



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. 6**

**Seduta del 16 giugno 2014**

<b>Componenti</b>	<b>Ente rappresentato</b>	<b>Quota partecipazione e percentuale di riparto oneri finanziari</b>	<b>P</b>	<b>A</b>
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. 6: 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 Chioggia per il periodo 2014-2019.**

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

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 Chioggia, in gestione associata tramite convenzione con gli enti affidanti Provincia di Venezia e Comune di Venezia, 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 Chioggia in corso alla data di entrata in vigore della Legge Regionale n. 25/1998 sono stati affidati direttamente al precedente gestore Actv S.p.A. con la stipula del contratto di servizio, con scadenza il 31/12/2003;
- il suddetto contratto di servizio è stato successivamente di tempo in tempo prorogato 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 Chioggia, 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 il suddetto contratto, in scadenza il 31/12/2013, il Comune di Chioggia ha avviato le nuove procedure per l'aggiudicazione degli stessi, adottando con DGC n. 295 del 24/12/2013 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;

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 Chioggia per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale dell'area urbana di Chioggia, come trasfuse nella relazione di

cui all'art. 34 comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, approvata con la su citata deliberazione di Giunta n. 295 del 24/12/2013, secondo le indicazioni fornite dal Consiglio Comunale con deliberazione n.126 del 04/12/2013:

- di provvedere all'affidamento del complesso dei servizi urbani di trasporto pubblico locale del Comune di Chioggia *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, fino al 2019;
- di individuare i servizi di trasporto pubblico locale dell'area urbana di Chioggia 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 Chioggia con deliberazione n. 295 del 24/12/2013, ai fini dell'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale della rete urbana di Chioggia;

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

a voti unanimi

### **DELIBERA**

- di approvare la relazione predisposta dal Comune di Chioggia 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, allegata alla presente deliberazione per formarne parte integrante, ai fini dell'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale della rete urbana di Chioggia, 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*



**Città di Chioggia**  
Settore Lavori Pubblici  
Direzione Mobilità

**AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE  
URBANO DEL COMUNE DI CHIOGGIA**

**1. Premessa**

La presente relazione è redatta ai sensi dell'art. 34 comma 20 del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modifiche in legge 17 dicembre 2012, n. 221:

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

La presente relazione, una volta approvata dall'organo esecutivo del Comune di Chioggia, verrà pubblicata per la durata di 60 giorni all'albo pretorio informatico del Comune di Chioggia, al fine di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento.

## **2. L'organizzazione attuale del servizio di trasporto pubblico locale urbano del Comune di Chioggia**

La Legge Regionale 25/1998, approvata in attuazione al D.Lgs. 19 novembre 1997, n.422, detta la disciplina e l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale ricadenti nel territorio della Regione Veneto.

In esecuzione a tale Legge Regionale (art.30, comma 4) il Servizio di Trasporto Pubblico Locale Urbano di competenza del Comune di Chioggia è stato affidato direttamente al gestore che aveva in corso di competenza tale servizio all'epoca.

Con Decreto del Prefetto di Venezia prot.n.2116/Rag. Del 26 agosto 1976, infatti, era stata approvata la costituzione del "Consorzio Trasporti del Veneziano" tra i comuni dell'area Veneziana, al quale aderì anche il Comune di Chioggia, al fine proprio di gestire i servizi di trasporto pubblico in un bacino d'utenza unitario.

Nel 1995, in applicazione degli artt.25 e 60 della L.142/1990, il Consorzio Trasporti del Veneziano fu trasformato in A.C.T.V. "Azienda Consorzio Trasporti di Venezia" e, successivamente, nel 2000, A.C.T.V. si trasformò in Società per Azioni, in ossequio ai Regolamenti della Comunità Europea, la quale mirava alla privatizzazione del servizio di trasporto pubblico.

Nel 2001, in conseguenza quindi di quanto stabilito dalla L.R. 25/98, fu stipulato il rispettivo Contratto di Servizio con ACTV SpA, con scadenza al 31.12.2003. Il contratto fu poi, di anno in anno, prorogato in esecuzione di provvedimenti legislativi nazionali e regionali e da ultimo, in virtù del Regolamento CE n.1370/2007, il termine ultimo per la sua esecuzione è stato fissato al 31.12.2013.

La produzione delle linee di TPL del Comune di Chioggia ad oggi riconosciuta dalla Regione del Veneto per i servizi minimi corrispondenti può essere così di seguito rappresentata:

<b>Ente Affidante</b>	<b>Prov.</b>	<b>Corrispettivo Unitario DGR 686/2013</b>	<b>Totale Finanziamento 2013 DGR 619/2013 DGR 686/2013</b>	<b>Livello di Servizio 2013 (con variabilità del -5% o +5%)</b>
		<b>€/km</b>	<b>€</b>	<b>km</b>
Chioggia	VE	2,008	1.710.219,19	851.625,95

I servizi, come detto, sono interamente affidati ad ACTV SpA, la quale, secondo quanto previsto dalla L.R. 25/1998 all'art. 22 c. 4ter, ha provveduto a sub affidare parte della produzione del servizio urbano ad operatori terzi. Il subaffidamento è regolato da un contratto "gross cost", viene appaltata solo l'effettuazione di corse o linee all'interno del programma di esercizio dei servizi minimi mantenendo in capo ad Actv S.p.A. la programmazione, il monitoraggio e la tariffazione del servizio. L'entità dei servizi automobilistici subaffidati è pari a circa 18 % della produzione complessiva e corrisponde, essenzialmente, alle linee a servizio delle frazioni oltre ad alcune corse scolastiche.

### 3. Il quadro normativo applicabile

A seguito della decisione n. 199/2012 della Corte Costituzionale sulla illegittimità della disciplina in materia di servizi pubblici locali (art. 4 del Decreto Legge 138/2011 convertito in Legge 148/2011), pubblicata in data 25 luglio 2012, la normativa del settore del trasporto pubblico locale e regionale trova compiuto fondamento nelle seguenti disposizioni:

- Regolamento Comunitario n. 1370/2007, in materia di servizi di trasporto pubblico di persone su strada e per ferrovia, in vigore dal 3.12.2009;
- D.Lgs. n. 422/1997 e s.m.i., in materia di trasporto pubblico regionale e locale;
- Art. 4-bis della Legge n. 102/2009;
- Art.3-bis del Decreto Legge n. 138/2011 convertito in Legge n. 148/2011;
- Art. 34 commi 20 e 21 del Decreto Legge n. 179 del 2012 convertito con modifiche in Legge n. 221/2012;
- Legge Regionale n. 25/1998 e s.m.i..

#### 3.1 Le forme di affidamento del Regolamento Comunitario n. 1370/2007

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).

La disciplina nazionale di settore sulle modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, rappresentata dall'art. 18, comma 2, del D.Lgs. n. 422/1997 stabilisce che:

*"Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale, per l'affidamento dei servizi le regioni e gli enti locali si attengono ai principi dell'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, garantendo in particolare: a) il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19 e in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio..."*

e rafforzava al successivo comma 3 bis il principio che *"tutti i servizi vengono affidati esclusivamente tramite le procedure concorsuali..."*.

Il D.P.R. n. 168/2010 all'art. 12 comma 3 ha tuttavia abrogato la parola "esclusivamente", in ragione della previsione della facoltà di affidamento diretto, sebbene in via eccezionale, aprendo definitivamente la possibilità della più ampia applicazione del regolamento n. 1370/2007, con l'eliminazione

della tassatività della gara e il conseguente implicito divieto di altre forme di affidamento.

L'apertura a tutte le modalità di affidamento previste dal Regolamento 1370 sono altresì confermate dalla legislazione nazionale, anche in deroga alla disciplina di settore, con la Legge n. 99/2009, che all'art. 61 "Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale", dispone che:

*"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."*

stabilendo pertanto la piena legittimità della varie modalità di affidamento previste dall'art. 5 del Regolamento.

A ulteriore conforto dell'applicabilità del regolamento n. 1370/2007, con l'art. 4-bis della L. n. 102/2009, rubricato genericamente "Disposizioni in materia di trasporto pubblico", si stabilisce che:

*"Al fine di promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si avvalgano delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo. Alle società che, ai sensi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del medesimo regolamento (CE) n. 1370/2007, risultano 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"*.

### **3.2 La particolarità del servizio di trasporto pubblico locale nel territorio clodiense**

Il territorio corrispondente all'Unità di Rete della Città di Chioggia (comprendente i servizi di Trasporto Pubblico Locale Urbano effettuati a mezzo autobus e, potenzialmente, i richiesti servizi di navigazione lagunare) presenta caratteristiche di spiccata tipicità all'interno del Bacino Territoriale ottimale ed omogeneo di Venezia.

Ciò in virtù delle caratteristiche geomorfologiche del contesto territoriale interessato, costituito dall'insula storica, estremo lembo a sud della laguna veneta, collegata al primo territorio di cintura della parte di bonifica delle campagne verso il polesine. Centro Storico di particolare pregio artistico ed architettonico, frazioni popolate collegate da poche infrastrutture viarie, nonché elevatissima attrattività estiva legata anche alla parte balneare relative alle spiagge di Sottomarina ne fanno un territorio assai singolare.

A ciò va legata la possibilità di implementazione con il trasporto acqueo lagunare, già richiesta a livello di riconoscimento regionale, nonché il collegamento con Venezia e con l'Isola di Pellestrina (le cui tratte di TPL sono attualmente gestite dal Comune di Venezia), e non da ultimo lo sviluppo previsto per il polo portuale clodiense.

Tale tipicità nella "conformazione morfologica" è stata d'altronde riconosciuta dalla stessa Regione del Veneto con propria Legge Regionale 13/04/2001 n.11, ove all'art. 78, comma 1, se ne fa specifico riferimento.

### **3.3 Ambito territoriale del servizio e Autorità Competente per l'affidamento del servizio**

La Regione Veneto, in esecuzione di quanto dispone l'art. 3-bis del D.L. n. 138/2011, 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.

Il Comune di Chioggia, d'intesa con gli enti affidanti Provincia di Venezia e Comune di Venezia, con deliberazione del Consiglio Comunale n.126 del 04.12.2013 ha approvato la convenzione ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. 267/2000, quale modalità organizzativa per la costituzione volontaria dell'Ente di governo del bacino Veneziano per l'esercizio coordinato delle funzioni amministrative in materia di pianificazione, organizzazione, affidamento, vigilanza e controllo sui servizi di trasporto pubblico locale.

Con il medesimo, inoltre, in considerazione del fatto che *"allo scopo di garantire alla cittadinanza e al territorio la certezza circa la prosecuzione dei servizi di TPL nonché di attuare un piano di efficientamento del servizio di trasporto pubblico che garantisca il conseguimento dell'equilibrio della gestione su un arco temporale di idonea durata, per proporre alla concorrenza per il mercato il servizio di trasporto pubblico locale di competenza del Comune di Chioggia in condizioni di efficienza e di economicità, l'affidamento in house providing, nei termini ed alle condizioni previste dall'art. 5, comma 2 del Regolamento Comunitario n. 1370/2007, è valutato come modalità in grado di soddisfare le esigenze sopra indicate"*, si dava mandato all'Ente di Governo di provvedere ad *"affidare in house providing, ai sensi e per gli effetti dell'art. 5 par. 2 del Regolamento Comunitario n. 1370/2007, i servizi urbani di propria competenza, alla società AVM S.p.A., società sulla quale il Comune di Venezia (autorità competente assieme alla Provincia di Venezia e la Città di Chioggia nell'Ente di governo) esercita il controllo analogo"* e ad *"avviare contestualmente le procedure concorsuali ad evidenza pubblica per l'affidamento di almeno un 10% dei servizi urbani di propria competenza, secondo quanto previsto dall'art. 4bis del D.L. 78/2009, convertito in legge n. 102/2009 (il quale prevede che, qualora le autorità competenti si avvalgano dell'affidamento in house providing, le stesse debbano aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10% dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo)*.

La Convenzione è stata sottoscritta in data 10.12.2013 dai legali rappresentanti degli Enti.

#### **4. Individuazione della forma di affidamento**

##### **4.1 Problematiche generali di natura economica e sociale**

È utile ricordare che:

- il servizio di TPL produce esternalità positive per la città e la collettività in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico, della congestione e dell'incidentalità del traffico, di occupazione del suolo urbano da parte delle attività di trasporto, nonché delle patologie legate ai fenomeni sopra citati;
- il servizio TPL è necessario per garantire il diritto alla mobilità dei cittadini ed è strumentale alla rimozione degli ostacoli di ordine economico e sociale che limitano di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini;
- è opportuno che i servizi di trasporto pubblico locale, in quanto di interesse economico generale, posseggano caratteristiche di universalità ed elevata accessibilità.

In ogni caso, la valutazione delle diverse opzioni percorribili deve assumere come obiettivo e unità di misura irrinunciabile il mantenimento della dimensione sociale dell'offerta del servizio, includendo in tale valutazione tutti gli elementi di beneficio e di costo, sull'orizzonte a vita intera del periodo di affidamento, ivi incluse gli effetti esterni indotti, le esternalità positive e negative ed infine i costi di transizione.

Al fine della compatibilità tra la riduzione delle risorse e il mantenimento dei livelli di servizio è necessario perseguire un processo di efficientamento della gestione delle società della mobilità e delle reti, anche in relazione alla nuova offerta di servizio; tale processo deve essere attuato in tempi lunghi adeguati, sotto il vincolo delle compatibilità sociali.

##### **4.2 Affidamento in house providing**

Si è quindi deciso, con Deliberazione del Consiglio Comunale n.126 del 04.12.2013, di ricorrere all'affidamento del servizio *in house providing* ritenendo che esso possa essere lo strumento in grado di soddisfare le esigenze sopra indicate, dando 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 Chioggia 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, sia per quanto riguarda gli impianti di manutenzione, nonché di servizio;
- all'adozione di un piano di efficientamento del servizio di trasporto pubblico che garantisca il conseguimento dell'equilibrio della gestione su un arco temporale di idonea durata.

Si ritiene che le rappresentate esigenze di natura sia economica sia

sociale non possano essere salvaguardate attraverso il ricorso al mercato, poiché il capitale privato richiede tempi di ritorno degli investimenti non compatibili con quelli necessari con l'attuazione del processo nei termini sopra definiti: esse possono invece essere salvaguardate attraverso l'affidamento diretto ad un operatore interno (c.d. *in house providing*), purché in presenza di un piano di efficientamento che garantisca il conseguimento dell'equilibrio della gestione su un arco temporale di idonea durata.

Parimenti, si ritiene difficilmente gestibile attraverso un soggetto terzo, individuato a mezzo di procedure ad evidenza pubblica, la complessa organizzazione economica e finanziaria costituita per la realizzazione degli importanti investimenti infrastrutturali in corso, se non alla sua conclusione, in modo tale da poter definitivamente identificare, quantificare e inserire nei documenti di gara gli obblighi a carico dell'affidatario.

Si è stabilito, quindi, con Deliberazione del Consiglio Comunale n.126 del 04.12.2013, che il ricorso all'affidamento *in house providing*, nei termini ed alle condizioni previste dall'art. 5, comma 2 del Regolamento comunitario n. 1370/2007, sia il migliore strumento in grado di soddisfare le esigenze sopra indicate: inoltre, tale modalità di affidamento garantisce la facoltà in capo all'Ente affidante di stabilire criteri sociali e di qualità al fine di salvaguardare e rafforzare gli obblighi di servizio pubblico riguardo alle condizioni minime di lavoro, ai diritti dei passeggeri, alle esigenze delle persone a mobilità ridotta o alla tutela dell'ambiente, alla sicurezza dei passeggeri e dei lavoratori nonché agli obblighi dei contratti collettivi evitando così il rischio di dumping sociale.

In relazione ai risultati conseguiti durante il periodo di affidamento diretto del servizio nel processo di integrazione di efficientamento, l'Ente di Governo cui l'amministrazione partecipa 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.

Il ricorso all'affidamento *in house providing* dei servizi di TPL di competenza del Comune di Chioggia 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.

Sarà, quindi, compito dell'Amministrazione attraverso l'Ente Territoriale di Governo così formato quello di individuare, per ognuno dei Bacini d'Ambito Territoriale Ottimale ed Omogeneo, il 10% dei servizi da mandare a gara; ove si potrà anche tener presente del fatto che, come detto in precedenza, già ora il 18% circa del servizio della Città di Chioggia risulta già sub affidato "gross cost".