tipologia della flotta prevede motoscafi, motoscafi ad agente unico, motobattelli, motobattelli foranei, motonavi (per il trasporto di grandi masse di passeggeri) e navi traghetto per il trasporto di persone e automezzi.

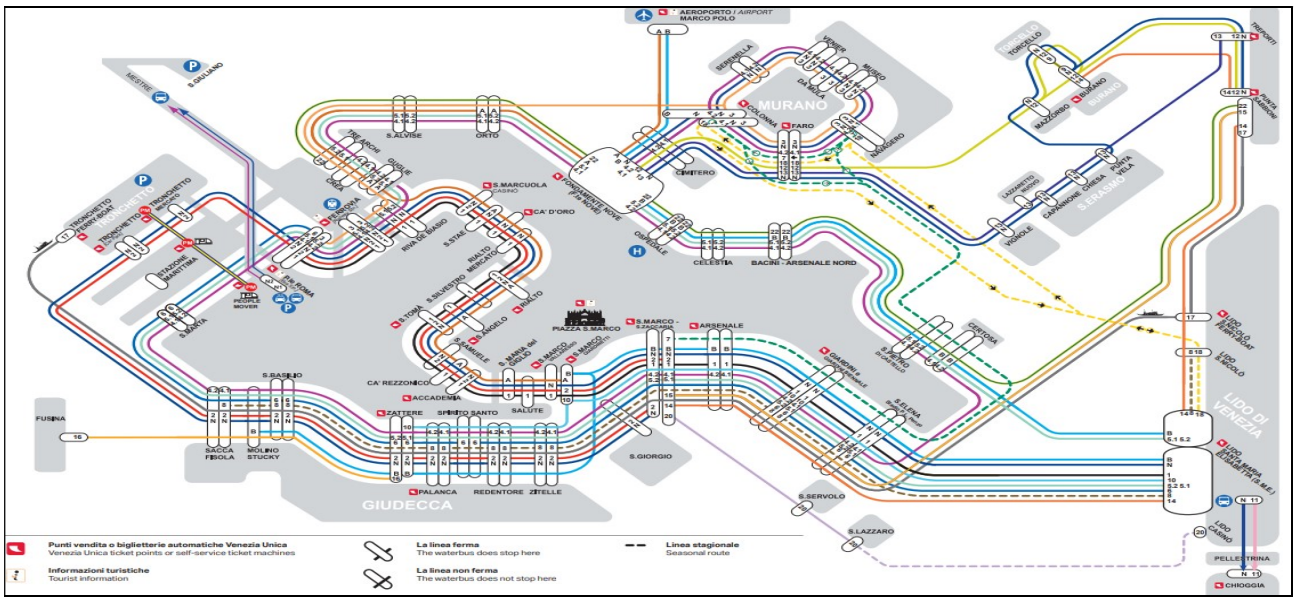
Il servizio offerto viene effettuato nella le seguenti linee di navigazione con relative imbarcazioni:

LINEA	TIPOLOGIA IMBARCAZIONE	PERCORSO EFFETTUATO	APPRODI PRINCIPALI
1	Vaporetto, Motoscafo	p.le Roma – Lido S.M.E.	Piazzale Roma: *7 approdi* Ferrovia: *5 approdi* Rialto: *4 approdi* S. Marco: *4 approdi* S. Zaccaria: *8 approdi* Lido S.M.E.: *5 approdi* Fondamente Nove: *4 approdi* Murano Colonna: *3 approdi* Murano Faro: *2 approdi* Burano: *3 approdi* Punta Sabbioni: *2 approdi*
2	Vaporetto, Motoscafo	S. Marco/S. Zaccaria – S. Marco/S. Zaccaria	
3	Motoscafo	p.le Roma –Murano- p.le Roma	
4.1 | 4.2	Motoscafo	Murano – Fondamente Nove	
5.1 | 5.2	Motoscafo	Lido S.M.E. –p.le Roma- Lido S.M.E.	
6	Motoscafo	p.le Roma – Lido S.M.E.	
7	Vaporetto	S. Marco/S. Zaccaria – S. Marco/S. Zaccaria	
8	Vaporetto	Sacca Fisola – S. Nicolò	
10	Vaporetto	Lido S.M.E. – Zattere	
11	Nave Traghetto, Foranei	Lido S.M.E. – Chioggia	
12	Foranei	Fondamente Nove – P. Sabbioni	
14	Motonave, Foranei	S. Marco/S. Zaccaria – P. Sabbioni	
15	Motonave	S. Marco/S. Zaccaria – P. Sabbioni (*diretto*)	
17	Nave Traghetto	Tronchetto – S. Nicolò	
N	Vaporetto, Motoscafo agente unico	Notturno Canal Grande – Giudecca Notturno Laguna Nord Notturno Murano	

Sulla base delle linee operate secondo il programma di esercizio sopra descritto, si registra il raggiungimento dei seguenti valori di produzione stimati per il nuovo affidamento:

ore moto su base annua	458.645 nel 2023 465.145 a partire dal 2024

Di seguito è presente la mappa delle linee di navigazione (scaricabile al link *https://avm.avmspa.it/it/content/consulta-le-mappe*):



1.3 Gli atti di programmazione dei servizi di trasporto urbano

Per ciò che concerne le attività di programmazione, con deliberazione di Giunta regionale n. 638 del 1 giugno 2022 la Regione Veneto ha approvato il livello dei servizi minimi di trasporto pubblico locale automobilistico, tranviario e di navigazione lagunare per l'esercizio 2022 ed il riparto dei relativi finanziamenti a valere sul Fondo nazionale per politiche del TPL e su fondi regionali, da destinare a favore degli Enti locali affidanti, ai fini della copertura degli oneri derivanti dalla stipula dei contratti di servizio con le aziende affidatarie, comprensivi degli oneri derivanti dal rinnovo dei contratti collettivi di lavoro per gli anni 2004-2007.

Mentre il servizio automobilistico, quello lagunare e quello tranviario trovano specifica menzione e riconoscimento nei servizi minimi di TPL finanziati dalla Regione Veneto, il servizio di funicolare terrestre *people mover* non è oggetto di finanziamento regionale per servizi minimi.

Inoltre, con deliberazione di Consiglio regionale n. 75/2020 la Regione Veneto ha approvato il PRT - Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030, che individua la politica dei trasporti declinata mediante l'individuazione degli obiettivi e delle strategie infrastrutturali e gestionali, delle azioni e dei progetti che comprendono il miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti, la previsione delle ulteriori infrastrutture necessarie al miglioramento della mobilità delle persone e del trasporto delle merci, il rilancio del servizio di trasporto pubblico nonché le nuove strategie di programmazione e governo del Piano.

Per quanto qui di interesse, il Piano – al fine di sviluppare un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio – ha previsto l'emanazione di indirizzi regionali per la predisposizione dei PUMS e l'istituzione di un fondo per la mobilità urbana sostenibile in Veneto.

La Città di Venezia ha avviato l'attività propedeutica all'emanazione del PUMS, approvando con delibera n. 374 del 04.11.2019 il documento che descrive i contenuti principali dei documenti tecnici preliminari del Piano, con l'obiettivo dichiarato di conseguire un miglioramento ambientale e funzionale della mobilità urbana della città di Venezia con un orizzonte temporale di dieci anni.

Il medesimo documento contiene un'analisi dettagliata dell'offerta e della domanda di trasporto e dei flussi di mobilità delle persone, frutto di un processo di pianificazione partecipata, programmato su tre livelli paralleli.

Nell'ambito delle attività preliminari del PUMS sono stati organizzati quattro diversi *workshop* tematici, con la presenza degli *stakeholder* della mobilità urbana nelle loro diverse forme: associazioni di categoria, operatori, aziende con più di 300 dipendenti, dirigenti scolastici, Università per esprimersi relativamente alle esigenze di mobilità delle 4 aree di interesse, e agli obiettivi generali di Piano. Come esplicitamente richiesto dalle direttive, infatti, era necessario definire una sorta di graduatoria, in rapporto al contesto territoriale di riferimento, relativamente alle aree tematiche ed ai macro obiettivi definiti dalle Linee guida ministeriali per la redazione dei PUMS. A completamento di questo primo livello di ascolto territoriale sono stati organizzati due tavoli tecnici istituzionali sempre finalizzati a raccogliere esigenze di mobilità del territorio, progetti in corso da parte di altri Enti o Istituzioni, e il loro punto di vista rispetto alle priorità indicate dalle Linee Guide Ministeriali contestualizzate al territorio veneziano. Il primo tavolo è stato organizzato tra i "*big player*" della mobilità urbana veneziana (Enti e Istituzioni che governano/gestiscono importanti infrastrutture o servizi di mobilità del territorio), il secondo tavolo è stato organizzato, in collaborazione con la Città metropolitana di Venezia, coinvolgendo tutti i comuni della Città metropolitana, oltre a Mogliano, Preganziol e Casale sul Sile (che hanno relazioni di mobilità intense con il Comune di Venezia e la Città metropolitana).

Il secondo livello di ascolto territoriale è stato indirizzato a tutti i cittadini ed utenti/visitatori della città che sono stati invitati alla compilazione di un questionario *online*, accessibile dal sito istituzionale del Comune di Venezia, per contribuire alla raccolta dei dati di domanda di mobilità e per completare il quadro della definizione dei macro obiettivi per il PUMS di Venezia 2030. Il questionario è stato compilato da oltre 3700 persone, di cui oltre il 65% residenti in Comune di Venezia, circa il 20% di residenti in altri comuni della Città metropolitana di Venezia e circa il 15% residenti fuori dalla Città metropolitana.

Il terzo livello di ascolto del territorio, ha previsto incontri e laboratori di quartiere con i cittadini e gli *stakeholder* locali, per condividere un'analisi puntuale della mobilità di ogni quartiere e verificare come declinare le strategie territoriali del Piano sul singolo particolare contesto di quartiere, grazie all'individuazione di opere e servizi di miglioramento della mobilità.

1.4 Le politiche di trasporto pubblico e gli obiettivi strategici della mobilità pubblica

Per ciò che concerne le politiche di trasporto, il Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030 propone interventi di diversa natura per affrontare le nuove sfide della mobilità sostenibile. Le proposte in esso contenute fanno riferimento non solo alle scelte infrastrutturali necessarie, ma anche ad un insieme di politiche della mobilità, di proposte sullo sviluppo del territorio veneto, di strumenti di regolazione dei mercati e di incentivi per le aziende di trasporto, di norme sulla pianificazione e sulla organizzazione della Regione.

Il Piano, infatti, partendo da un quadro conoscitivo che evidenzia criticità e tendenze evolutive nei settori del territorio, delle dinamiche socioeconomiche, del trasporto privato, del trasporto pubblico, fissa gli obiettivi che la politica regionale intende perseguire nello scenario di medio-lungo termine al 2030.

Per quanto qui di interesse, il Piano prevede l'obiettivo di sviluppare un sistema di trasporti orientati alla tutela dell'ambiente e del territorio. In tal senso, fissa l'impegno a livello di riorganizzazione della mobilità dei principali nodi urbani, da ottenersi attraverso lo sviluppo di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile in stretta sinergia con gli obiettivi definiti dal Piano. In tale prospettiva, individua come centrale la potenzialità generata dal rilancio dei servizi nel trasporto pubblico locale, sia attraverso il rinnovo della flotta e miglioramento delle condizioni più generali di comfort, sia attraverso un incisivo sviluppo delle tecnologie informatiche che consentano una migliore interazione con l'utenza e metodologie di pianificazione dinamiche, con l'obiettivo di rendere maggiormente attraente il servizio del TPL ed aumentarne, in prospettiva, la quota di mercato, auspicando un aumento dello *shift* modale.

Altri elementi di contrasto all'inquinamento che il Piano si prefigge sono quelli relativi allo sviluppo dei c.d. carburanti *green* e lo sviluppo di veicoli alimentati ad idrogeno.

Nel solco delle decisioni assunte dalla Regione, il documento preliminare al PUMS prevede tra i principali obiettivi l'*improvement* tecnologico dei mezzi di trasporto e la sperimentazione della mobilità ad idrogeno. È infatti fondamentale, soprattutto nelle aree urbane:

- che il trasporto pubblico locale sia efficiente e che si basi quanto più possibile sui mezzi a basse (o nulle) emissioni;
- che gli enti locali sostengano la diffusione di autobus a basse (o nulle) emissioni anche attraverso l'adesione a progetti e/o finanziamenti europei e/o nazionali.

Tra gli obiettivi della politica del trasporto espressamente individuati dalla Città di Venezia, c'è certamente quello di mantenere, implementare e coordinare le politiche di controllo degli accessi alla laguna e al centro storico, in special modo in riferimento all'andamento dei flussi turistici e il governo del trasporto e della mobilità urbana.

Il TPL deve certamente dimensionarsi per poter rispondere ai flussi di domanda ma è, allo stesso tempo, uno strumento di decongestionamento e canalizzazione dei flussi e uno dei più efficaci strumenti di monitoraggio.

1.5 I progetti in essere

Nell'ambito degli obiettivi di politica del trasporto delineati, con specifico riferimento ai servizi di trasporto urbano, sono in atto progetti innovativi di mobilità sostenibile, che vedono AVM S.p.A. come soggetto attuatore.

In primo luogo, nell'ambito dei servizi di TPL della laguna di Venezia, con deliberazione di Giunta regionale n. 309 del 10 marzo 2020, la Regione Veneto ha stanziato in favore del Comune di Venezia euro 131.318.375,57 (derivanti dai riparti di cui ai decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 52/2018 e n. 397/2019), con soggetti attuatori AVM S.p.A. ed Actv S.p.A., per il rinnovo e il *refitting* delle unità navali e dei pontoni galleggianti adibiti ai servizi di TPL esercitati nella laguna di Venezia.

La predetta delibera, recependo il *"Cronoprogramma di interventi*" trasmesso da AVM con nota prot. n. 4825 del 21.02.2020, ha fissato - pena la revoca delle quote di finanziamento - al 31 dicembre 2030 il termine entro il quale il Comune di Venezia, per il tramite dei soggetti attuatori, dovrà assumere le obbligazioni giuridicamente vincolanti e al 31 dicembre 2032 il termine entro il quale il Comune di Venezia, sempre per il tramite dei soggetti attuatori, dovrà completare gli interventi e trasmettere alla Regione le relative rendicontazioni.

Inoltre, nell'ambito del Programma Operativo Nazionale "Città Metropolitane" 2014-2020, il Comune di Venezia, con D.G.C. n. 265/2021 ha individuato AVM S.p.A. quale soggetto attuatore del programma di acquisto di n. 2 mezzi alimentati a idrogeno, finanziato nell'ambito del progetto PON Metro 2014-2020, mediante le risorse addizionali destinate all'Italia dallo strumento europeo REACT-EU e del conseguente inserimento dell'obiettivo "Promuovere il superamento degli effetti della crisi nel contesto della pandemia di COVID-19 e delle sue conseguenze sociali e preparare una ripresa verde, digitale e resiliente dell'economia" di cui al Regolamento di Esecuzione (Ue) 2021/439 del 3 marzo 2021.

Ancora, nell'ambito del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, con D.G.C. n. 297/2020, AVM S.p.A. e Actv S.p.A. sono state individuate quali soggetti attuatori dell'intervento rinnovo del parco mezzi finanziato con il contributo di euro 12.249.660,43 di cui all'articolo 3 del DPCM n. 1360/2019 assegnato al Comune di Venezia e con l'impegno dei soggetti attuatori al cofinanziamento per complessivi euro 3.062.415,11.

Con la deliberazione di Giunta comunale n. 20/2022 AVM S.p.A. è stata individuata quale soggetto attuatore del programma di acquisto di n. 123 autobus ad emissione zero con alimentazione elettrica/idrogeno e alla realizzazione delle relative infrastrutture di supporto, finanziati con euro 87.451.102,00 assegnati al Comune di Venezia dal DM n. 530/2021 nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). La medesima delibera individua il dettaglio del materiale rotabile e delle infrastrutture da acquistare e fissa le relative scadenze.

Il Documento Unico di Programmazione 2021/2025 approvato con Delibera del Consiglio Comunale di Venezia n. 96/2020 - che costituisce lo strumento essenziale di pianificazione strategica ed operativa dell'Ente locale e presupposto necessario di tutti gli altri documenti di programmazione - ricomprende AVM S.p.A. tra i soggetti individuati nel perseguimento degli obiettivi "*Misure per un turismo più sostenibile per la città*" e "*Potenziamento del sistema di mobilità urbana sostenibile*".

Inoltre sempre con deliberazione di Giunta comunale n. 243 del 20 ottobre 2022, AVM S.p.A. è stata individuata quale soggetto attuatore della Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili ed il Comune di Venezia avente ad oggetto la "*Regolamentazione dei rapporti relativi al finanziamento per incentivare la salvaguardia ambientale e la prevenzione dell'inquinamento delle acque e dell'aria nel Comune di Venezia, anche promuovendo la sostenibilità e l'innovazione del trasporto pubblico locale su acqua, per l'ammodernamento della flotta dei mezzi di trasporto pubblico su acqua"* per l'acquisto di una nave traghetto bidirezionale ed eventualmente di uno o due motobattelli foranei ibridi per un valore complessivo di euro 15 milioni eventualmente elevabili a euro 20 milioni complessivi.

L'attuazione del complesso degli investimenti programmati per il rinnovo delle flotte e le infrastrutture ad esse collegate costituisce un obiettivo imprescindibile per l'Amministrazione Comunale e conseguentemente per l'Ente di Governo.

1.6 Emergenza COVID19

Gli ultimi due esercizi (2020 e 2021) sono stati fortemente caratterizzati dagli effetti della crisi pandemica, con un impatto per i servizi urbani sui ricavi caratteristici del 2020 pari ad un -57% rispetto alla situazione 2019 (-50% per il servizio extraurbano della Città metropolitana di Venezia). L'emergenza sanitaria ha anche determinato un importante dispiego di risorse finalizzate a mettere in atto misure di contenimento del virus, attraverso l'acquisto di DPI, prodotti igienizzanti e altre attività connesse al contrasto della diffusione del virus. Inoltre, il periodo pandemico è stato caratterizzato dal ricorso a forme di ammortizzatori sociali, quali la

cassa integrazione, che hanno ulteriormente contraddistinto la particolarità, sotto il profilo economico e organizzativo, degli ultimi due esercizi.

A fronte di tali evidenze, considerando anche il ripristino solo graduale dei volumi di utenza pre-pandemici, l'Ente affidante e l'Azienda sono stati costretti ad allineare i servizi lagunari alle mutate esigenze di trasporto, soprattutto al netto del forte ridimensionamento del flusso turistico e della conseguente domanda di trasporto.

In particolare, in coerenza con le previsioni di traffico che ipotizzano un ritorno graduale ai livelli di flussi di turisti pari al 94% dei livelli 2019 dal 2024, è stata pianificata una produzione di servizi in proporzionale aumento con il crescere della domanda derivante dai flussi turistici.

In linea con le stime dell'andamento nei prossimi anni dell'affluenza turistica nella Città antica di Venezia e nelle Isole della Laguna, è stata prevista una crescita graduale dei ricavi tariffari, in particolare si prevede un recupero pari al 100%% dei livelli 2019 di ricavi da titoli di viaggio ordinari nel 2032 e 89,5% dei livelli 2019 dei ricavi dei titoli di viaggio con "Carta Venezia" nel 2032.

2. Il quadro normativo di riferimento del Trasposto Pubblico Locale

IL REGOLAMENTO EUROPEO N. 1370/2007

In primo luogo, la disciplina dei servizi pubblici di trasporto caratterizzati dall'imposizione di obbligo di servizio e dalla corresponsione di compensazione e/o attribuzione di diritti di esclusiva, va rinvenuta nel citato regolamento comunitario.

L'art. 2 del predetto Regolamento 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;

operatore interno: un soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente, sul quale quest'ultima o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi;

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;

diritto di esclusiva: il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico;

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. 4 del regolamento dispone che i contratti di servizio pubblico:

a) definiscano con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore deve assolvere e le zone interessate;

b) stabiliscano in anticipo, in modo obiettivo e trasparente i parametri in base ai quali viene calcolata la compensazione e la natura e portata dei diritti di esclusiva.

L'art. 5 disciplina le modalità di affidamento dei servizi pubblici di trasporto. Ai sensi del predetto articolo, le autorità competenti hanno facoltà di fornire i servizi di trasporto direttamente ovvero tramite un operatore interno ("*in house providing"*), a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale ed al ricorrere delle condizioni ivi enucleate (art. 5 par. 2).

L'art. 5, par. 6 prevede inoltre che le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia. Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, la durata di tali contratti non è superiore a dieci anni, salvo nei casi in cui si applica l'articolo 4, paragrafo 4.

La Legge n. 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 aggiudicatarie 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*.".

Con la disposizione in commento, pertanto, il legislatore interno ha ritenuto di dover armonizzare il quadro normativo nazionale richiamando espressamente la disciplina comunitaria, le forme di affidamento del servizio previste dal regolamento, nonché il relativo regime transitorio.

D.L. 01/07/2009, n. 78 Provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini. Pubblicato nella Gazz. Uff. 1° luglio 2009, n. 150.

Art. 4-bis Disposizioni in materia di trasporto pubblico

1. 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 e 5, e all'articolo 8, paragrafo 2, del medesimo regolamento (CE) n. 1370/2007, risultano aggiudicatarie 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.

La Legge Regionale del Veneto n. 25/1998

A livello regionale, in attuazione del D.lgs. n. 422/97, la materia del Trasporto Pubblico Locale è disciplinata dalla L.R. del Veneto 30 ottobre 1998, n. 25 detta la "*Disciplina e organizzazione del trasporto pubblico locale*" e s.m.i.

Per quanto qui di interesse, l'art. 9, comma 1, lett. a), prevede che "*Spettano ai comuni, nell'ambito delle proprie competenze in materia di pianificazione, di assetto e utilizzazione del territorio, le funzioni amministrative riguardanti i servizi urbani di cui all'*articolo 5*, comma 2, lettera a)".*

A seguito della sottoscrizione della richiamata convenzione del 10.12.2013, la Regione Veneto ha riconosciuto l'Ente di Governo del trasporto pubblico locale del Bacino territoriale ottimale e omogeneo di Venezia quale Autorità competente in materia di pianificazione, organizzazione, affidamento, vigilanza e controllo sui servizi di trasporto pubblico locale.

Inoltre, in materia di affidamento dei servizi pubblici locali, la legge in commento, all'art. 22, comma 2, lett. a), stabilisce che "*per quanto riguarda la scelta del gestore dei servizi si applica la vigente normativa nazionale e comunitaria".*

Le Misure dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti

Da ultimo – in riferimento al settore del trasporto pubblico locale - l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato una serie di misure regolatorie.

Si tratta, in particolare, della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019 n. 154 contenente le "*Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica*" e della successiva Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 luglio 2021 n. 113 contenente le modifiche alla Misura 12 dell'Allegato "A" alla delibera n. 154/2019.

3. Obblighi di servizio pubblico e universale e modalità di compensazione

L'obbligo di servizio pubblico è 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.

Nel sistema del Regolamento europeo, in presenza di obblighi di servizio pubblico l'autorità competente può dunque accordare l'attribuzione di diritti di esclusiva e/o di compensazione economica.

Con riguardo agli obblighi di servizio pubblico, può affermarsi che la loro funzione è quella di garantire che i servizi di trasporto pubblico siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe accessibili a prescindere dalle possibilità reddituali degli utenti (parità ed universalità).

Il paragrafo 1.2 della presente relazione costituisce la rete dei servizi oggetto di affidamento *in house providing*.

L'elenco dei servizi e i relativi programmi di esercizio evidenziano la programmazione di corse durante un arco temporale particolarmente ampio, che copre le primissime ore del mattino sino a quelle notturne.

Il necessario rispetto del programma di esercizio, a prescindere dalla remuneratività delle corse, nonché l'adeguamento agli standard qualitativi espressamente specificati nel contratto, assoggetta l'operatore di servizio ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi

di esercizio". Il gestore, infatti, non può scegliere se effettuare o meno una corsa in funzione della redditività della medesima, ma è comunque onerato di svolgere la prestazione prefissata.

Il servizio affidato, inoltre, è un servizio pubblico 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 nel programma di esercizio 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 affidante, come specificamente indicati nel contratto di servizio; pertanto, l'operatore di servizio è assoggettato ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi tariffari".

In ultimo, con il presente affidamento e in piena coerenza con la normativa applicabile, l'ente affidante intende perseguire determinati obiettivi di miglioramento complessivo della gestione dei servizi affidati e dei parametri di qualità garantiti all'utenza.

Per quel che concerne l'alea derivante dall'andamento dei ricavi del traffico e dalla domanda di trasporto servita, la stessa resta a carico del gestore, nelle forme e nella misura che verranno definita più specificamente nel contratto di servizio e nella matrice dei rischi.

In virtù dei citati obblighi di servizio sulla rete dei servizi affidati in regime di *in house providing* è attribuito il diritto di esclusiva ai sensi dell'art. 4, par. 1 del Regolamento.

La determinazione della compensazione economica è effettuata sulla base di parametri stabiliti in modo obiettivo e trasparente al fine di garantire al gestore la sostenibilità finanziaria in relazione agli obblighi di servizio imposti dall'ente affidante.

In particolare, il corrispettivo riconosciuto tiene conto dei costi sostenuti nell'assolvimento dei sopra citati obblighi di servizio pubblico, per come classificati e individuati nel PEFs, decurtati dai ricavi e da eventuali effetti positivi generati e con il riconoscimento di un margine di utile in misura conforme alle misure di regolazione attualmente vigenti.

Il parametro di calcolo della compensazione è costituito dalla predeterminazione dei costi compensabili per come risultanti dal PEFs, in funzione degli obblighi di servizio assolti e nel rispetto di un ragionevole margine di utile per come definito dall'Autorità di regolazione dei trasporti.

La compensazione è stata determinata sulla base di un confronto con i parametri di costo standard fissati con il DM n. 157/2018, così come richiesto dalla normativa vigente e di tale confronto si fornisce evidenza nella relazione al PEFs.

Al fine di assicurare la corrispondenza della dinamica della compensazione rispetto all'assolvimento degli obblighi di servizio, l'amministrazione verificherà l'andamento della gestione ed il rispetto dei citati parametri.

Il procedimento di verifica dovrà tener conto del Piano economico finanziario predisposto per l'affidamento, comprensivo delle eventuali variazioni apportate in itinere, della matrice dei rischi, nonché delle misure adottate dall'ART.

Ai fini di tale verifica, inoltre, il gestore è obbligato ad adottare meccanismi di contabilità separata e regolatoria, in adempimento degli obblighi derivanti dall'applicazione delle delibere ART nn. 154/2019 e 113/2021.

4. La modalità di affidamento prescelta

L'Ente di Governo intende affidare i servizi in oggetto mediante affidamento *in house providing* in favore della società AVM S.p.A., su cui l'Amministrazione Comunale esercita il controllo analogo così come attestato dall'ANAC ha provveduto ad iscrivere AVM S.p.A. nell'elenco degli affidatari *in house* di servizi ai sensi e per gli effetti dell'art. 192 del D.lgs. n. 50/2016 con provvedimento ID n. 2381 del 22.12.2021 a seguito di istanza del Comune di Venezia prot. n. 72787 del 18.09.2019.

4.1 La compatibilità con il quadro normativo

Al fine di dar riscontro della coerenza del modello di gestione dei servizi prescelto con i requisiti previsti dall'ordinamento europeo giova richiamare, preliminarmente, le specifiche disposizioni che ne consentono espressamente l'esperimento.

A. La normativa comunitaria

Il settore del trasporto pubblico locale è soggetto ad una disciplina sua propria.

In materia, dispone anzitutto l'art. 58 del TFUE per cui "*la libera circolazione dei servizi, in materia di trasporti, è regolata dalle disposizioni del titolo relativo ai trasporti*", ovvero dagli articoli da 90 a 100.

Il titolo in questione prevede, in deroga alle ordinarie norme in materia di concorrenza, una liberalizzazione limitata, soggetta a norme sue proprie (l'espressione è mutuata da: C.d.S., Sez. VI, 31.05.2017, n. 2626).

Tale scelta, effettuata dal legislatore europeo già nei Trattati, è peraltro ribadita nelle disposizioni di diritto derivato, ed in particolare con la direttiva in materia di liberalizzazioni dei servizi del mercato interno (2006/123/CE) che, al considerando 17, esclude espressamente dal proprio ambito di applicazione i *"servizi di interesse economico generale nel settore dei trasporti*".

In attuazione della richiamata direttiva, il legislatore nazionale all'art. 2 del D.lgs. n. 59/2010 ha espressamente escluso "*i servizi di interesse economico generale assicurati alla collettività in regime di esclusiva da soggetti pubblici o da soggetti privati*", nonché, proprio con riferimento ai servizi di trasporto, al successivo art. 6 del medesimo decreto ha espressamente sottratto alla liberalizzazione disposta per altri settori economici "*i servizi di trasporto aereo, marittimo, per altre vie navigabili, ferroviario e su strada, ivi inclusi i servizi di trasporto urbani, di taxi, di ambulanza, nonché i servizi portuali e i servizi di noleggio auto con conducente".*

A riprova del particolare regime regolatorio applicabile ai servizi di trasporto pubblico, rileva, infatti, che tali servizi rientrano nella categoria dei "servizi di interesse economico generale", come tali soggetti al particolare regime – in deroga alle generali norme a tutela della concorrenza – di cui all'art. 106 TFUE.

Infatti, la disposizione comunitaria citata dispone che "*le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme dei trattati, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione*".

Tutto quanto sopra evidenziato trova autorevole affermazione in una rilevante pronuncia con cui il Consiglio di Stato ha chiarito che il servizio TPL si caratterizza per una "*liberalizzazione limitata, soggetta a norme sue proprie e non contempla affatto una liberalizzazione integrale*". (Cons. Stato - sez. VI 31.05.2017 n. 2626).

Tale orientamento è stato poi ribadito dal Tar Lazio, laddove ha statuito che *"può ritenersi assodato che l'ambito dell'affidamento delle concessioni del servizio di trasporto pubblico locale è contraddistinto da una disciplina speciale di fonte euro-unitaria, caratterizzata da una liberalizzazione non integrale, trattandosi di settore non soggetto per intero al regime della concorrenza. Tale affermazione trova fondamento nell'art. 106, comma 2, TFUE, ai sensi del quale "Le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme dei trattati, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione" (cfr. in termini Consiglio di Stato, VI, 31.5.2017, n. 2626*)" (cfr. Tar Lazio, Roma, sez. I quater, n. 4975/2020; in termini analoghi Tar Liguria, sez. II, n.753/2019; Tar Lazio, Roma, sez. II, n. 1680/2020).

In virtù del medesimo approccio regolatorio, pertanto, lo stesso legislatore comunitario ha previsto, con il Reg. (CE) n. 1370/2007, una specifica disciplina in materia di affidamento dei servizi di trasporto. In particolare, l'art. 5, par. 2, del regolamento prevede quale modalità ordinaria di affidamento l'*in house providing.*

La disposizione citata, recita: "*A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'autorità singola o di un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture".*

La qualificazione della modalità di affidamento *in house* tra quelle espressamente consentite, ed ordinariamente ammesse, è premessa già nei *considerata* del Regolamento. Il riferimento è al considerando n. 18 "*Fatte salve le pertinenti disposizioni della legislazione nazionale, ogni autorità locale o, in assenza di questa, ogni autorità nazionale può decidere se fornire essa stessa i servizi pubblici di trasporto di passeggeri nel suo territorio o se affidarli a un operatore interno senza ricorrere a procedure di gara".*

Tale conclusione è stata confermata anche dal giudice amministrativo il quale ha affermato "*1) che l'affidamento in house costituisce modalità ordinaria e nient'affatto eccezionale di affidamento della concessione dei servizi di TPL; 2) che i presupposti della scelta di tale modulo organizzativo del servizio di T.P.L. consistono esclusivamente nel ricorrere dei requisiti previsti dal citato art. 5.2 del Regolamento n. 1370/2007, senza alcun onere motivazionale "rinforzato" circa le ragioni del mancato ricorso al mercato; 3) che la decisione di avvalersi della forma di gestione in house costituisce il frutto di una scelta ampiamente discrezionale, sindacabile dal giudice amministrativo soltanto laddove sia inficiata da un travisamento dei due sopra citati presupposti di fatto, e/o da manifesta illogicità"*(cfr. Tar Lazio, Roma, sez. I quater, n. 4975/2020; in termini analoghi Tar Liguria, sez. II, n.753/2019; Tar Lazio, Roma, sez. II, n. 1680/2020).

Pertanto, qualora decida di aggiudicare *in house* il servizio di trasporto pubblico locale, l'autorità competente è tenuta a verificare la sussistenza delle condizioni previste dal richiamato paragrafo 2, vale a dire l'effettivo controllo dell'autorità sul gestore del servizio, analogo a quello esercitabile sui propri organi e la destinazione prevalente a favore dell'autorità controllante delle attività svolte.

Con riferimento al controllo analogo, il regolamento positivizza gli indici che devono essere presi in considerazione al fine di determinare se sussista detto requisito.

In tal senso, la disposizione indica come significativi alcuni indici elaborati dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia, tra cui il livello di rappresentanza in seno agli organi d'amministrazione, di direzione o vigilanza, le disposizioni degli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivo sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione.

Allo stesso tempo l'operatore *in house* deve esercitare le proprie attività nel territorio di competenza dell'autorità competente, risultando limitata l'attività *extra moenia.*

B. La normativa nazionale

Il legislatore interno all'art. 61 della L. 99/2009 ha proceduto all'armonizzazione dell'ordinamento nazionale con quello comunitario, consentendo alle autorità competenti di avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007, anche in deroga alla disciplina di settore nazionale.

Da ultimo, il legislatore interno, nel recepire le Direttive nn. 24/2014/UE e 23/2014/UE, all'art. 5 del D.lgs. n. 50/2016 (Codice dei contratti pubblici) prevede che l'affidamento *in house* sia possibile al ricorrere delle seguenti condizioni:

- controllo analogo;
- oltre l'80% delle attività della persona giuridica controllata deve essere effettuata nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'ente controllante.

C. La normativa regionale

In materia di affidamento dei servizi di TPL dispone anche il legislatore regionale del Veneto.

In particolare, l'art. 22, c.2, lett. a) della L.R. del Veneto 25/98 prevede che "*per quanto riguarda la scelta del gestore dei servizi si applica la vigente normativa nazionale e comunitaria".*

***

L'affidamento "*in house providing*" costituisce una delle normali forme organizzative dei servizi di TPL, con la conseguenza che la decisione di un Ente in ordine alla concreta gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, ivi compresa quella di avvalersi dell'affidamento *in house* – a condizione che ne ricorrano tutti i requisiti sopra elencati - costituisce il frutto di una scelta ampiamente discrezionale, che deve essere certamente motivata circa le ragioni di fatto e di convenienza che la giustificano (in questo senso, *ex plurimis* Consiglio di Stato, Sezione V, 22 gennaio 2015, n. 257; Consiglio di Stato, Sezione V, 10 settembre 2014, n. 4599).

Dunque, nell'ambito dei modelli di gestione dei servizi pubblici locali a rilevanza economica, l'istituto dell'affidamento *in house* costituisce modalità ordinaria di affidamento, sempre che ricorrano le condizioni che sono state individuate tanto dal legislatore comunitario, quanto da quello nazionale.

La forma di affidamento prescelta è pertanto conforme al quadro normativo comunitario, nazionale e regionale, in specie al Regolamento (CE) n. 1370/2007, all'art. 61 della L. 99/2009, alla L.R. n. 25/98, che, anche per come interpretati dalla giurisprudenza comunitaria e nazionale, consentono ad un'Autorità competente di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico di trasporto a un soggetto giuridicamente distinto, solo se questa eserciti sullo stesso un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi e agisca prevalentemente nell'ambito dei compiti ad esso affidati.

Da ultimo, occorre dar atto che – in conformità al disposto di cui all'art. 4-bis del D.L. 78/2009 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 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*" – l'Autorità competente ha avviato due gare, per la concessione di servizi di navigazione e per l'appalto di servizi automobilistici e di navigazione.

In data 13.07.2016 è stata pubblicata la gara n. 31/2016 relativa alla procedura ristretta per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistici e di navigazione dell'ambito di unità di rete dell'area urbana di Venezia e la gara n. 32/2016 relativa alla procedura ristretta per l'affidamento in concessione di servizi di trasporto pubblico locale di navigazione dell'ambito di unità di rete dell'area urbana di Venezia.

Successivamente si è reso necessario sospendere la seconda fase di gara, che prevede l'invio della lettera invito ai partecipanti, anche in considerazione della presenza di numerosi ricorsi, sia al TAR Veneto sia al Consiglio di Stato.

In esito alla favorevole conclusione per l'Amministrazione comunale dei contenziosi si è riavviato l'iter con l'invio delle lettere di invito ai soggetti prequalificati come di seguito rappresentato.

In data 25.05.2021 sono stati approvati i verbali di gara n. 32/2016 ed è stato aggiudicata la concessione dei servizi di trasporto pubblico locale di navigazione dell'ambito di unità di rete dell'area urbana di Venezia, al costituendo raggruppamento Alilaguna S.p.A. e Terminal Fusina Venezia s.r.l.

In data 30.06.2021 sono stati approvati i verbali di gara n. 31/2016 ed è stato aggiudicato il servizio di trasporto pubblico locale automobilistico e di navigazione dell'ambito di unità di rete dell'area urbana di Venezia, per il lotto 1 alla Società La Linea S.p.A. e per il lotto 2 alla Società Alilaguna S.p.A.

A seguito dell'aggiudicazione delle due gare nn. 31/2016 e 32/2016, il contratto di servizio del lotto 1 automobilistico con la società La Linea S.p.A. è stato sottoscritto in data 24.01.2022 e il subentro effettivo nel servizio è avvenuto in data 1.10.2022.

Relativamente al lotto 2 della gara n. 31/2016 con sentenza n. 7795 del 19.07.2022 il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso della società Venice by Boat S.r.l. e pertanto, dopo la pubblicazione della sentenza in data 7.09.2022, è in corso la definizione del testo del contratto di servizio per arrivare alla sottoscrizione e avviare le procedure di subentro della Società aggiudicataria Alilaguna S.p.A. dal primo gennaio 2023.

Il contenzioso relativo alla gara n. 32/2016 non si è ancora concluso, la discussione dell'appello proposto dalla Società Caronte & Tourist S.p.A. si è svolta al Consiglio di Stato il giorno 1.12.2022 e si è ora in attesa della pubblicazione della sentenza.

4.2 AVM S.p.A.

AVM S.p.A. è una società di capitali a totale partecipazione pubblica di proprietà del Comune di Venezia, sottoposta a "controllo analogo" dell'amministrazione comunale.
In particolare, come si evince dagli artt. 29 e 30 del Regolamento sui sistemi di controlli interni del Comune di Venezia e dagli artt. 22, 24, 25 e 29 dello Statuto societario, il Comune di Venezia esercita detto controllo, stante l'indicazione delle modalità di esercizio dei poteri di controllo, di ingerenza e di condizionamento superiori a quelli previsti dal diritto comune.
AVM S.p.A. svolge la quasi totalità della propria attività nei confronti dell'amministrazione comunale socia, comunque in misura superiore all'80% del fatturato.
Tale vincolo figura espressamente all'art. 3 dello statuto della società.
Pertanto, sussistono tutte le condizioni indicate dalla normativa europea e nazionale per procedere all'affidamento *in house*, in quanto:

1. AVM S.p.A. è una società partecipata totalmente dal Comune di Venezia;
2. AVM S.p.A. esercita le proprie attività in misura pressoché integrale e comunque certamente superiore all'80% del fatturato nei confronti dell'amministrazione socia ed opera esclusivamente nel bacino veneziano;
3. il Comune di Venezia esercita sulla società un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture. Tale circostanza fa sì che l'Ente di Governo disponga del controllo analogo sulla società; ed infatti, in forza del Regolamento (CE) n. 1370/2007, ai fini della sussistenza del requisito in questione, è richiesto - nel caso di un gruppo di autorità - che almeno una di esse eserciti sull'operatore un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi.

La sussistenza delle predette condizioni è stata peraltro accertata dalla Autorità Nazionale Anticorruzione che in data 22.12.2021 ha disposto "*l'iscrizione del Comune di Venezia nell'elenco delle amministrazioni che operano mediante affidamenti in house providing (..) in relazione agli affidamenti in regime di in house providing dell'Azienda Veneziana della Mobilità Spa – AVM*".

AVM S.p.A., uniformandosi alle migliori pratiche, ha conseguito le seguenti certificazioni aziendali:

1. Certificazione ISO 9001: 2008 RINA 8665/03/S;
2. Certificazione ISO 9001:2008 RINA 8754/03/S;
3. Certificazione ISO 9001:2008 RINA 6663/02/S;
4. Certificazione ISO 9001:2008 CISQ/RINA 6663;
5. Certificazione ISO 9001:2008 CISQ/RINA 8665;
6. Certificazione ISO 9001:2008 CISQ/RINA 8754.

La gestione operativa dei servizi sarà svolta da Actv S.p.A., quale società operativa controllata da AVM S.p.A., il cui rapporto sarà regolato da un contratto di appalto di servizi del tipo *gross cost*.
Ve.La. S.p.A. svolgerà il servizio di bigliettazione, per conto di AVM S.p.A. sua controllante, il cui rapporto sarà regolato da un contratto di appalto di servizi.

4.3 Le motivazioni che assistono la scelta della modalità di affidamento

In considerazione degli obiettivi strategici che l'ente affidante intende perseguire, si ritiene che l'affidamento diretto *in house providing* a una società soggetta al controllo analogo si configuri come modello che risponde pienamente alla realtà locale, alle esigenze di mobilità del territorio di riferimento e agli obiettivi di politica del trasporto pubblico sopra descritti.

Anzitutto, come già riferito, l'Amministrazione - nell'ambito del progetto di sviluppo del sistema del trasporto pubblico incentrato sulla razionalizzazione della mobilità urbana ed extraurbana, con particolare riguardo alle aree caratterizzate da elevati livelli di inquinamento e congestione - ha previsto importanti investimenti per l'acquisto di nuovi autobus a emissioni zero e al rinnovo della flotta navali.

Si tratta in buona parte dell'impiego delle risorse finanziarie derivanti dai canali di finanziamento pubblico disponibili (PNNR, PNC, PNSMS) che saranno impiegati per l'acquisto di autobus elettrici e alimentati a idrogeno, a cui sarà inevitabilmente affiancata la realizzazione di apposite infrastrutture di ricarica, nonché di nuove imbarcazioni a ridotto impatto ambientale. Il piano degli investimenti nel servizio di TPL urbano è rappresentato di seguito:

Dinamica degli investimenti presvisti dal 2023 al 2032 (valori in migliaia di €)										
CdS Urbano Venezia -Investimenti (Valori in migliaia di €)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Autobus Urbani Venezia e relative infrastrutture	1.400	21.950	1.900	78.607	1.702	2.052	2.902	2.250	1.400	1.400
Navi Urbani Venezia	10.227	34.021	55.689	23.450	-	990	19.734	6.578	-	-
Altri investimenti	14.161	10.120	3.650	6.669	7.247	7.178	5.263	5.746	5.746	1.082
totale	**25.788**	**66.091**	**61.239**	**108.726**	**8.949**	**10.220**	**27.899**	**14.574**	**7.146**	**2.482**

Nel dettaglio, saranno stanziati 333 milioni di euro nell'ambito del Piano Investimenti aziendale di cui si prevedono contribuzioni pubbliche per 260 milioni di euro.

Si tratta di un processo di transizione e riconversione del parco di ingente portata che andrà ad affiancarsi con azioni operative che dovranno tenere conto dell'evoluzione della componente del parco rotabile e della flotta navale. A fronte di tali ingenti investimenti, e delle ristrette tempistiche per il loro impiego, l'amministrazione ritiene il modulo gestionale dell'*in house providing* – anche in virtù del vincolo di delegazione interorganica - sia più idoneo a preservare l'interesse pubblico e a consentire il governo del sistema di mobilità, sia a garanzia del controllo degli ingenti investimenti finanziati con risorse pubbliche, sia per consentire un sistematico adattamento del programma di esercizio agli sviluppi dei progetti innovativi sulla rete, alle tempistiche di attuazione e perfezionamento del Piano, nonché per consentire l'eventuale rideterminazione delle azioni programmatiche sopra individuate per far fronte ad esigenze sopravvenute.

L'attuazione di detto piano investimenti assume ancora più pregnanza se si considera che si tratta di fondi di finanziamento legati a programmi nazionali, rispetto ai quali il controllo esercitato sulla società permette l'ottimale gestione finanziaria, la massima trasparenza nell'attività di monitoraggio e la minor dispersione dei fondi, oltre che la coerenza con gli obiettivi generali di investimento.

La forma di affidamento prescelta ed il relativo peculiare rapporto che si instaurerebbe tra Ente affidante e Gestore dei servizi consente, infatti, all'Amministrazione di poter operare mediante uno strumento condiviso e flessibile e, in virtù del controllo analogo, di adattarne le previsioni negoziali in ragione del completamento dei progetti di sviluppo e rinnovo avviati, nonché in ragione degli eventuali riallineamenti dei cronoprogrammi di trasferimento delle risorse finanziarie o di acquisto dei mezzi.

Ciò in quanto, l'affidamento *in house* del servizio consente all'autorità competente di poter contare su una maggiore flessibilità nella gestione degli obblighi contrattuali di cui al contratto di servizio con la società affidataria, anche in virtù del controllo analogo che la stessa è in grado esercitare sull'andamento della gestione.

Ancora, la modalità di affidamento scelta consente all'Amministrazione di disporre dei vantaggi procedimentali ed economici derivanti dalla circostanza che il gestore del servizio coincida con il soggetto attuatore/responsabile dell'attuazione degli investimenti in corso e programmati. Nello specifico, stanti le attività di soggetto attuatore esercitate da AVM in forza dei provvedimenti sopra richiamati, l'affidamento del servizio costituisce scelta razionale e garantisce all'amministrazione maggiore efficienza nei processi decisionali e di monitoraggio e sorveglianza sull'utilizzo delle risorse stanziate, senza la necessità di dover necessariamente coordinare, anche mediante l'adozione di atti negoziali (convenzioni, accordi di collaborazione, etc…) una serie di attività attinenti, ad esempio: la determinazione delle caratteristiche tecniche del parco e delle forniture, le procedure per la loro omologazione ed immatricolazione, il collaudo tecnico, il coordinamento delle tempistiche per l'impiego in servizio. Il necessario coordinamento tra le attività proprie del soggetto attuatore e quelle del gestore del servizio, peraltro, in uno scenario di alterità tra i due soggetti, determinerebbe il necessario svolgimento di ulteriori sub procedimenti per la realizzazione delle attività sopra elencate a titolo esemplificativo, con conseguente aggravio di costi e prolungamento delle tempistiche di attuazione dei progetti.

L'affidamento *in house* del servizio ad AVM S.p.A. costituisce, in definitiva, la modalità più idonea a preservare l'interesse pubblico sia a garanzia del controllo sugli investimenti finanziati con risorse pubbliche, che al fine di consentire un sistematico adattamento agli sviluppi dei progetti innovativi sulla rete dei servizi.

*** ***

Inoltre, uno degli obiettivi, a medio termine, evidenziati nel PUMS dal Comune di Venezia è quello della revisione e miglioramento della rete di trasporto e di incremento del servizio lagunare per venire incontro alle esigenze di mobilità collettiva. In tale scenario prospettico, la scelta dell'affidamento *in house providing* ad AVM S.p.A. consente di poter contare e consolidare l'esperienza in ambito lagunare/automobilistico/tranviario del gestore del servizio – e della quale sicuramente non si conoscono esempi analoghi sul territorio nazionale – e, al contempo, poter testare ed elaborare le proposte di revisione della rete nell'ambito del rapporto di delegazione interorganica con il gestore medesimo.

Si tratta, infatti, di un sistema integrato di trasporto terrestre ed acqueo di complessità unica. Devono essere coordinate e gestite plurime direttrici: Terraferma, Città Antica e Isole della

laguna, trasporto terrestre al Lido di Venezia e nell'isola di Pellestrina – trasporto acqueo verso la Città di Chioggia.

Coordinamento Con Altre Politiche Esigenze Particolari

In ultimo, la scelta del modello gestionale *in house* con affidamento in favore di AVM S.p.A. consente altresì all'Amministrazione Comunale di poter efficacemente coordinare, sotto la propria regia e mediante il vincolo di delegazione interorganica, le azioni di promozione dei servizi di mobilità sostenibile, con le politiche di gestione dei flussi turistici della Città Antica di Venezia derivanti dall'introduzione, prevista nel corso del 2023, del Contributo di Accesso (ai sensi e per gli effetti dell'art. 1 comma 1129 della legge n. 145 del 30.12.2018) attraverso il coinvolgimento di un unico soggetto che abbia la capacità gestionale e industriale – attualmente in possesso di AVM S.p.A. – di poter strutturare attuare i piani d'azione che verranno definiti sotto la direzione e il coordinamento dell'Amministrazione comunale per poter gestire i picchi di domanda.

Sotto il profilo dell'analisi del fabbisogno economico/finanziario è utile evidenziare che la compensazione economica risultante dal PEFs è stata determinata in conformità all'Allegato al Regolamento (CE) n. 1370/2007 ed è il frutto di un confronto con i parametri di costo standard fissati dal DM n. 157/2018, così come richiesto dalla normativa vigente. Il costo del servizio oggetto di affidamento, per come risultante dal PEFs, pertanto, è al di sotto del costo standard – come si evince dal prospetto di confronto allegato al PEFs - circostanza che pone in luce che la compensazione economica non eccede quanto necessario a garantire la copertura oneri di servizio pubblico di un'impresa mediamente efficiente del settore, per la tipologia di servizio oggetto di affidamento.

Conclusione

Per il complesso delle ragioni innanzi riportate si ritiene, pertanto, che il ricorso all'affidamento *in house providing*, nei termini ed alle condizioni previste dall'art. 5, comma 2 del Regolamento CE n. 1370/2007, sia lo strumento idoneo a soddisfare le esigenze sopra indicate.

5. Durata e tipologia del contratto di servizio

Il contratto di servizio *in house providing* avrà durata pari a nove anni, in conformità all'art. 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, con facoltà di proroga ai sensi dell'art. 4, par. 4 del Regolamento, fino ad un massimo di 13,5 anni.

L'arco temporale di affidamento è connaturato a poter consentire lo sviluppo della dinamica di progressivo miglioramento delle condizioni di qualità nell'arco dell'affidamento – come si avrà modo di specificare oltre – e poter sfruttare le efficienze generate dal complessivo investimento in rinnovo della flotta.

Il contratto di servizio sarà redatto sulla base degli schemi di cui all'Annesso 2 alla Delibera ART n. 154/2019 e corredato dalla Matrici dei rischi conforme all'Annesso 4 della medesima Delibera.

Il corrispettivo annuale contrattuale sarà quello previsto nel Piano Economico Finanziario simulato, determinato in conformità allo schema di cui all'Annesso 1, Schema 3 della Delibera ART n. 154/2019, dell'Allegato al Regolamento (CE) n. 1370/2007 e secondo la metodologia prevista dal DM n. 157/2018.

Il gestore sopporterà l'alea derivante dalle oscillazioni ordinarie della domanda di trasporto sul territorio di riferimento, incamerando le tariffe del servizio, le quali sono parte integrante e – come si vedrà – non residuale della remunerazione del contratto.

In capo al gestore, inoltre, verranno allocati specifici rischi sul lato dell'offerta di trasporto – per come rinvenienti nella matrice dei rischi allegata al contratto.

Per le ragioni espressamente evidenziate, il contratto assume – ai sensi di legge – la natura di concessione di servizio essendo allocato in capo al gestore un rischio non trascurabile sul lato sia della domanda sia dell'offerta.

- stazioni di rifornimento/ricarica (impianto di rifornimento metano di Mestre a servizio delle flotte del servizio sia urbano sia extraurbano; stazioni di ricarica elettriche per il servizio urbano di Lido e Pellestrina);
- cavane per il rimessaggio natanti di linea;
- darsena del Tronchetto per la manutenzione dei mezzi navali;
- sale sosta dipendenti.

Comprendendo le strutture indispensabili e necessarie al funzionamento dei servizi, non duplicabili a costi socialmente sostenibili e non sostituibili, l'essenzialità delle reti e delle infrastrutture è *in re ipsa*.
Le stesse sono classificate come "essenziali" e non "indispensabili" in quanto almeno potenzialmente condivisibili.
La disponibilità delle reti e dell'infrastruttura è parte della concessione del servizio ed è dunque garantita la disponibilità al gestore.

2.4 Depositi/Officine
I depositi e le officine impiegate nel servizio sono le seguenti:

- deposito di Favaro Veneto e relativi impianti/attrezzature di officina al servizio del sistema tramviario;
- deposito di Mestre e relative officine dedicati al servizio sia urbano che extraurbano;
- deposito del Lido (in concessione) e relativi impianti/attrezzature di officina impiegati nel servizio urbano Venezia-Lido;
- deposito di Marghera dedicato al servizio urbano;
- sede amministrativa di Venezia Tronchetto, area H6 (centrale operativa e spogliatoi personale del movimento navigazione);
- cantiere navale di Venezia Pellestrina;
- cantiere navale di Venezia Tronchetto.

I predetti beni immobili, alla luce delle valutazioni condotte secondo i criteri ART sopra richiamati sono classificati come essenziali in quanto, seppur non duplicabili a costi socialmente sostenibili e non sostituibili, in ragione del particolare contesto territoriale di riferimento e della vicinanza delle relative infrastrutture servite, gli stessi devono essere considerati potenzialmente condivisibili, non richiedendo un uso esclusivo per il gestore.

2.5 Beni mobili
Il complesso dei beni mobili è costituito da:

- sistemi AVM/AVL per la geolocalizzazione installati a bordo dei mezzi (sia bus sia natanti);
- visibilimetri installati nella rete lagunare per il servizio di navigazione (strumenti di verifica delle condizioni di visibilità);
- sistemi informativi per l'utenza presso le fermate e sui mezzi (sia terrestri sia di navigazione);
- sistemi di bigliettazione;
- rivendite automatiche;

- validatrici/palmari per la verifica dei titoli di viaggio;
- totem turnistica;
- sistemi videosorveglianza di terra e di bordo installati presso gli impianti di fermati, i depositi e sui mezzi;
- sistemi controllo degli accessi installati presso gli approdi principali;
- rete di vendita dei titoli di viaggio (*software*);
- sistemi di gestione della turnistica del personale e dei mezzi (*software*);
- mezzi ausiliari per pronto intervento; si tratta nello specifico di:
  - n. 29 natanti/galleggianti utilizzati per il rifornimento e per il pronto intervento;
  - n. 83 automezzi utilizzati per pronto intervento o al servizio delle esigenze di turnistica su tutta la rete urbana ed extraurbana;
- concessioni acquee, stradali, aree sosta bus, banda larga, sale sosta dipendenti (non di proprietà, quindi non a libro, in locazione).

I predetti beni sono classificati come "commerciali", trattandosi di beni strumentali al servizio ma per i quali non ricorrono cumulativamente le caratteristiche proprie dei beni essenziali e indispensabili (non duplicabilità e non sostituibilità a costi sostenibili). Tuttavia, si tratta di beni già nella disponibilità del gestore e per i quali, quindi, non è necessario adottare specifiche misure per garantirne la disponibilità.

3. Personale preposto all'erogazione del servizio

Trattandosi di un affidamento al Gestore uscente e non configurandosi, quindi, un trasferimento di personale da altri operatori in favore del gestore (con conseguente necessaria disciplina della clausola sociale), la Relazione si limiterà a dar conto del perimetro del personale attualmente in essere e necessario all'erogazione del servizio.

Il personale allo stato impiegato per l'erogazione del servizio consistente in totale in **2.179** risorse (forza media), articolate come nelle tabelle che seguono:

		ACTV	AVM	TOTALE TPL NAV.
SETTORE	**QUALIFICA**	**N°**	**N°**	**N°**
GUIDA	0060 Comandanti par. 230 Totale	135,4		135,4
	0070 Preposti al comando/Nostromi par.193-230 Totale	357,2		357,2
	0080 Motoristi/Aiuto motoristi par. 158-210 Totale	48,3		48,3
	0090 Marinai/Allievi marinai par. 100-158 Totale	402,6		402,6
	0100 - Oper./Collab.Esercizio par.140-183	0,0		0,0
	0140 Operatori/Aus. Generici par. 100-175	2,1		2,1
MOVIMENTO	0020 Quadri par.230-250 Totale	0,1		0,1
	0030 - Responsabili/Professional/Specialisti par.193-230	0,0		0,0
	0040 Collaboratori Amm.vi par. 175-193 Totale	0,9		0,9
	0045 Operatori Amm.vi par.130-160 Totale	0,3		0,3
	0050 Funz/Coord./Addetti Esercizio par.178-230 Totale	41,8		41,8
	0060 Comandanti par.230	0,0		0,0
	0070 Preposti al comando/Nostromi par.193-230 Totale	1,9		1,9
	0080 - Motoristi/Aiuto motoristi par. 158-210	0,0		0,0
	0090 Marinai/Allievi marinai par. 100-158 Totale	7,7		7,7
	0100 Oper./Collab.Esercizio par.140-183 Totale	4,2		4,2
	0110 Assist./Oper.Clientela par. 138-175 Totale	39,0		39,0
	0130 Operatori Manut. par. 130-170 Totale	9,2		9,2
	0140 Operatori/Aus. Generici par.100-175 Totale	5,5		5,5
MANUTENZIONE	0020 Quadri par.230-250 Totale	4,0		4,0
	0030 Responsabili/Professional/Specialisti par.193-230 Totale	21,6		21,6
	0040 Collaboratori Amm.vi par. 175-193 Totale	5,0		5,0
	0045 Operatori Amm.vi par.130-160 Totale	7,2		7,2
	0050 Funz/Coord./Addetti Esercizio par.178-230 Totale	4,7		4,7
	0060 Comandanti par. 230 Totale	2,1		2,1
	0070 Preposti al comando/Nostromi par.193-230 Totale	8,5		8,5
	0080 Motoristi/Aiuto motoristi par. 158-210 Totale	18,4		18,4
	0090 Marinai/Allievi marinai par. 100-158 Totale	2,3		2,3
	0100 - Oper./Collab.Esercizio par.140-183	0,8		0,8
	0110 - Assist./Oper.Clientela par. 138-175	0,1		0,1
	0120 Capi Unita'Tecnica par. 188-205 Totale	40,2		40,2
	0130 Operatori Manut. par. 130-170 Totale	146,0		146,0
	0140 Operatori/Aus. Generici par.100-175 Totale	2,6		2,6
STRUTTURA	0010 Dirigenti Totale	1,7	5,5	7,3
	0020 Quadri par.230-250 Totale	11,4		11,4
	0030 Responsabili/Professional/Specialisti par.193-230 Totale	41,8	1,0	42,8
	0040 Collaboratori Amm.vi par. 175-193 Totale	19,4	3,0	22,3
	0045 Operatori Amm.vi par.130-160 Totale	26,0		26,0
	0050 Funz/Coord./Addetti Esercizio par.178-230 Totale	0,4		0,4
	0060 - Comandanti par.230	0,0		0,0
	0070 Preposti al comando/Nostromi par.193-230 Totale	1,8		1,8
	0090 Marinai/Allievi marinai par. 100-158 Totale	1,9		1,9
	0100 Oper./Collab.Esercizio par.140-183 Totale	4,0		4,0
	0110 Assist./Oper.Clientela par. 138-175 Totale	2,0		2,0
	0120 Capi Unita'Tecnica par. 188-205 Totale	1,1		1,1
	0130 Operatori Manut. par. 130-170 Totale	11,0		11,0
	0140 Operatori/Aus. Generici par.100-175 Totale	14,7	8,2	22,9
	TOTALE	**1.456,7**	**17,7**	**1.474,4**

Tab. 1 – servizio navigazione

		ACTV	AVM	TOTALE TPL TRAM
SETTORE	**QUALIFICA**	**N°**	**N°**	**N°**
GUIDA	0100 Oper./Collab.Esercizio par.140-183 Totale	78,9		78,9
MOVIMENTO	0020 Quadri par.230-250 Totale	0,0		0,0
	0030 Responsabili/Professional/Specialisti par.193-230 totale	0,0		0,0
	0040 Collaboratori Amm.vi par. 175-193 Totale	0,0		0,0
	0045 Operatori Amm.vi par.130-160 Totale	0,0		0,0
	0050 Funz/Coord./Addetti Esercizio par.178-230 Totale	2,6		2,6
	0070 - Preposti al comando/Nostromi par.193-230	0,0		0,0
	0090 - Marinai/Allievi marinai par. 100-158	0,0		0,0
	0100 Oper./Collab.Esercizio par.140-183 Totale	0,3		0,3
	0110 Assist./Oper.Clientela par. 138-175 Totale	2,5		2,5
	0130 Operatori Manut. par. 130-170 Totale	0,1		0,1
	0140 Operatori/Aus. Generici par.100-175 Totale	0,1		0,1
MANUTENZIONE	0010 Dirigenti Totale	0,0		0,0
	0020 Quadri par.230-250 Totale	1,2		1,2
	0030 Responsabili/Professional/Specialisti par.193-230 totale	1,7		1,7
	0040 Collaboratori Amm.vi par. 175-193 Totale	0,6		0,6
	0045 Operatori Amm.vi par.130-160 Totale	2,1		2,1
	0060 - Comandanti par.230	0,0		0,0
	0070 - Preposti al comando/Nostromi par.193-230	0,0		0,0
	0080 - Motoristi/Aiuto motoristi par. 158-210	0,0		0,0
	0090 Marinai/Allievi marinai par. 100-158 Totale	0,5		0,5
	0100 Oper./Collab.Esercizio par.140-183 Totale	0,1		0,1
	0110 Assist./Oper.Clientela par. 138-175 Totale	0,0		0,0
	0120 Capi Unita'Tecnica par. 188-205 Totale	2,2		2,2
	0130 Operatori Manut. par. 130-170 Totale	27,4		27,4
	0140 Operatori/Aus. Generici par.100-175 Totale	0,0		0,0
STRUTTURA	0010 Dirigenti Totale	0,1	1,4	1,5
	0020 Quadri par.230-250 Totale	1,3		1,3
	0030 Responsabili/Professional/Specialisti par.193-230 Totale	4,5	1,0	5,5
	0040 Collaboratori Amm.vi par. 175-193 Totale	3,0	0,1	3,1
	0045 Operatori Amm.vi par.130-160 Totale	2,5		2,5
	0050 Funz/Coord./Addetti Esercizio par.178-230 Totale	0,1		0,1
	0060 - Comandanti par.230	0,0		0,0
	0070 Preposti al comando/Nostromi par.193-230 Totale	0,2		0,2
	0090 Marinai/Allievi marinai par. 100-158 Totale	0,2		0,2
	0100 Oper./Collab.Esercizio par.140-183 Totale	0,8		0,8
	0110 Assist./Oper.Clientela par. 138-175 Totale	0,3		0,3
	0120 Capi Unita'Tecnica par. 188-205 Totale	0,1		0,1
	0130 Operatori Manut. par. 130-170 Totale	1,7		1,7
	0140 Operatori/Aus. Generici par.100-175 Totale	1,7	0,5	2,2
	TOTALE	**137,1**	**3,0**	**140,1**

Tab. 2 – Servizio tranviario