



Data: Sabato, 16 Novembre 2019

Oggetto: analisi del comunicato di AVM in merito agli effetti sul trasporto pubblico locale della possibile separazione del Comune di Venezia dal Comune di Mestre

In riferimento a quanto in oggetto, notiamo quanto segue.

AVM spa ha pubblicato sulla propria pagina web istituzionale[1], un comunicato dal titolo “Referendum sulla separazione tra Venezia e Mestre – gli effetti sul servizio di trasporto pubblico e sulle tariffe.” Sottotitolo: “un commento tecnico da parte del gruppo AVM”

In tale documento si sostiene, tra l’altro, la seguente:

“Per legge i Contratti di Servizio del Trasporto Pubblico devono essere in equilibrio economico, quindi sostanzialmente in pareggio tra costi totali (costi di esercizio, staff, investimenti, ecc.) e ricavi (da tariffa e corrispettivi pubblici). Dividendosi i Comuni, l’affidamento del Servizio di Trasporto Pubblico dovrebbe quindi basarsi su distinti Contratti di Servizio, entrambi in equilibrio.

Ad oggi, il sistema tariffario vigente in Comune di Venezia e in Città metropolitana di Venezia (e più in generale in ambito extraurbano) prevede - per i titoli di viaggio locali - due principali fattispecie:

- 1) la rete unica urbana, che consente di viaggiare all’interno di tutto il territorio del Comune di Venezia con un unico titolo di viaggio;*
- 2) la tariffazione a tratte extraurbane che definisce il prezzo del titolo di viaggio in base alla distanza percorsa tra comuni diversi;”*

Quanto sopra rappresenta la premessa logica e sostanziale di tutto il “commento tecnico” pubblicato da AVM. In particolare, nel comunicato viene affermato quanto segue:

“Dividendosi i Comuni, l’affidamento del Servizio di Trasporto Pubblico dovrebbe quindi basarsi su distinti Contratti di Servizio, entrambi in equilibrio.”



Si lascia così intendere che l'equilibrio economico possa essere misurato esclusivamente a partire da una automatica suddivisione economico-finanziaria dei proventi e dei finanziamenti attuali in base ad un mero criterio di suddivisione territoriale del servizio.

Tale presupposto è rinforzato nelle conclusioni, laddove si scrive: “Per quanto attiene il Servizio di Trasporto Pubblico Locale, l'ipotetico Comune di Mestre si ritroverebbe, nel Contratto di Servizio, con un deficit strutturale da 13-14 milioni di € all'anno.”

Tanto la premessa quanto le conclusioni sono fuorvianti e il documento è parziale nella sua analisi, laddove vuol fare intendere che la divisione amministrativa del Comune di Venezia in due distinti Comuni comporti automaticamente e quale unica possibilità la suddivisione economico-finanziaria dei proventi e dei finanziamenti attuali in base ad un mero criterio di suddivisione territoriale del servizio.

In realtà, sia il quadro regolamentare esistente che il nuovo Piano dei Trasporti adottato dalla Regione Veneto vanno nella direzione opposta, ovvero nel favorire l'integrazione del trasporto pubblico su scala territoriale.

Infatti:

a), la normativa prevede che comuni limitrofi, possano stipulare convenzioni che regolano i reciproci rapporti e le relative compensazioni economiche. In questo caso, la gestione coordinata dei contratti di servizio degli eventuali comuni separati e la stipula di una opportuna convenzione tra gli stessi potrebbe far sì che sul piano economico non vi sia alcuna conseguenza, tanto per l'utenza quanto per AVM SpA. Tali convenzioni sono già in uso anche tra il Comune di Venezia e comuni limitrofi.

b) il Piano Regionale dei Trasporti (Deliberazione n. 1376 del 23 settembre 2019) individua specifiche azioni finalizzate all'integrazione tariffaria e, in particolare, al rinnovo dei contratti di servizio, indirizzati a suddividere il territorio regionale in massimo 5-6 bacini che dovranno necessariamente essere gestiti da aziende o aggregazioni di aziende di medie e grandi dimensioni, scongiurando l'attuale situazione di frammentazione del servizio che al momento vede impegnate sul territorio oltre 40 aziende di TPL.

A conferma del chiaro indirizzo del legislatore verso una integrazione dei trasporti pubblici, si richiamano di seguito alcuni punti del quadro regolamentare di riferimento.

Il d.l. n. 422/1997 assegna la competenza in materia di trasporto pubblico locale alle regioni. Tale decreto prevede, tra l'altro, che le regioni possano delegare agli enti locali le funzioni (art. 7) e **la ripartizione tra enti locali delle risorse finanziarie, strumentali ed organizzative in base ad un accordo di programma tra Regione e Ministero dei Trasporti** (art. 12).

L'art. 16 di tale decreto stabilisce una serie di principi ai quali attenersi nella determinazione dei servizi minimi, tra i quali (comma 2): "quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, (...) Scelta, tra più soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, **di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità**".

L'art. 18 di tale decreto prevede che l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, e' regolato, a norma dell'articolo 19, mediante contratti di servizio di durata non superiore a nove anni. **L'esercizio deve rispondere a principi di economicità ed efficienza, da conseguirsi anche attraverso l'integrazione modale dei servizi pubblici di trasporto.**

In sostanza, la legge prevede un **impegno delle amministrazioni a cercare la soluzione che comporta minori costi per la collettività, ed è quindi obbligo degli Enti attivarsi in tal senso.** Proprio per questo motivo, l'attuale regolamentazione prevede che il trasporto pubblico locale sia organizzato e gestito per "bacini territoriali ottimali", ai fini della maggiore efficienza economica ed efficacia degli stessi, e non frammentato.

A tale scopo, con D.G.R. n. 2333 del 16 dicembre 2013, la Regione Veneto ha designato la Gestione Associata, costituita tramite convenzione ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. 267/2000, tra la Provincia di Venezia ed i Comuni di Venezia e di Chioggia come Ente di governo al quale sono attribuite le principali funzioni di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, di scelta della forma di gestione e di relativo controllo. **Le funzioni gestionali del Trasporto Pubblico**



Locale (amministrative, di pianificazione, di programmazione, di affidamento, di controllo, di vigilanza) spettano quindi all'Ente di Governo del Trasporto Pubblico Locale del Bacino territoriale ottimale e omogeneo di Venezia, bacino che, ai sensi del DGR 2048 del 19 novembre 2013, coincide con il territorio della Città Metropolitana.

Verrebbero meno, quindi, all'indirizzo legislativo, la Regione e/o due comuni limitrofi che, nella propria autonomia, non perseguono la strada di una convenzione (del tipo di quelle già in essere) e di contratti di servizio che comportino a) integrazione dei servizi, b) compensazioni atte a ridurre i costi per la cittadinanza che deriverebbero dalla frammentazione amministrativa dei servizi di trasporto pubblico locale.

Gli attuali componenti^[2] dell'Ente di Governo sono i Comuni di Venezia e Chioggia e la Città metropolitana di Venezia. Nel Bacino di Venezia sono presenti altri cinque Comuni a suo tempo designati dalla Regione Veneto per l'esercizio di funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale urbano di propria competenza territoriale:

- Caorle; Cavallino-Treporti; Jesolo; San Donà di Piave; Spinea.

Questi altri Comuni partecipano indirettamente all'Ente di Governo, in quanto rappresentati rispettivamente da:

- Città metropolitana di Venezia per quanto riguarda i Comuni di Caorle, Cavallino-Treporti, Jesolo e San Donà di Piave;
- Comune di Venezia, per quanto riguarda il Comune di Spinea;

e hanno a tal fine stipulato apposite convenzioni con cui hanno delegato le funzioni amministrative di propria competenza alla Provincia (ora Città metropolitana) o al Comune di Venezia.

Convenzioni tra comuni finalizzate ad ottimizzare il trasporto pubblico locale, anche tramite delega delle funzioni, già esistono. In particolare, in data 10/12/2013 il Comune di Spinea ha delegato l'esercizio delle proprie funzioni in materia di trasporto pubblico locale al Comune di Venezia. 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. 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.

Analoghe convenzioni sono comunemente adottate da altri Comuni ed Enti provinciali.

A titolo di completezza, si segnala che le attuali tariffe del servizio di trasporto pubblico comunale sono state definite con deliberazione del Commissario Straordinario con i poteri del Consiglio Comunale n. 96 del 29/05/2015.

Conclusioni

La premessa al documento pubblicato da AVM SpA assume un presupposto arbitrario, ovvero che la eventuale divisione dei due comuni comporti necessariamente una situazione di squilibrio economico per l'azienda concessionaria. Il quadro regolamentare permette di mantenere i trasporti tra Venezia e Mestre integrati e coordinati così come sono ora, anche nel medesimo quadro finanziario, infatti: a) il coordinamento gestionale garantito da individuato dalla DGRV 2048 del crea le premesse per una programmazione unitaria dei trasporti, b) La Regione Veneto, nel rispetto dei principi di autonomia e sussidiarietà, ha individuato lo strumento della convenzione tra enti, ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. 267/2000, quale modello organizzativo. Le convenzioni possono dar luogo all'equilibrio economico di diversi contratti di servizio per tramite di compensazioni economiche del tipo di quelle già comunemente adottate in altre realtà urbane.

Di conseguenza, si ritiene che il documento di AVM sia fuorviante nelle conclusioni perché tiene conto solo di una fattispecie amministrativa in essere ma che, per esplicito indirizzo del legislatore e della programmazione Regionale dovrebbe essere modificata una volta che i due comuni venissero suddivisi. In caso di divisione, i comuni di Venezia e Mestre, nell'ambito del coordinamento di bacino territoriale ottimale, sarebbero infatti tenuti a stipulare una convenzione che preveda, tra l'altro, compensazioni economiche in funzione dei servizi minimi erogati e di eventuali altri servizi concordati, tale da permettere di mantenere l'equilibrio economico attuale.

+ MESTRE + VENEZIA

[1] <http://avm.avmspa.it/it/content/referendum-sulla-separazione-tra-veneziamestre-gli-effetti-sul-servizio-di-trasporto>

[2] Informazioni presenti anche sul sito istituzionale del Comune di Venezia: <https://www.comune.veneziamestre.it/it/content/ente-governo-tpl-veneziamestre#66a506>