



# PROVINCIA DI VENEZIA

## IL CONSIGLIO PROVINCIALE nelle persone dei Sigg.ri

01	Anese Gabriele	19	Meneghetti Diego
02	Bazzi Giorgio	20	Mognato Ennio
03	Bertoldo Aldo	21	Musolino Alessandro
04	Bertoldo Paolo	22	Orazio Maurizio
05	Bison Daniele	23	Padovese Graziano
06	Boscolo Gino	24	Piazzì Edmondo
07	Busato Manuele	25	Piscitelli Silvio
08	De Facci Lorenzo	26	Populin Elisabetta
09	Di Bernardo Giuliano	27	Ragazzo Angelo
10	Farina Paola	28	Scaramuzza Gabriele
11	Fontana Paolo	29	Simionato Luigino
12	Gallo Tonino	30	Smajato Amalia
13	Gatto Paolo	31	Soddu Giovanni
14	Geremia Giovanni	32	Spolaor Renato
15	Maggioni Alessandro	33	Vanin Renzo
16	Mazzolin Luciano	34	Venturini Massimo
17	Mazzonetto Alberto	35	Vianello Lanfranco
18	Melchiori Mario	36	Zanutel Rita

e del Presidente della Provincia Luigino Busatto

Presidente della Seduta: Giuliano Di Bernardo, Il Presidente del Consiglio

Segretario della Seduta: Gabriele Marziano, Il Segretario Generale

Scrutatori: Consigliere Musolino Alessandro, Consigliere Scaramuzza Gabriele, Consigliere Zanutel Rita

Risultano assenti i Consiglieri: Giorgio Bazzi, Paolo Fontana, Tonino Gallo, Giovanni Geremia, Luciano Mazzolin, Edmondo Piazzì, Luigino Simionato.

Verbale di deliberazione

SEDUTA PUBBLICA DEL GIORNO 12/06/2003

N. Proposta 2003/23/00003

N. 2003/00050 di Verbale

OGGETTO: Art. 15 della L.R. n. 25/98. Piano di Bacino della Provincia di Venezia. Adozione.

Premesso che:

- il piano di bacino, quale strumento di pianificazione e programmazione unitaria dei servizi di trasporto pubblico locale all'interno di un bacino di traffico, è stato introdotto dall'art. 3 della L. 10.04.1981 n. 151, la quale altresì definisce bacino di traffico "l'unità territoriale entro la quale si attua un sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato in rapporto ai fabbisogni di mobilità con particolare riguardo alle esigenze lavorative, scolastiche e turistiche", prevedendo che la sua elaborazione, da parte degli enti locali, avvenga secondo criteri programmatici e direttivi predisposti dalle regioni;
- l'art. 14 del D.Lgs. 19.11.1997 n. 422 riconferma in capo alle Province la funzione di predisposizione dei piani di bacino, sempre secondo gli indirizzi elaborati dalle regioni, le quali a loro volta devono redigere i piani regionali dei trasporti e loro aggiornamenti tenendo conto in particolare dei piani di bacino predisposti dalle province, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo in particolar modo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale;

Ricordato che:

- la Provincia di Venezia con deliberazioni del Consiglio provinciale prot. n. 57925/IV<sup>^</sup> di Verb. del 17/09/1998 e prot. n. 57943/III<sup>^</sup> di Verb. del 17/09/1998, ha adottato i Piani dei Trasporti di Bacino di Traffico del Veneto Orientale e di Venezia ai sensi dell'art.8 della L.R. 54/85 attuativa della L. n. 151/81, e che gli stessi sono attualmente all'attenzione della Regione Veneto per l'approvazione;
- successivamente all'adozione dei Piani di Bacino di Venezia e del Veneto Orientale, la Regione Veneto, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e in armonia con la normativa comunitaria e con la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 gennaio 1994, n. 43, ha emanato la legge regionale 30 ottobre 1998, n. 25, di disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale;

Visto che la citata legge regionale ha ridefinito le unità territoriali di riferimento per l'esercizio delle funzioni amministrative e di pianificazione in materia di trasporto pubblico locale, facendo coincidere i bacini con le circoscrizioni provinciali, e quindi riunendo il Bacino di Venezia e del Veneto Orientale in un'unica unità di pianificazione;

Accertato che la stessa legge regionale, all'art.8, stabilisce che tra le competenze proprie della Provincia in materia di trasporti, rientrano, tra l'altro:

- la predisposizione, sulla base degli indirizzi della Regione, di Piani di Bacino per la pianificazione del trasporto pubblico locale e per assicurare la mobilità nell'ambito del territorio provinciale;
- l'individuazione, all'interno dello stesso Piano di Bacino, dei servizi caratterizzati da alta frequenza di corse che collegano il territorio dei maggiori comuni con i centri abitati principali dei comuni di prima cintura, con i quali vi sia continuità di abitato;
- la facoltà di istituire eventuali servizi extraurbani aggiuntivi con oneri finanziari a carico dei propri bilanci.

Vista la determinazione n. 2001/00030 del 22.11.2001, prot. n. 71760/2001, con cui il Dirigente del Settore Mobilità e Trasporti ha approvato la costituzione di un gruppo di lavoro interno per l'adeguamento e l'aggiornamento del Piano di Bacino di Venezia ai sensi dell'art.15 della l. r. 25/98;

Accertato che a norma dell'art. 15 della legge regionale n. 25, del 30 ottobre 1998, il Piano di Bacino deve essere adottato, entro tre anni dalla data di entrata in vigore della stessa, dalla provincia competente per territorio e che lo stesso Piano deve assicurare:

- la connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico contenute nel piano territoriale provinciale;
- una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale;
- il progressivo superamento delle barriere e lo sviluppo della mobilità dei soggetti disabili;
- il decongestionamento e il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane, anche attraverso forme di integrazione tra servizi urbani ed extraurbani;

Considerato che il Piano di bacino ai sensi dell'art.15 della l.r. 25/98, deve contenere tra l'altro:

- la proposta di individuazione delle unità di rete – determinate dai programmi triennali approvati dalla Giunta Regionale d'intesa con le province e i comuni interessati - costituite da un insieme di linee tra loro connesse funzionalmente ai fini di una maggiore economia ed efficienza di gestione e di un miglior utilizzo modale, nonché per il raggiungimento del rapporto tra ricavi e costi dello 0,35 le quali rappresentano l'entità da porre a base delle offerte nell'espletamento delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi;
- la proposta di individuazione dei servizi minimi – determinati dalla Regione, d'intesa con le province e i comuni – che costituiscono i servizi di trasporto pubblico locale a carico del bilancio regionale;

- l'individuazione, ai sensi del secondo comma - lettera b) - dell'art.5 della l.r. 25/98, dei servizi caratterizzati da alta frequenza di corse che collegano il territorio dei maggiori comuni con i centri abitati principali dei comuni di prima cintura, con i quali vi sia continuità di abitato.

Considerato infine che a norma dell'art.16 della L.R.25/98 il Piano di Bacino deve contenere come parte integrante i Piani di Trasporto pubblico urbano alla cui predisposizione sono tenuti a provvedere i Comuni obbligati a dotarsi del Piano Urbano del Traffico, che nella Provincia di Venezia risultano essere i seguenti:

**Comuni**

Caorle  
Cavarzere  
Chioggia  
Eraclea  
Jesolo  
Martellago  
Mira  
Mirano  
Portogruaro  
S. Donà di Piave  
S. Michele al Tagliamento  
Scorzè  
Spinea  
Venezia

Visto che la Giunta regionale con deliberazione del 19 ottobre 1999, n. 3644, ha emanato gli "Indirizzi per la redazione dei Piani di Bacino del Trasporto Pubblico Locale", che indicano metodologie standardizzate per l'interpretazione delle varie realtà e la costruzione di scenari di intervento al fine di rendere omogenei, uniformi e confrontabili tali strumenti pianificatori per l'intero ambito regionale;

Visto il Piano di Bacino predisposto dal Settore Mobilità e Trasporti, il quale, fatte proprie le indicazioni dei Piani di trasporto pubblico urbano predisposti dai Comuni ove disponibili, formula le seguenti proposte in merito a:

**1. unità di rete** situazione attuale:

Impresa	Servizio	Ente
ACTV	Navigazione	Venezia
	Urbano	Venezia
	Urbano	Chioggia
	Extraurbano	Provincia Venezia
ATVO	Urbano	Caorle
	Urbano	Cavallino-Treporti
	Urbano	Jesolo
	Urbano	San Donà di Piave
Brusutti	Extraurbano	Provincia Venezia
Passarella	Extraurbano	Provincia Rovigo

Con riferimento alla struttura attuale dei servizi e dell'attribuzione delle competenze ai singoli enti locali, le nuove unità di rete proposte dal piano sono di seguito riportate:

Proposta di Piano

Unità di rete	Servizio	Ente
Venezia	Navigazione	Venezia
	Urbano	Venezia
	Urbano	Chioggia
	Extraurbano	Provincia Venezia
Venezia Est	Urbano	Caorle
	Urbano	Cavallino-Treporti
	Urbano	Jesolo
	Urbano	San Donà di Piave

	Urbano	San Michele al Tagliamento
	Extraurbano	Provincia Venezia

Si evidenzia la necessità di stipulare apposite convenzioni tra enti affidanti servizi definiti come appartenenti alla medesima unità di rete, per una gestione uniforme e coordinata dei contratti di servizio.

## 2. servizi minimi

La proposta di Piano si articola con la definizione di “servizio minimo” come quel servizio che presenta un valore minimo di utilizzo pari al 15% della capacità di trasporto a sedere di un autobus di tipo interurbano da 12 m: tale valore è stato assunto anche con riferimento alla capacità massima di trasporto di un autoveicolo di categoria M1 o di un'autovettura adibita a servizio di taxi o di noleggio con conducente, con i quali non è possibile effettuare un servizio di linea vero e proprio ai sensi dell'art. 87 del codice della strada, ma è invece possibile organizzare diversamente il servizio di trasporto collettivo secondo le nuove modalità introdotte dal D.Lgs. n. 422/97 e riprese dalla L.R. n. 25/97, soprattutto nelle aree urbane e suburbane; questo valore risulta soddisfatto dalla rete attuale.

Da quanto sopra deriva che la proposta di rete di servizi minimi non può che fare riferimento alla situazione attuale, risultante comunque da un continuo adeguamento della domanda e dell'offerta di trasporto, compiutamente analizzata in fase di indagine sul campo, verificata attraverso l'esame degli indicatori di classificazione delle linee e delle corse, con l'individuazione di limitati interventi di adeguamento alla domanda potenziale. La quantità di produzione di servizi presa a riferimento consiste nelle sole corse offerte al pubblico, depurando quindi i programmi di esercizio dalle corse tecniche di posizionamento ai capolinea e rientro ai depositi, nonché di trasferimento tra capolinea diversi, in quanto esse dipendono strettamente dall'organizzazione aziendale.

Complessivamente i nuovi servizi minimi proposti dal presente piano per l'intero bacino della provincia di Venezia sono i seguenti, articolati secondo le unità di rete precedentemente individuate.

Unità di rete	Ente	proposta PTB		
		Km anno	Ore serv. anno	vel comm (km./h)
Venezia Est	Provincia	9.342.904,70	231.040,05	40,44
	Caorle	87.238,90	4.289,83	20,34
	Cavallino-Treporti	160.490,30	6.117,54	26,23
	Jesolo	257.845,40	8.860,00	29,10
	San Donà di Piave	197.574,30	9.701,33	20,37
	San Michele al Tagliamento	43.192,00	1.522,30	28,37
	<b>totale</b>	<b>10.089.245,60</b>	<b>261.531,05</b>	<b>38,58</b>
Venezia	Provincia	15.195.496,76	495.208,19	30,69
	Venezia automobilistico	11.221.617,99	430.363,42	26,07
	Venezia navigazione	5.981.960,80	589.603,00	10,15
	Chioggia	956.512,10	44.498,00	21,50
	<b>totale</b>	<b>33.355.587,65</b>	<b>1.559.672,61</b>	<b>21,39</b>
<b>TOTALE BACINO VENEZIA</b>		<b>43.444.833,25</b>	<b>1.821.203,66</b>	<b>23,86</b>

## 3. servizi urbani comuni di prima cintura

Si è provveduto ad analizzare i servizi urbani estesi ai comuni di prima cintura e si è riscontrato che alcuni di essi presentano caratteristiche di servizi extraurbani, in particolare:

**linea 14:** tratta Marcon/San Liberale - Mestre Centro;

**linea 20:** Martellago - Mestre FS;

**linea 21:** Martellago - Maerne - Mestre FS.

Di queste linee si richiede la riclassificazione come linee extraurbane e il conseguente riconoscimento della competenza provinciale, quali servizi extraurbani.

Accertamenti analoghi condotti su linee extraurbane operanti servizio urbano in tratta terminale o come diramazione all'interno dei comuni di Jesolo e San Donà di Piave hanno portato invece alla proposta di trasferimento alle competenze comunali di alcuni tratti di autolinea attualmente classificati extraurbani.

## 4. progetto di rete di breve

Il Piano riafferma, a fronte dell'articolazione multipolare del territorio, all'esterno del polo primario di Venezia, nelle realtà di Dolo, Mirano, Scorzè e Mogliano, Chioggia, Cavarzere, Jesolo, San Donà di Piave e Portogruaro la struttura portante della rete di trasporto pubblico

**termine**

locale su gomma, ove già oggi il servizio di trasporto pubblico riconosce un suo consistente attestamento. L'obiettivo è quello di rafforzare questa configurazione policentrica, orientando il trasporto pubblico su questo quadro di riferimento, per la cui effettuazione si propone di specializzare l'offerta extraurbana in tre categorie:

**linee extraurbane:** sono linee esercitate con autobus di tipo extraurbano che, ad eccezione del collegamento con Chioggia e Cavarzero, escono dai confini del Bacino di Venezia verso i poli primari esterni. Proseguono per Venezia se provenienti dal quadrante sud e est (queste ultime limitatamente alle corse dirette nelle ore di punta o nei periodi di afflusso turistico dalle spiagge orientali), ed altrimenti fermano a Mestre, in modo da orientare l'utenza proveniente dai comuni di seconda cintura e oltre all'utilizzo prioritario del treno per accedere a Venezia Centro Storico;

**linee locali:** sono linee polarizzate sui poli secondari ove si attestano e che individuano le aree urbane di sub-bacino. In genere sono linee brevi alle quali viene demandato anche il compito di realizzare l'interconnessione con la ferrovia, soprattutto in funzione di adduzione al futuro SFMR;

**linee metropolitane:** sono le linee che assicurano collegamenti trasversali alla città di Mestre e sono operate sulle principali direttrici radiali. Realizzano il collegamento Mirano-Mestre-Marcon-Quarto d'Altino, Martellago-Mestre-Fusina, Martellago-Mestre-Tessera, queste ultime attestandosi ai futuri terminal intermodali di gronda, presso i quali è prevista già in questa fase l'attestamento di una nuova linea acqua Tessa – Murano – Lido – Venezia – Fusina, derivante dalla somma di servizi già in essere e coordinati;

Le linee extraurbane corrispondono pertanto ai servizi di più lunga percorrenza e, quando incontrano i poli secondari, si sovrappongono alle linee metropolitane offrendo una frequenza più elevata e un orario cadenzato sugli archi a più elevata densità di domanda.

Le linee metropolitane, reinterpretando ed allargando il significato dei diversi servizi suburbani esercitati oggi, nell'attraversare Mestre fermano solo alle fermate principali per realizzare una più elevata velocità.

Lo schema di riferimento è pertanto identificabile nel seguente funzionamento:

- la linea extraurbana arriva al polo secondario, ove confluiscono le linee locali. Da qui, l'offerta si amplia, una prima volta, con la sovrapposizione alla linea metropolitana, e frequentemente, una seconda volta, in ambito urbano, con l'ulteriore sovrapposizione alla rete urbana;
- la linea extraurbana prosegue a Venezia se proveniente dalla Riviera del Brenta e dalla Romena, mentre si attesta in Mestre Centro o a Mestre FS negli altri casi;
- la linea metropolitana, attraversato Mestre e abbandonata la rete urbana, prosegue sovrapponendosi alla linea extraurbana verso un altro polo secondario dove si attesta, mentre la linea extraurbana prosegue sino al polo primario.

La ristrutturazione della rete prevede:

- l'istituzione di 3 linee metropolitane diametrali al centro di Mestre (Mirano-Quarto d'Altino, Martellago-Ca' Noghera, Martellago-Fusina);
- l'attestazione a Mestre FS di tutte le linee extraurbane ordinarie, non turistiche, provenienti dal quadrante nord della provincia – Noale, Scorzè, Treviso, San Donà di Piave, Jesolo – con contestuale istituzione di un limitato numero di corse dirette;
- la realizzazione a Mogliano Veneto di un polo di interscambio modale ferro – gomma, di anticipazione dei futuri scenari del SFMR, con rimodulazione dei servizi di adduzione alla stazione FS con nuovi orari cadenzati e servizi a rendez-vous;
- la riorganizzazione dei servizi aeroportuali, con la previsione del sistematico transito per l'aeroporto Marco Polo delle linee ATVO extraurbane, con l'integrazione funzionale del collegamento P.le Roma – Tessera svolto dalla linea 5 di ACTV e della linea specializzata 35 di ATVO prevedendo una frequenza complessiva di 15'; la ridefinizione dell'itinerario della tratta Montegrotto-Padova-Venezia-Aeroporto riducendone le corse ed eliminando il tratto sul Ponte della Libertà, in vista della soppressione della tratta Padova – Venezia via A4 una volta decollato il SFMR, al fine di specializzare tale linea come "servizio speciale aeroportuale diretto" opportunamente cadenzato con i servizi di ATVO per le spiagge del litorale nord; l'acquisizione ai servizi minimi dei collegamenti aeroportuali Aviano - Pordenone – Aeroporto Marco Polo e Venezia – Treviso Aeroporto San Giuseppe, al fine di migliorare il rapporto ricavi / costi e razionalizzare e omogeneizzare l'offerta di collegamenti tra aeroporti e città del nord-est in una prospettiva di riduzione della congestione e dell'inquinamento;
- la contestuale istituzione, a fronte della riduzione dei collegamenti diretti con Venezia dei servizi extraurbani, e al pari di quanto prospettato dal PGTV di Venezia, di due navette

circolari ad alta frequenza quali anticipazione del realizzando sistema tranviario di Mestre.

- 5. i sistemi innovativi previsti dagli strumenti comunali** Il Piano fa proprie le previsioni di innovazione modale contenute negli strumenti di programmazione del Comune di Venezia, e in primo luogo il progetto per l'introduzione del tram sulle tratte Mestre – Venezia e Mestre – Marghera. Il primo progetto preliminare, presentato al Ministero dei Trasporti ai sensi della legge 211/92, è stato successivamente adeguato al fine di riattribuire alla prima linea tranviaria di Mestre il valore di un collegamento forte e compiuto, atto quindi a soddisfare una precisa porzione di domanda per tutta la componente degli spostamenti che si sviluppano tra i quartieri di Favaro, Carpenedo, Mestre Centro e Venezia. In quest'ottica il tratto finale del percorso originario è stato modificato per attestare la linea a Venezia anziché alla stazione ferroviaria. La linea, in virtù della destinazione in Venezia e in conseguenza del riassetto della rete di trasporto pubblico su gomma che ne accompagna l'introduzione, diventa una direttrice di raccolta per le altre linee di trasporto pubblico su autobus, ed assume a tutti gli effetti quel ruolo di linea portante del trasporto pubblico veneziano che non connotava la linea limitata alla stazione FS. Se ne auspica il definitivo attestamento a Piazzale Roma, per una migliore connessione con la rete di navigazione e pedonale. Se ne propone l'anticipazione del funzionamento ricorrendo ad autolinee esercitate con mezzi a grande capacità ora disponibili, istituendo conseguentemente le navette di collegamento automobilistico previste nel progetto di nuova rete urbana ACTV.
- 6. mobilità dei soggetti disabili** Il piano prevede l'individuazione di una rete di autolinee a frequenza non inferiore a 2 corse/ora, da attrezzare con autobus adatti ad imbarcare disabili in sedia a rotelle con apposite pedane di salita/discesa, al fine di aumentare l'accessibilità del sistema di trasporto alle fasce deboli dell'utenza, e altresì richiede l'individuazione di una rete minima di fermate adattate a consentire il sicuro utilizzo del servizio di trasporto pubblico, in quanto talvolta è l'inaccessibilità delle fermate piuttosto che quella del veicolo a rendere impossibile l'utilizzo dell'autobus da parte di persone disabili. A tale scopo si prevede la finalizzazione dei contributi in conto capitale per il rinnovo del parco autobus.
- 7. progetto di medio – lungo periodo** Allo stato attuale, vi è la piena compatibilità dello schema di rete “a breve” con l'esercizio integrato con il SFMR, in quanto:
- vengono ridotti i collegamenti diretti su Venezia – Piazzale Roma sulle principali direttrici automobilistiche extraurbane parallele a quelle ferroviarie (Triestina, Terraglio, Mestrina/Castellana e Miranese), privilegiando l'attestazione in Mestre FS;
  - vengono potenziati i collegamenti dalla stazione FS di Mestre con Mestre Centro e Marghera, in funzione di garantire maggiore accessibilità a tale polo di interscambio, che diverrà il principale dell'SFMR;
  - il servizio tra Mestre e Venezia viene reso autonomo e razionalizzato con “linee navetta” a frequenza variabile, oltre che con il nuovo servizio tranviario su gomma, in prima battuta realizzato con autobus a grande capacità;
  - viene proposto un primo sistema a “rendez vous” tra autolinee presso la stazione ferroviaria di Mogliano Veneto, sugli assi Scorzè – Casale sul Sile – Quarto d'Altino e Treviso - Mestre, in anticipazione del funzionamento a regime con l'SFMR;
  - viene proposto un servizio dedicato Padova – Tesserà Aeroporto diretto via Autostrada – Mestre per supplire alla prevista soppressione del servizio autostradale diretto Padova – Venezia – (Tesserà), sino alla realizzazione del raccordo ferroviario per l'Aeroporto Marco Polo, inserita nell'ultima fase del SFMR.
- Ulteriori affinamenti della rete futura non possono peraltro essere preventivati in sede di Piano di Bacino, sino a che la Regione Veneto non definisca compiutamente le condizioni tecnico-economiche di esercizio del SFMR, le prime indicazioni in proposito sul quale tendono a evidenziare un onere annuo di gestione che non potrà semplicemente trovare copertura nell'aumento del traffico e in un inevitabile adeguamento tariffario. Non si ritiene pertanto opportuno che il Piano di Bacino, in questa fase, proponga riorganizzazioni definitive di rete. In ogni caso, le interrelazioni tra servizi di competenza di diversi bacini e quindi di diverse province e comuni richiedono un coordinamento tra Piani di Bacino, per cui si propone di rinviare la progettazione della rete “di lungo periodo” a una fase successiva di adeguamento del Piano, attivando sin da ora un tavolo di confronto con la Regione Veneto per costruire di concerto la futura rete del trasporto pubblico locale.
- 8. strumenti** Il Piano prevede l'istituzione di un ente tecnico o agenzia per l'integrazione tariffaria e

**di** funzionale della mobilità sul territorio, a cui affidare, compatibilmente con la normativa  
**attuazion** vigente, funzioni connesse ai tre livelli di attività strategica, tattica e operativa che così si  
**e** riassumono:

- proprietà del parco mezzi e delle infrastrutture di deposito;
- proprietà delle infrastrutture di fermata;
- controllo del grado di soddisfazione della clientela;
- promozione del servizio, sviluppo del sistema tariffario, fissazione delle tariffe, vendita, raccolta dei proventi e delle integrazioni finanziarie degli enti locali;
- marketing, comunicazione, benchmarking.

La costituzione di tale agenzia dovrebbe essere concordata almeno con i Comuni affidanti i servizi urbani più consistenti, e potrebbe assumere una natura consortile coinvolgendo gli operatori stessi del trasporto pubblico locale, almeno in una prima fase di transizione dal sistema attuale a quello ipotizzato.

Considerato che nella stesura del Piano si sono in parte recepite le osservazioni e proposte pervenute dalle Aziende interessate e dai Comuni, le quali hanno consentito di approfondire i contenuti del Piano stesso

Considerato che la Provincia di Venezia intende proseguire il processo di attuazione della riforma del Trasporto Pubblico Locale e riaffermare il proprio impegno quale Ente di pianificazione e programmazione di area vasta come indicato negli Indirizzi Generali di Governo 1999-2004, di cui alla deliberazione del Consiglio provinciale n. 34223/IV di verb. del 21 luglio 1999;

Valutato necessario procedere all'adozione da parte del Consiglio provinciale del Piano di Bacino della Provincia di Venezia al fine di ottemperare a quanto disposto dalla legge regionale 25/98 e quindi predisporre un unico strumento pianificatorio per l'intero territorio provinciale con i nuovi contenuti previsti dalla L.R.25/98;

Visto il Piano dei Bacino della Provincia di Venezia allegato alla presente e di cui ne costituisce parte integrante, così costituito:

- Volume 1 - Definizione dell'area di studio e descrizione dell'offerta di trasporto.
- Volume 2 - Descrizione della domanda di trasporto.
- Volume 3 - Previsione dell'evoluzione del sistema dei trasporti.
- Volume 4 - La gestione del Piano
- Allegato 1 - ACTV : anagrafica linee dei servizi di TPL;
- Allegato 2 - ATVO : anagrafica linee dei servizi di TPL ;
- Allegato 3 - BRUSUTTI : anagrafica linee dei servizi di TPL;
- Allegato 4 - Le nuove procedure di affidamento dei servizi di TPL.

Visto il vigente Statuto della Provincia di Venezia.

Visto il decreto legislativo 18 agosto 2000, n.267;

Il Consiglio Provinciale

D E L I B E R A

1. di adottare il Piano di Bacino della Provincia di Venezia allegato alla presente e di cui ne costituisce parte integrante;
2. di trasmettere il Piano adottato alla Regione Veneto per l'approvazione;
3. di assumere tale strumento, nelle more dell'approvazione da parte della Regione Veneto, quale atto di programmazione di Settore e di promuoverne l'attuazione attraverso Programmi annuali di esercizio e/o singoli interventi;
4. di richiedere alla Regione Veneto che l'unità di rete corrisponda al bacino servito dal Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale;
5. il presente provvedimento non comporta spesa alcuna.

Parere favorevole di regolarità tecnica (ex art. 49 D.Lgs. 267/2000)  
Il Responsabile del Servizio  
Franco Fiorin

Parere favorevole di regolarità contabile (ex art 49 D.Lgs. 267/2000)  
Il Responsabile del Servizio Finanziario  
Matteo Todesco



Il Presidente del Consiglio comunica che sul provvedimento in questione sono stati depositati emendamenti da parte del gruppo Liga Veneta – Lega Nord Padania (allegato sub a) e del gruppo di Rifondazione Comunista (allegato sub b).

Dà, quindi la parola all'Assessore competente per materia per la presentazione generale del Piano di Bacino della Provincia di Venezia e successivamente ai tecnici per l'illustrazione di dettaglio.

Si apre la discussione nel corso della quale intervengono numerosi consiglieri.

Si passa poi alla presentazione degli emendamenti: prende la parola il Consigliere Mazzonetto per il gruppo Liga Veneta – Lega Nord Padania ed il Consigliere Bertoldo Aldo per il gruppo di Rifondazione Comunista.

Successivamente il Presidente del Consiglio pone in votazione palese gli emendamenti il cui esito è di seguito riportato:

**□ Emendamenti Liga Veneta – Lega Nord Padania (allegato sub a)**

I^ Emendamento:

Assenti: n. 8 (Gallo, Mazzolin, Piazzì, Geremia, Simionato, Bazzi, Fontana, Venturini)  
Presenti: n. 29 (il Consigliere De Facci non partecipa al voto)  
Astenuiti: n. /  
Votanti: n. 28  
Favorevoli: n. 8 (Bison, Meneghetti, Boscolo, Musolino, Melchiori, Padovese, Bertoldo Paolo, Mazzonetto)  
Contrari: n. 20

per l'effetto è respinto.

II^ Emendamento:

Assenti: n. 8 (Gallo, Mazzolin, Piazzì, Geremia, Simionato, Bazzi, Fontana, Venturini)  
Presenti: n. 29 (il Consigliere De Facci non partecipa al voto)  
Astenuiti: n. /  
Votanti: n. 28  
Favorevoli: n. 8 (Bison, Meneghetti, Boscolo, Musolino, Melchiori, Padovese, Bertoldo Paolo, Mazzonetto)  
Contrari: n. 20

per l'effetto è respinto.

III^ Emendamento:

Assenti: n. 8 (Gallo, Mazzolin, Piazzì, Geremia, Simionato, Bazzi, Fontana, Venturini)  
Presenti: n. 29 (il Consigliere De Facci non partecipa al voto)  
Astenuiti: n. /  
Votanti: n. 28  
Favorevoli: n. 8 (Bison, Meneghetti, Boscolo, Musolino, Melchiori, Padovese, Bertoldo Paolo, Mazzonetto)  
Contrari: n. 20

per l'effetto è respinto.

IV^ Emendamento:

Assenti: n. 8 (Gallo, Mazzolin, Piazzì, Geremia, Simionato, Bazzi, Fontana, Venturini)  
Presenti: n. 29 (il Consigliere De Facci non partecipa al voto)  
Astenuiti: n. /  
Votanti: n. 28

Favorevoli: n. 8 (Bison, Meneghetti, Boscolo, Musolino, Melchiori, Padovese, Bertoldo Paolo, Mazzonetto)  
Contrari: n. 20

per l'effetto è respinto.

**□ Emendamenti Rifondazione Comunista (allegato sub b)**

I^ Emendamento:

Assenti: n. 8 (Gallo, Mazzolin, Piazzini, Geremia, Simionato, Bazzi, Fontana, Venturini)  
Presenti: n. 29 (il Consigliere De Facci non partecipa al voto)  
Astenuti: n. 1 (Mognato)  
Votanti: n. 27  
Favorevoli: n. 19  
Contrari: n. 8 (Bison, Meneghetti, Boscolo, Musolino, Melchiori, Padovese, Bertoldo Paolo, Mazzonetto)

**per l'effetto è approvato.**

II^ Emendamento:

Assenti: n. 8 (Gallo, Mazzolin, Piazzini, Geremia, Simionato, Bazzi, Fontana, Venturini)  
Presenti: n. 29 (il Consigliere De Facci non partecipa al voto)  
Astenuti: n. 1 (Mognato)  
Votanti: n. 27  
Favorevoli: n. 19  
Contrari: n. 8 (Bison, Meneghetti, Boscolo, Musolino, Melchiori, Padovese, Bertoldo Paolo, Mazzonetto)

**per l'effetto è approvato.**

III^ Emendamento:

Assenti: n. 8 (Gallo, Mazzolin, Piazzini, Geremia, Simionato, Bazzi, Fontana, Venturini)  
Presenti: n. 29 (il Consigliere De Facci non partecipa al voto)  
Astenuti: n. 1 (Mognato)  
Votanti: n. 27  
Favorevoli: n. 19  
Contrari: n. 8 (Bison, Meneghetti, Boscolo, Musolino, Melchiori, Padovese, Bertoldo Paolo, Mazzonetto)

**per l'effetto è approvato.**

Interviene la Consigliera Zanutel per precisare che l'introduzione della così detta "CLAUSOLA SOCIALE" oggetto degli emendamenti del gruppo di Rifondazione Comunista è naturalmente da inserire anche nel capitolato di gara.

Il Consigliere Bertoldo Aldo del gruppo di Rifondazione Comunista deposita il testo scritto della dichiarazione di voto del gruppo (allegato sub c) che viene inserita a verbale ai sensi della lettera f), comma 2, art. 60 del Regolamento del Consiglio Provinciale.

Dopo l'intervento di numerosi Consiglieri per le dichiarazioni di voto il Presidente del Consiglio pone in votazione palese il provvedimento nel suo complesso come emendato il cui esito è di seguito riportato:

Presenti: n. 30 (entra il Consigliere Venturini)

Astenuti: n. 2 (Bertoldo Aldo, Zanutel)  
Votanti: n. 28  
Favorevoli: n. 20  
Contrari: n. 8 (Bison, Meneghetti, Boscolo, Musolino, Melchiori, Padovese, Bertoldo Paolo,  
Mazzonetto)

**per l'effetto è approvato.**

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO  
GIULIANO DI BERNARDO

IL SEGRETARIO GENERALE  
GABRIELE MARZIANO

La presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio Informatico il giorno 13/06/2003 rimanendovi per 15 gg. consecutivi a tutto il 28/06/2003, ai sensi e per gli effetti dell'art. 124 del D.Lgs. 267 del 18.08.2000.

p. IL SEGRETARIO GENERALE  
Funzionario amministrativo  
Dott.Maria Ugliano

Il presente provvedimento è esecutivo il 24/06/2003 per decorso del 10° giorno dalla pubblicazione ex art. 134 - 3° comma - D.Lgs. n. 267/2000

p. IL SEGRETARIO GENERALE  
Funzionario amministrativo  
Dott.Maria Ugliano

La presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio Provinciale per 15 gg. consecutivi dal 13/06/2003 al 28/06/2003

Funzionario amministrativo  
Dott.Maria Ugliano

**L'ALLEGATO E' DISPONIBILE PRESSO LA SEGRETERIA GENERALE  
DELLA PROVINCIA DI VENEZIA**