

 **Consiglio Regionale del Veneto**
I del 12/05/2021 Prot.: 0007912 Titolario 2.16.1.3
CRV CRV spc-UPA



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale
XI legislatura

Proposta n. 599 / 2021

PUNTO 14 DELL'ODG DELLA SEDUTA DEL 04/05/2021

ESTRATTO DEL VERBALE

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 79 / IIM del 04/05/2021

OGGETTO:

Risposta all'interrogazione a risposta immediata n. 105 del 24 Marzo 2021 presentata dai Consiglieri Erika BALDIN e Jonatan MONTANARIELLO avente per oggetto "ANCOR PRIMA DELLA GARA EUROPEA LA FERROVIA CHIOGGIA ROVIGO È GIÀ SU UN BINARIO MORTO?".



COMPONENTI DELLA GIUNTA REGIONALE

Presidente	Luca Zaia	Presente
Vicepresidente	Elisa De Berti	Presente
Assessori	Gianpaolo E. Bottacin	Presente
	Francesco Calzavara	Presente
	Federico Caner	Presente
	Cristiano Corazzari	Presente
	Elena Donazzan	Presente
	Manuela Lanzarin	Presente
	Roberto Marcato	Presente
Vicesegretario verbalizzante	Stefania Zattarin	

RELATORE ED EVENTUALI CONCERTI

ELISA DE BERTI

STRUTTURA PROPONENTE

AREA INFRASTRUTTURE, TRASPORTI, LAVORI PUBBLICI, DEMANIO

APPROVAZIONE

Sottoposto a votazione, il provvedimento è approvato con voti unanimi e palesi.





OGGETTO: Risposta all'interrogazione a risposta immediata n. 105 del 24 Marzo 2021 presentata dai Consiglieri Erika BALDIN e Jonatan MONTANARIELLO avente per oggetto "ANCOR PRIMA DELLA GARA EUROPEA LA FERROVIA CHIOGGIA ROVIGO È GIÀ SU UN BINARIO MORTO?".

Il relatore propone alla Giunta di adottare la seguente risposta:

Come noto, ai sensi della Legge regionale n. 40/2018, la Regione del Veneto ha affidato la gestione dei contratti di servizio con le imprese ferroviarie esercenti nel territorio regionale, ad Infrastrutture Venete S.r.l.; nell'ambito di applicazione dei predetti contratti rientra altresì il servizio di trasporto ferroviario sulla linea Chioggia-Rovigo.

Infrastrutture Venete, interpellata sul tema posto dall'interrogazione in argomento, con nota prot. 173928 del 16/4/2021, nel confermare che la gara per l'affidamento del servizio è stata avviata in conformità alle normative comunitarie, nazionali e regionali ed agli indirizzi di settore dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), ha dichiarato che la procedura di gara è finalizzata alla tutela del diritto alla mobilità costituzionalmente previsto, mediante il potenziamento del servizio di trasporto pubblico, nell'ottica di una gestione fondata sui principi di economicità ed efficienza dello stesso.

In tal senso, a sostegno e sviluppo della qualità del servizio reso e con ricaduta nell'ambito di gara, sono previsti investimenti sia nelle infrastrutture (completamento dell'elettrificazione della Adria-Mestre) che nel materiale rotabile (acquisto di nuovi elettrotreni) oltre ad una politica di progressivo svecchiamento della flotta dei treni diesel.

Con specifico riferimento alla linea Chioggia-Rovigo, richiamata nell'interrogazione in parola, si rileva che gli interventi manutentivi e tecnologici a tale infrastruttura ferroviaria spettano a RFI S.p.A. in qualità di concessionario dello Stato.

Dalla relazione presentata da Infrastrutture Venete, emerge altresì che nel territorio di cui trattasi, è presente un limitato livello di mobilità in ragione degli indicatori demografici, quali il ridotto numero di abitanti e una bassa densità di popolazione, influenzati anche da dinamiche demografiche negative. A questi elementi si devono sommare gli effetti della presenza di alternative modali (trasporto su gomma) che caratterizzano le principali linee di origine/destinazione, come ad esempio le direttrici Chioggia-Venezia o Chioggia-Padova. Sulla la linea Chioggia-Rovigo, il numero medio di passeggeri nel 2019, pari a 591 nel giorno feriale medio, ha comportato un load-factor (coefficiente di carico) medio annuo di circa il 10%, espresso in termini di viaggiatori*km/n.posti*km.

Dal punto di vista economico la percentuale di copertura dei ricavi tariffari rispetto ai costi è mediamente inferiore al 10% (nel 2019 era l' 8,5%), tanto da poter definire il servizio a "domanda debole", anche in paragone agli altri servizi oggetto di gara; sulla Adria-Mestre, infatti, il rapporto di copertura è mediamente del 20% e del 17% sulla Rovigo-Verona.

Atteso che i valori di copertura rilevati si attestano al di sotto del riferimento del 35% individuato dall'art. 19 del D.Lgs n. 422/1997 e più volte richiamato nella normativa regionale (L.R. n. 25/1998, artt. 19, 20, 27 e 30), nelle condizioni date, pur nella stretta scelta del mantenimento del servizio di trasporto pubblico, si sono doverosamente valutate diverse ipotesi di servizio, o di scenari di esercizio, tali da consentire un adeguato livello quali-quantitativo del servizio reso a fronte di una corretta gestione dei costi e di equilibrio economico del contratto, tenuto inoltre conto che l'ART, con propria delibera n. 120/2018, ha imposto una riduzione dei costi operativi del 2,21% in 5 anni, da applicare alla specifica gara.

Per la linea Chioggia-Rovigo, in tale contesto, sono stati presi in considerazione diversi scenari caratterizzati ciascuno da uno specifico modello di esercizio, come di seguito sintetizzato:

- Scenario "inerziale" che prevede il mantenimento del servizio attuale, totalmente ferroviario;
- Scenario "conservativo" che prevede nella fascia oraria di morbida l'effettuazione mediante bus di alcuni servizi sulla tratta Adria-Chioggia;



- Scenario "prudenziale" che prevede la completa sostituzione del servizio ferroviario con servizi bus sulla linea Chioggia - Adria - Rovigo.

Come previsto dalla Delibera ART n. 154/2019, atteso che si considera comunque importante il mantenimento in esercizio dell'intera linea Chioggia-Rovigo, Infrastrutture Venete s.r.l., dopo confronto anche con RFI, sta predisponendo la "Relazione di Affidamento" da sottoporre all'esame della stessa ART, sulla base di un modello di esercizio ottenuto come "variante" del summenzionato scenario "conservativo" presentato agli stakeholders;

Detto modello di esercizio, sulla base di un preciso studio sugli orari ed i turni del materiale, consente, con una riduzione inferiore al 20% delle percorrenze del treno sostituite con bus extra-urbani, il raggiungimento degli obiettivi di tutela del servizio e di efficientamento dei costi.

Fermo restando l'adeguato dimensionamento dei posti offerti con bus ai livelli di domanda storicamente rilevati, l'eventuale aumento dei tempi di percorrenza tra le modalità treno e bus è comunque contenuto grazie alla maggiore flessibilità d'uso del bus (tempi di giro-banco trascurabili e nessun problema di incroci) ed alla possibilità di uso di un maggior numero di mezzi rispetto ai convogli ferroviari; non ultimo, la percezione di detto aumento va rapportata alla effettiva percorrenza dei viaggiatori, la maggior parte dei quali compie spostamenti solo su tratte parziali della linea.

LA GIUNTA REGIONALE

UDITO il relatore, il quale dà atto che la struttura competente ha attestato, con i visti rilasciati a corredo del presente atto, l'avvenuta regolare istruttoria della pratica, anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione statale e regionale, e che successivamente alla definizione di detta istruttoria non sono pervenute osservazioni in grado di pregiudicare l'approvazione del presente atto;

DELIBERA

1. di approvare, nel testo riportato in premessa, la risposta all'atto ispettivo richiamato in oggetto;
2. di incaricare dell'esecuzione del presente atto la Segreteria della Giunta - Direzione Verifica e gestione atti del Presidente e della Giunta.

IL VERBALIZZANTE
Segretario della Giunta Regionale
f.to - Dott. Lorenzo Traina -

Risposta data dalla Giunta regionale
nella seduta del Consiglio regionale n.
.....19..... del 11/05/2021
Per ulteriori informazioni si rinvia al
resoconto integrale della seduta.

UFFICIO
ATTIVITA' ISTITUZIONALI
Il Dirigente

Cloude

