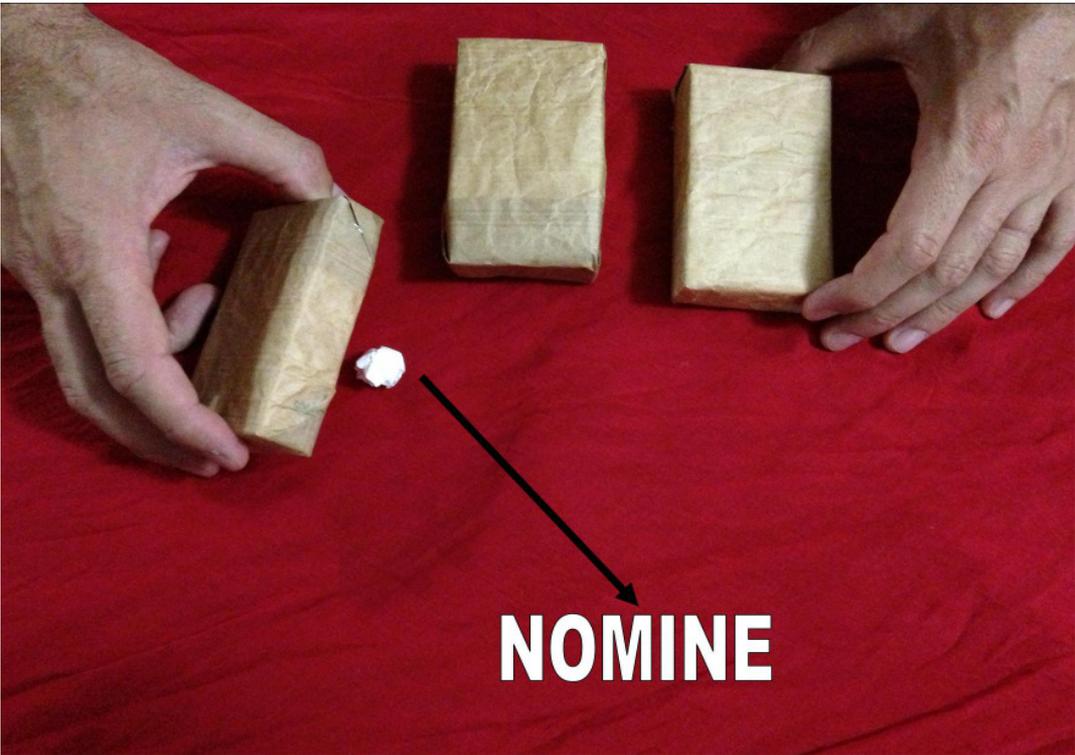
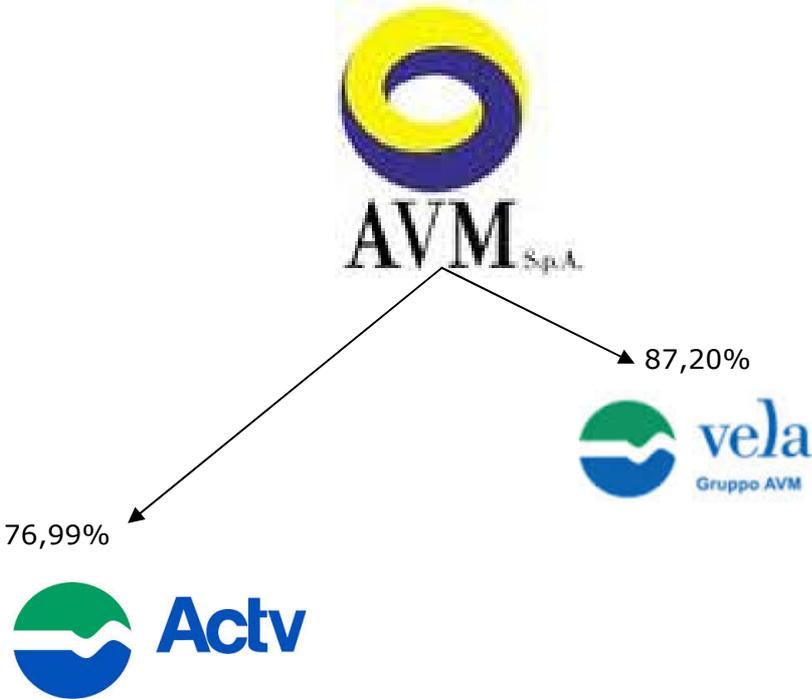


AZIENDA ACTV – GESTIONE E SCELTE



In attuazione di quanto previsto dalla DGC n. 126/2011 del Comune di Venezia in merito al nuovo modello organizzativo di riassetto delle società della mobilità del Comune di Venezia e alla delibera del Consiglio Comunale di Venezia n.140/2011, **il 27 aprile 2012** si è riunita l'assemblea straordinaria dei soci AVM S.p.A. con la quale viene approvato il conferimento alla stessa del pacchetto azionario di **ACTV S.p.A.** di proprietà del Comune di Venezia, in ottemperanza alla delibera comunale n.35 del 23/04/2012, costituendo così il primo reale tassello della riorganizzazione dell'intera mobilità voluta dal Comune di Venezia e iniziata con l'atto di indirizzo della Giunta Comunale n. 44 del 4/11/2010.

Con tale atto **AVM S.p.A.** ha acquisito il controllo di **ACTV S.p.A.** e potrà esercitare tutte le attività connesse all'esercizio del ruolo di controllante anche ai sensi dell'art.2497 e seguenti del codice civile.

Sempre nell'ambito della razionalizzazione delle aziende della mobilità, il 30 ottobre 2012 fra i presidenti di **AVM S.p.A. e ACTV S.p.A.** viene firmato l'atto notarile con cui viene ceduta la proprietà del pacchetto azionario di **Vela S.p.A.** a fronte della proprietà di una parte degli uffici della sede direzionale di AVM S.p.A. al Tronchetto.

Con questo atto pertanto **AVM S.p.A.** ha acquisito il controllo anche di Vela S.p.A., completando di fatto il primo step del suddetto progetto di riorganizzazione della mobilità del Comune di Venezia.

A partire dal mese di settembre 2012 tale progetto è entrato nella fase attuativa,

Il personale in ACTV alla data del 31/12/2012, è così suddiviso:

Dipendenti divisi per categoria:

	Forza media 2012	Costo personale 2012
<u>STAFF:</u>		
Dirigenti	12	2.800.484
Quadri	37	3.037.988
Personale Amministrativo	303	12.944.156
<u>ESERCIZIO:</u>		
Funzionari/Verificatori	173	8.541.792
Comandanti/Marinai/Motoristi	1.110	53.352.147
Autisti	874	41.135.581
Manutentori	264	11.416.486
Totale complessivo	2.773	133.228.634
Personale inidoneo medio nel 2012	58	2.753.550

Le scelte economiche e di gestione della Direzione ACTV

Nel 1999, anche l'ACTV annunciava un programma di rinnovamento del proprio parco mezzi con una particolare attenzione riservata ai problemi di inquinamento idrodinamico.

Dopo la presentazione agli inizi dell'anno del prototipo, formato taxi, denominato "mangiaonde" dell'americano Charles Robinson, l'ACTV firmava un contratto con il cantiere Knight & Carver a San Diego per un vaporetto **MANGIAONDE** lungo 20 metri, largo 6, dotato di due motori posteriori di 200 cavalli e di 150 o 120 posti a sedere. Assieme al vaporetto, arriveranno a Venezia anche il progetto e lo stampo dello scafo per essere così riprodotto con facilità.

Il tutto costerà all'ACTV circa 450 mila dollari, ovvero 900 milioni di lire, lo stesso prezzo di un vaporetto normale. Sempre in quest'ultimo anno l'ACTV inaugurava un nuovo motobattello, il "Ruggero G.", una via di mezzo tra i vecchi battelli foranei con cabina e le motonavi di stazza ridotta.

Più stabile e più silenzioso dei vecchi modelli, il moto battello costruito presso i cantieri De Poli di Pellestrina, andava ad arricchire il nuovo parco mezzi dell'Azienda municipale. Si chiamava invece "**Sandra Z.**" la nuova motonave della flotta ACTV, costruita sempre dai **Cantieri De Poli**, in grado di trasportare 1.200 persone, attrezzata con un motore Schottel, con nuove soluzioni per la propulsione, i camini e la carena, per diminuire il moto ondoso, l'inquinamento acustico e gli scarichi.

Sempre nell'intento di ridurre l'inquinamento e il moto ondoso, l'ACTV presentava nel dicembre 1999 il prototipo LIUTO (Low Impact Urban Transport water Omnibus), un vaporetto "ecologico". Il progetto era finanziato dal programma Brite-Euram della Comunità Europea con la partecipazione di sei partners appartenenti a tre differenti paesi europei. L'obiettivo finale del programma era il disegno e la costruzione di imbarcazioni per il trasporto passeggeri con un materiale innovativo in vetroresina, aventi una bassa generazione di onde, ridotti effetti di turbolenza dell'elica e basso consumo di energia. Liuto rispondeva a questi requisiti e la collaborazione con imprese come la Montedison e l'Ansaldo, il Dipartimento di Ingegneria Navale dell'Università di Napoli e gli olandesi della Marin, permetteva al nuovo vaporetto di essere più manovrabile e in grado di provocare un'onda ridotta sull'acqua, con una riduzione del 30 per cento del moto ondoso. Liuto poteva contare su un propulsore con pale in fibra di carbonio, prodotto dalla tedesca Schottel e dalla Sva. Il motore era diesel ed elettrico.

Accanto ai nuovi vaporetti, l'ACTV pensava anche a un veloce collegamento tra la Città Storica, le isole e alcuni punti della terraferma lagunare, da effettuare attraverso l'uso **d e l l ' hovercraft.**

Il mezzo, impiegato già lungo il Tamigi per il trasporto veloce dei pendolari tra i Docks e Londra centro, poteva secondo l'ACTV e i suoi consulenti, essere un mezzo veloce di collegamento che non provocava moto ondoso e danni all'ambiente lagunare. I motori erano dei normalissimi diesel raffreddati ad aria, il consumo orario di gasolio, con 80 passeggeri trasportati a 30 nodi, era di 165 litri (400 lire al litro). La nuova generazione di hovercraft non provocava più rumore - 75 decibel a 25 metri - e aveva basso impatto ambientale, con una pressione di 140 chili per metro quadrato.

L'entusiasmo dei vertici dell'ACTV sull'idea hovercraft si scontrava però con dei problemi pratici, ovvero il limite massimo ammissibile della velocità in laguna che è di 20 chilometri all'ora contro i possibili 50 dell'hovercraft e quindi, per realizzare il progetto, sarebbe servita una deroga ai limiti velocità e una linea di percorso riservata a cavallo tra il canale e le barene, dato che l'hovercraft corre a un metro d'altezza sul livello dell'acqua. Però, senza dubbio, le successive sperimentazioni eseguite nel marzo 2000 dall'ACTV in laguna nord, dimostravano che vi era una concreta possibilità di usare l'hovercraft per effettuare collegamenti veloci in direzione Tessera - Venezia.

FONTE: Moto ondoso - Storia di un problema di Giannandrea Mancini

1. MANUTENZIONE

- Sandra Z
- Battello 230
- Motonavi Adria e Clodia
- mangiaonde
- Motozattera Lido di Venezia
- Cantieri De Poli

Sandra Z

Relazione ACTV del 28/02/2013

Costi di acquisto: €. 2.500.000

Tempi di utilizzo: la motonave è entrata in servizio nel 2000 e sino al 2004 fu impiegata in servizio di linea. Durante questo periodo si sono registrati diversi incidenti ed avarie, otto dei quali di particolare gravità, tali da far ritenere la nave non adatta al servizio di linea ove vi sono orari, tempi di percorrenza, attracchi particolari che richiedono una facile manovrabilità della nave. Così dal 2005 la motonave è stata impiegata nei "servizi speciali" quali servizi di noleggio, trasferimenti delle tifoserie di calcio, corse bis ecc.

Costi di manutenzione: circa 40.000 €/anno di manutenzione ordinaria

Prospettive di utilizzo futuro: si prevede la definitiva dismissione della nave, attraverso la vendita.

Appare dubbia la notizia di voler vendere l'unità, se non come ferro vecchio a peso. Sono cronaca degli ultimi giorni il fatto che sono sparite dall'unità i cavi elettrici, e probabilmente molto altro visto che passando a fianco l'unità si vede che al posto delle porte ci sono dei tavoloni.

L'unità, sembra sia in condizioni di **non** navigabilità e di difficile ripristino se non con spese cospicue, in parte per le difficoltà di gestione del prototipo ma soprattutto per l'incuria della gestione che l'ha vista diventare prima deposito, vedi servizio del Gabibbo di striscia la notizia, e poi abbandonata "ai ladri" al Tronchetto .

Motoscafo 230

Relazione ACTV del 28/02/2013

Tempi di utilizzo: il motoscafo è entrato in servizio verso la fine del 2001. Il prototipo è stato costruito con l'obiettivo di sperimentare la possibilità di aumentare la capacità di trasporto dei motoscafi impiegati nelle linee "giracittà". Alla prova in acqua però si è riscontrata da subito una certa difficoltà di manovra all'imboccatura del Canale di Cannaregio ed in particolare al passaggio sotto il ponte delle Guglie data la maggiore lunghezza e larghezza dello scafo. Il motoscafo è stato perciò impiegato in linee diverse dal "giracittà", quali la linea 20, la mostra del cinema, servizi di noleggio, corse bis, sfollamenti balneari.

Costi di manutenzione: 36.500 E di manutenzione circa e ordinaria e 35.000 E di straordinaria.

Viene utilizzato in linea 20 (S. Servolo) ma ha dei costi di manutenzione e gestione enormi se paragonati agli altri mezzi, e il suo è un utilizzo tanto per farlo funzionare dato che è stato messo su una linea non certo remunerativa. Fondamentalmente presenta 2 problemi dalla nascita, il primo progettuale è nato con una linea d'acqua e un disegno già noto e sperimentato negli anni 80/90 con notevole insuccesso sulla linea 13 (per S. Erasmo) ; secondo una progettazione avveniristica del sistema di controllo e gestione motori (fornito dalla Ottomelara di La Spezia) di derivazione militare altamente spinta e di difficile utilizzo in una realtà che chiede semplicità di esercizio come quella di ACTV

Adira e Clodia

Relazione ACTV del 28/02/2013

Costi di acquisto: MJN Clodia € 531.463; MJN Adria € 537.941.

Tempi di utilizzo: queste motonavi, entrate in servizio nel 1988, sono state costruite per il collegamento Chioggia- Pellestrina. Hanno una minore capacità di portata rispetto ad una motonave tradizionale in quanto di dimensioni ridotte, e prevedono una tabella di armamento a cinque persone contro le sei (di quell'epoca) di una motonave tradizionale. A seguito delle pressanti richieste dell'utenza, fatte proprie anche dall'Amministrazione Comunale, nel mese di Giugno 2003 sono stati introdotti in questa linea i moto battelli foranei che, con due mezzi e due persone in meno rispetto alla motonave, assicuravano una frequenza 30 minuti anziché una frequenza oraria aumentando perciò l'offerta di trasporto praticamente a parità di costo. In conseguenza di tale provvedimento le due motonavi hanno trovato scarso utilizzo in Actv e per tale motivo, nel 2003, è stato stipulato un contratto di noleggio dello scafo con la società Amat di Taranto con il quale abbiamo ricavato, da allora sino ad oggi, circa un milione di euro, che corrisponde a poco meno del valore di acquisto.

Costi di manutenzione: Nessun onere in quanto la manutenzione è prevista completamente a carico di Amat.

Prospettive di utilizzo futuro: continueranno ad essere noleggiate alla società Amat di Taranto.

L'operazione non ha senso, ancora meno le dichiarazioni di ACTV se in 10 anni ha portato nelle casse 100.000 €/anno e sommato ai 40.000 € della manutenzione annuale dichiarati da ACTV, e visto che, l'unità porta circa 400 persone e che ha un equipaggio di 5 persone si ottiene

Ipotesi Costi attuali		Possibili ricavi a Venezia	
Noleggio annuo circa - a Taranto	100.000,00 €	Capienza max 400 posti Ipotesi: 100 biglietti viaggio x3 viaggi giorno A/R a 5 € x 220 gg/anno	660.000€
manutenzione a Taranto	40.000,00 €		
Personale unità navigazione (costo/medio 40.000 anno x 5 adetti)	200.000,00 €		
Gasolio - dati sovrastimati (6 ore moto = 400 litri x 220gg. Al costo di €. 1 /litro)	88.000,00€		
totale	428.000,00	totale	660.000€
			- 428.000€
		TOTALE	+232.000

Se nell'anno 2013 appare l'ipotesi di un maggior incasso in €. 232.000.00 **dal 2003 ad oggi quanto si sarebbe potuto incassare ??? (1 - 2 MI di Euro?)**

Facendo le comparazioni con dati economici tra Taranto e Venezia (utilizzati dal Direttore della navigazione Fontanella) si evince che questa operazione appare un affare per chiunque l'avesse stipulato.

L'operazione che lascia perplessi è perché si debba finanziare la Regione Puglia con un mezzo costruito con i soldi della Regione Veneto?

Mangia Onde

NOTA SUL "MANGIAONDA" - Relazione ACTV del 28/02/2013

Nel corso del mese di novembre del 1998, la società Mangia Onde.Co, una società di Engineering navale operante negli USA, presentò ad Actv un'idea progettuale per lo sviluppo e costruzione di un natante in grado di ridurre o eliminare il moto ondoso provocato dalle imbarcazioni adibite al trasporto pubblico nella laguna di Venezia.

Actv, anche su sollecitazione dell'Amministrazione Comunale, ritenne di dover prendere in seria considerazione tale idea, esaminando il progetto e presenziando nello stesso mese di novembre, con propri rappresentanti, all'esecuzione di prove tecniche, su un modello di "Mangiaonda" da 22 piedi (6,7m), svoltesi in località S. Diego U.S.A., per la verifica d'idoneità e di efficacia della riduzione del moto ondoso provocato da un mezzo simile, per conformazione dello scafo, a quello che si intendeva utilizzare nella laguna veneta.

Successivamente, a seguito del riscontro positivo delle prove sopra ricordate,

- in data 4/1/1999, fu sottoscritto un protocollo d'intenti tra Actv, MO.Co, che prevedeva, tra l'altro, da parte di ACTV, l'eventuale acquisto di un mezzo navale da 30 (9,1 m) piedi e da parte di MO.CO, lo sviluppo di un progetto preliminare per la costruzione di un modello di circa 22 metri, per il trasporto di circa 120-130 persone, con utilizzo di motori da 200 cavalli montati nella parte anteriore dei canali delle ali;
- in data 24/4/1999, su richiesta di Actv, MO.CO forniva un preventivo per i due natanti, da costruire nel cantiere Knight & Carver di S. Diego, per un importo relativo a progetto, stampo e scafo, per quello di 31 piedi pari a 295.000\$, mentre per quello da 22 metri pari a 800.000 \$. Trasporto e oneri d'importazione esclusi.

Actv, considerata l'eccessiva onerosità della proposta, decideva di proseguire nell'acquisizione di un solo scafo + stampo di 20 metri, stipulando, a S. Diego California in data 02/07/1999, i contratti di progettazione e di costruzione con MO.CO e con il cantiere Knight & Carver.

In seguito, il 15/9/1999, dopo una più approfondita analisi dei costi di trasporto, dello scafo e dello stampo, ACTV decise di procedere, in accordo con i fornitori, ad una revisione del contratto di costruzione rinunciando allo stampo, con conseguente riduzione degli oneri economici che assommavano:

- *per la progettazione e royalties*, contratto firmato a due tra ACTV e MQ.CO. (progettista), a \$ 50.000 + \$ 22.500 (per una imbarcazione);
- *per la costruzione dell'imbarcazione*, contratto firmato a tre, tra Actv, KNIGHT & CARVER (costruttore) e MQ.Co., a \$ 525.000, senza lo stampo.

I

I contratti fanno riferimento alla fornitura (in California) di un'imbarcazione M.O. da 20 metri di lunghezza, dotata di due motori CUMMINS da 430 Hp, due invertitori accoppiati ai motori, due assi, due eliche e due timoni.

Il contratto non includeva: il trasporto in Italia del mezzo, stimato al tempo in Lire 200.000.000, gli oneri di importazione, stimati in Lire 342.510.000, calcolati come 35% del valore dell'imbarcazione e l'accessoriamento dell'imbarcazione stimato in Lire 250.000.000, per un totale di 792.510.000 €. (426.000\$ circa) e neppure la costruzione dello stampo necessario alla ripetibilità dello scafo dell'imbarcazione stimato in \$ 200.000.

Il "Mangiaonde2, completato in California nella primavera avanzata del 2000, veniva presentata ufficialmente all'Isola della Certosa di Venezia il giorno 30/11/2000.

In quella data, l'imbarcazione non poteva però essere utilizzata, in quanto ancora mancante degli allestimenti, ma soprattutto perché sprovvista del Certificato di Classe e quindi impossibilitata a navigare.

Per ottenere tale certificato era indispensabile ottemperare alle prescrizioni RINA e precisamente:

- l'isolamento del locale apparato motore (LAM) con opportuni pannelli ignifughi certificati RINA;
- il trattamento con resine autoestinguenti della superficie interna dello scafo;
- la presentazione della certificazione RINA (risultata mancante) dei componenti elettromeccanici, di cui è stata dotata l'imbarcazione alla consegna a San Diego.

Venne pertanto deciso di incaricare la società STN di provvedere a quanto necessario perché l'imbarcazione potesse ottenere la certificazione indispensabile per poter essere inserita nella flotta Actv, adibita al Trasporto Pubblico Locale di Venezia e, di conseguenza, venne emesso un ordine a STN i cui contenuti includevano principalmente:

- il completamento della progettazione per l'ottenimento della certificazione RINA,
- le prestazioni RINA per l'esame della progettazione e delle prove,
- le prove meccaniche sui pannelli da installare a bordo (sulla struttura),
- le prove a fuoco sui pannelli,
- il ciclo di prevenzione dell'osmosi e carenaggio.

In seguito alle risultanze del lavoro sviluppato da STN è stato elaborato, sempre da STN, un preventivo dei lavori per il completamento dell'imbarcazione e, quindi, l'ottenimento della Classe.

Il preventivo, che ammontava a € 350.998, comprensivo dell'allestimento del mezzo, venne consegnato ad Actv nella primavera 2002 e, dopo l'esame da parte dei tecnici della manutenzione navale dell'Azienda, fu anche ritenuto sottostimato di almeno un 10%.

Parallelamente all'esame dei requisiti tecnici e di quanto necessario per l'ottenimento delle necessarie autorizzazioni alla navigazione, venivano approfondite le varie ipotesi di utilizzo del "Mangiaonde" considerato che:

- ha dimensioni tali per cui non può essere utilizzato né nel Canal Grande, per via della larghezza, né nel Canale di Cannaregio (non passa sotto il ponte delle Guglie);
- la velocità a cui l'imbarcazione in oggetto, secondo il parere del progettista americano, esprimerebbe il massimo delle sue potenzialità, come "mangiatore delle proprie onde", è di 21 miglia/h; tale velocità, però, non può mai essere raggiunta in quanto la max velocità consentita in laguna (e solo in zone definite) è di 20 km/h (10,8 miglia nautiche/h);
- l'imbarcazione ha un soffitto della cabina passeggeri molto basso (2,20 m) che provoca un senso di disagio e di soffocamento nei passeggeri in piedi. Sarebbe quindi da utilizzare con passeggeri seduti con conseguente forte limitazione del numero di persone trasportabili (82);
- la linea dello scafo è del tutto simile a quella già sperimentata da Actv sul m/s 180, con risultati negativi per il confort dei passeggeri: in caso di acque mosse, le onde brevi, tipiche della laguna, si infrangono sul fondo dell'imbarcazione creando, anche in questo caso, malessere e disagio per i trasportati,
- l'imbarcazione è completamente al di fuori degli standard Actv; quegli standard che permettono una gestione di magazzino, economicamente compatibile con la dimensione della flotta, per facilità di individuazione e utilizzo delle parti di ricambio da parte degli operatori e di approvvigionamento con costi - appropriati al numero di pezzi acquistati,
- le uniche linee su cui sarebbe stato possibile utilizzarlo erano quelle per l'aeroporto, S. Erasmo, Fusina, Porto/Area Marciana, alcune delle quali non incluse tra quelle attualmente gestite da Actv ed esercite, in gran parte, con imbarcazioni il cui costo è pari a quanto sarebbe stato necessario ancora spendere per rendere navigabile il "Mangiaonde".

Conclusioni

Per le ragioni sopraesposte, in particolare per:

- l'eccessiva onerosità per il completamento dell'imbarcazione, che avrebbe richiesto risorse aggiuntive diversamente utilizzabili per investimenti in barche maggiormente fruibili per il TPL;
- la gravosità della manutenzione ordinaria e straordinaria, dovuta all'unicità, dell'imbarcazione, che avrebbe comportato un incremento dei costi di gestione;

unitamente alla scarsa possibilità di impiego nelle linee di TPL esercite da Actv e all'impossibilità di utilizzarla al di fuori del TPL per ragioni normative, hanno portato l'Azienda ad abbandonare il progetto.

Recentemente, quando ormai si era giunti nella determinazione di disfarsi dello scafo, è giunta in Azienda una richiesta da parte di un compratore di acquistare quanto restava dell'imbarcazione per una somma pari a 20.000 €. Il consiglio d'amministrazione di Actv ha deciso di accettare la proposta.

NOTE:]

Per quanto attiene i due motori con cui l'imbarcazione era stata dotata direttamente dal cantiere costruttore, si tratta di due motori CUMMINS modello 6BT5.9M da 5,9 litri di cilindrata, sei cilindri in linea, potenza de-tarata a 134,5 kw a 2500 rpm.

Tali motori non sono utilizzabili sulle imbarcazioni della flotta Actv, ad eccezione sul solo m/s 230 dopo opportune modifiche come ricambi.

I due motori sono in buone condizioni e sono attualmente immagazzinati nel Cantiere di S. Elena.

Motozattera Lido di Venezia

il "superferry" d'oro

Relazione ACTV del 28/02/2013

Costi di acquisto: € 3.183.000 + altri € 1.600.000 per la messa in classe definitiva, la rimotorizzazione e altri lavori richiesti dall'Amministrazione Comunale per rendere maggiormente confortevole, specie per le persone diversamente abili, l'utilizzo dell'imbarcazione.

Il Ferry Lido di Venezia è di concezione più moderna rispetto a quella con cui sono stati progettati il San Nicolò ed il Metamauco, praticamente coetanei, (navigabilità bidirezionale, facilità di manovra con eliche orientabili, impiego per trasporto tutto-ponte).

Tempi di utilizzo: il ferry è entrato in servizio nel 2009/2010 ed è stato acquistato per aumentare l'offerta di circa il 50% dei Ferry attualmente in dotazione, a parità di persone impiegate, nella linea 17 (Tronchetto-Lido). E' sempre stato impiegato in linea 17.

Costi di manutenzione: 186.000 € di manutenzione ciclica e ordinaria e 144.000 € di straordinaria.

Prospettive di utilizzo futuro: continuerà ad essere impiegata in linea 17.

Per prima cosa bisogna ricordare perché è stato comperato; doveva fare fronte come terza unità, alle soste del Metamauco e del S. Nicolò e i risultati si vedono in aprile/maggio di quest'anno, il mezzo ha navigato in alcuni giorni con San Marco e Marco Polo unità che si davano già per rottamate o vendute (vedi M. Polo).

L'Azienda ha cercato di coprire la spesa enorme di manutenzione fin dal momento in cui è stata acquistata e portata in cantiere. Lo stesso Direttore della manutenzione sembra sia stato richiamato dallo stesso Consiglio di Amministrazione, per rispondere agli acquisti autorizzati sotto la soglia dei 200.000€ (*cifra massima per non incorrere in gare di appalto*) arrivando a spendere più di 1 milione di Euro.

Il Presidente Panettoni concepì l'idea fantasiosa "dell'ammiraglia", e dei 100 posti auto poi diventati moduli. La capacità del ferry-boat, in definitiva riesce ad imbarcare 8/9 macchine in più rispetto "alle non ammiraglie" Metamauco e S. Nicolò costruite con le caratteristiche rispondenti alle condizioni climatiche della laguna di Venezia (+ 30° d'estate e a - 10 d'inverno)

Il Lido di Venezia è stato costruito per navigare in mare (sistema di raffreddamento motori diretto) costruito in Grecia, per navigare in mare e sicuramente diversi dalla nostra laguna dove piove poco e la temperatura non va sotto 0°. Pertanto ad ogni inverno per avarie varie la motozattera si ferma lavorando circa solo 120 giorni/anno.

Costi della manutenzione (*dati da ACTV*) relativamente alla Zattera sembrano non corrisponderti e lasciano forti dubbi, basti pensare che nel 2012 a causa del sistema di raffreddamento motori (*formato da 4 unità*) a presa diretta dal mare, unica della flotta ACTV , si sono cambiati innumerevoli giranti e gruppi pompa al prezzo di 400€ per le giranti e circa 2.000€ i gruppi pompa; da indiscrezioni si parla di almeno 60 interventi per il ripristino.

* A seguito dell'interrogazione presentata dal consigliere Scarpa/Costalunga/Locatelli/Zuin venne chiesto che l'azienda si facesse carico di silenziare i mezzi per l'eccessiva rumorosità emessa al suo transito, in quanto supera molto probabilmente la soglia prevista per legge in materia di rumorosità in aree urbane di mezzi di trasporto pubblico.

- il mezzo ha lavorato nel **2012**, per circa 250gg; fermandosi per più di 100 gg
Nel 1° semestre 2013, la motozattera risulta che si sia fermata circa 70gg.

Cantiere Tronchetto

Risulterebbero stimata per l'esecuzione delle opere di terra e mare la somma di €. 30.000.000,00... **attualmente cantiere ancora fermo**

Cantieri De Poli



Nel 2010 il Tribunale di Venezia, con provvedimento del 4 aprile/02/2010, ha omologato la richiesta di ammissione al concordato preventivo della società Cantiere Navale De Poli Spa in liquidazione, avviando la procedura fallimentare per la cessione del bene al miglior offerente. ACTV dopo aver effettuato gli opportuni approfondimenti ha presentato, in data 10/12/2010, l'offerta irrevocabile d'acquisto del complesso aziendale per **12,3 mln/€**, risultando il migliore offerente in sede di gara.

L'acquisto del complesso aziendale "Ex Cantiere De Poli" con sede nell'isola di Pellestrina, ha ridisegnato il progetto relativo al nuovo assetto della cantieristica ACTV. Il progetto iniziale infatti prevedeva il trasferimento dell'attuale cantiere navale di S.Elena al Tronchetto (costo previsto circa 30 mln/€) e la ristrutturazione del sito industriale dell'Arsenale rendendolo più idoneo all'uso. L'aggiudicazione dell'ex Cantiere De Poli ha aperto nuove prospettive di riorganizzazione della cantieristica aziendale grazie al fatto di poter così disporre di un insediamento produttivo di maggiori dimensioni (24.950 mq contro i 15.100 mq dell'Arsenale) e maggiore capacità produttiva, dotato di un bacino galleggiante di dimensioni tali da consentire la manutenzione delle unità maggiori, Lido di Venezia compreso; di sostituire il sito dell'Arsenale, convertendo l'investimento previsto per la ristrutturazione dello stesso (circa 8,7 mln/€) classificabili come spese su beni di terzi, e quindi sostanzialmente a fondo perduto, in un intervento che incrementa il patrimonio aziendale; mantenere l'investimento originale per costruzione del nuovo cantiere del Tronchetto, ridimensionandone però il costo; mantenere l'occupazione, preservando la riconosciuta professionalità delle maestranze di Pellestrina in un momento, tra l'altro, estremamente critico sul fronte occupazionale generale.

Una volta realizzato il progetto la manutenzione navale sarà suddivisa nei 2 siti:

- al Tronchetto la manutenzione a guasto e parte delle manutenzioni programmate a 12 e 36 mesi;
- a Pellestrina, si concentreranno gli interventi di classe (previsti ogni 5 anni) e tutte le attività più importanti di carpenteria facilitate dalla disponibilità del bacino galleggiante.

Nel 1999 in Cantiere DE POLI contava 109 dipendenti, alla fine, con la dichiarazione di fallimento erano **34 dipendenti** tra operai, tecnici e impiegati del settore amministrazione

".....Nell'arco di 12-18 mesi gli ex Cantieri De Poli a Pellestrina, già rilevati da ACTV due anni fa, saranno ristrutturati e resi operativi per accogliere le attività di manutenzione programmata dei vaporetto. Ci vorranno invece dai 18 ai 24 mesi per portare a termine i lavori di riorganizzazione del Tronchetto, che ospiterà i cantieri per il pronto intervento e la manutenzione spicciola.

.... "Per la fine del mandato di questa Amministrazione - hanno convenuto i presidenti Seno e Panettoni - entrambi i cantieri saranno funzionanti. Sarà insomma realizzata una ripartizione funzionale degli spazi, un miglioramento del servizio offerto da ACTV e un'ottimizzazione delle condizioni dei lavoratori. Quest'ultimi inoltre, soprattutto per quanto riguarda il cantiere di Pellestrina, avranno l'opportunità di incrementare le loro competenze, grazie all'esperienza acquisita dagli ex dipendenti De Poli, già assunti come noto da ACTV, che non sarà così perduta ma valorizzata".

Sembra da alcuni dichiarazioni interne all'Azienda che il numero dei dipendenti sia, allo stato attuale, superiore alle effettive necessità.

- Allo stato attuale non si conosce ancora i costi per renderlo operativo compreso le autorizzazioni per il nuovo bacino di carenaggio - ancora in discussione presso la Soprintendenza :-)

Lettori: 112.000 **la Nuova Venezia** 07-GIU-2013
Diffusione: 11.209 Dir. Resp.: Antonio Ramenghi da pag. 19

Stop da Bettin ai cantieri Actv a Pellestrina

L'assessore scrive alla Salvaguardia chiedendo di fermare il progetto che doveva andare al voto ieri

► PELLESTRINA

Il Comune ferma clamorosamente il trasferimento dei cantieri Actv dal bacino Piccolo dell'Arsenale a Pellestrina, nell'area acquisita dall'azienda dai cantieri De Poli. Proprio ieri la Commissione di Salvaguardia doveva votare sul progetto presentato dal Magistrato alle Acque che prevede non, come inizialmente presentato «scavo e adeguamento ai fini idrogeologici del canale di Pellestrina», ma interventi per la realizzazione di una nuova darsena Actv di fronte all'ex cantiere De Poli, con un collegamento fisso tra cantiere e darsena e la chiusura di quel tratto del canale di Pellestrina. E sul tavolo ieri la Salvaguardia si è trovata una lettera dell'assessore comunale all'Ambiente Gianfranco Bettin, che invitava la Commissione a ripensare la sua decisione sul progetto, visto che le trasformazioni andrebbero a insistere su un'area Sic di pregio ambientale e all'Assessorato all'Ambiente - che si dichiara all'oscuro del progetto - non risulta che esso sia stato sottoposto, come dovrebbe essere per aree che rientrano nelle competenze del Palav, il Piano ambientale per la laguna veneta, a Valutazione di impatto ambientale. Lo stesso Magistrato alle Acque allora, ha preso atto della posizione del Comune e ha fermato l'approvazione del progetto. Una presa di posizione, quella di Bettin, che riapre tut-

ta la questione, oltre a innescare, probabilmente, una frizione anche all'interno della Giunta comunale, visto che uno degli «sponsor» dichiarato del trasferimento dei cantieri Actv a Pellestrina lasciando libero l'Arsenale, è l'assessore alla Mobilità Ugo Bergamo.

Anche i comitati civici di difesa dell'Arsenale nei giorni scorsi avevano espresso la loro contrarietà all'avanzamento di Actv del cantiere dell'Arsenale, che cedrebbe al Consorzio Venezia Nuova l'uso del bacino di carenaggio più piccolo dei tre dell'Arsenale Nord. Gli altri due, il grande e il medio, sono già in concessione per trent'anni al Consorzio per la manutenzione delle paratoie del Mose. In questo modo, è stato spiegato nella riunione dei Comitati, il Consorzio Venezia Nuova oltre alla concessione di alcune Tese della Novissima, che danno sulla Darsena Grande, occuperebbe anche lo spazio del Bacino, a ridosso della Torre di Porta Nuova e del nuovo ponte di collegamento con l'isola delle Vergini. Che potrebbe essere finanziato proprio dal Consorzio con due milioni di euro. E sempre a proposito dell'Arsenale Nord ieri in Salvaguardia è stato approvato il piano per la sua protezione antisismica, ma con criteri - evidenziati anche dalla Soprintendenza - che tengano conto della natura monumentale del complesso, senza stravolgerlo nei materiali.

Enrico Tantucci
CONTRIBUZIONI RISERVATE



Gli ex cantieri De Poli a Pellestrina

- Cantiere S. Elena (una volta dismessa a chi competerà la bonifica? e quanto ammonteranno i costi relativi ?)

2. evasione tariffaria

- accordo sindacale 2007

Incentivo al personale addetto alle attività di controllo = a 21.000,00 €.

Criteri per il raggiungimento del premio vengono stabiliti (evasione ponderato "fisiologica" 1% navigazione / 2,51 automobilistico, e all'effettuazione di **n. controlli media paria a 14/gg.**)

Il peso di tali fattori è così determinato:

raggiungimento del tasso di evasione navigazione del 30% / automobilistico 30%
effettuazione controlli media/gg 40%

Il raggiungimento di questi valore obiettivo vengono rendicontati dalla Direzione controllo di gestione nel mese di dicembre, questo determinava l'erogazione di un bonus di risultato pari a 500 € per i coordinatori e capisquadra, 350 € per i verificatori.

- **2008** = "... I grafici evidenziano in maniera sintetica ma esaustiva l'andamento dell'evasione nel comparto Navigazione e Automobilistico in relazione all'obiettivo datoci per l'anno 2011, rispettivamente **0,70%** di evasione pesata nel Settore Navigazione e **2,00%** nel Settore Automobilistico. Il risultato raggiunto è stato di **0,64%** per il Settore Navale, mentre per quanto riguarda il Settore Automobilistico **2,12%** con uno scostamento dello **0,12%** dall'obiettivo.
- **2009** = "...L'introduzione del nuovo sistema di bigliettazione ha comportato una fase di transizione a nuove modalità di prevenzione e controllo dei titoli di viaggio. La lotta all'evasione tariffaria è stata comunque sempre intensa e l'azienda ha mantenuto la propria posizione di eccellenza a livello azionale: nel settore navigazione l'evasione si è attestata allo **0,49%** mentre nel settore automobilistico all'**1,72%**..."

PANETTONI rispondendo in IV Commissione del 29-11-2011 ad un Consigliere afferma:
*Spiega che ogni verificatore effettua circa **170 verifiche al giorno**. Se a fronte di queste verifiche elevasse l'1% di sanzioni, significherebbero 2 multe al giorno. Se si moltiplicano per i 250 giorni lavorativi e per i 5,70 euro percepiti per ogni sanzione, l'importo, ipotetico, sarebbe di circa 2500 euro l'anno, superiore ai 500 euro riconosciuto per soglie di evasione inferiore all'1%. Pertanto, il pericolo che non vengano effettuati i controlli, per non superare questa soglia, non esiste...*"

Dichiarazione in IV Commissione del 26-03-2013

PANETTONI valutazione sull'evasione; equipara ad **1 punto % pari a 700.000,00 € medi non incassati suddivisa in circa 600.000,00 navigazione / 300.000,00 automobilistica**

BERGAMO afferma che nei mesi di ottobre – dicembre 2012 si è effettuata la rilevazione del fenomeno dell'evasione per comprendere realmente il fenomeno, evidenziando un primo tasso di evasione nel settore navale pari a 4,92% e nel settore automobilistico del 15,17%. Spiega che non risulta in altre aziende simili l'effettuazione di una ricerca così incisiva per efficientamento dei costi e lotta all'evasione. Sottolinea che in questa operazione c'è stata la collaborazione dei sindacati così da poter affrontare il problema in collaborazione. Fa sapere che il piano si sviluppa del progetto nelle varie fasi non prevede aumento del personale.

Tabella esplicativa

anno	perc. dich. navigazione	anno	% dichiarata navigaz.	differenza punti % rif a 2012		anno	perc. dich. automobilist.	anno	% dichiarata automobilist.	differenza punti % rif a 2012	
2012	4,92%	2006	0,90%	4,02%	€ 2.412.000,00	2012	15,17%	2006	2,50%	12,67%	€ 3.801.000,00
		2007	0,90%	4,02%	€ 2.412.000,00			2007	2,50%	12,67%	€ 3.801.000,00
		2008	0,64%	4,28%	€ 2.568.000,00			2008	2,12%	13,05%	€ 3.915.000,00
		2009	0,49%	4,43%	€ 2.658.000,00			2009	1,72%	13,45%	€ 4.035.000,00
		2010	0,48%	4,44%	€ 2.664.000,00			2010	1,80%	13,37%	€ 4.011.000,00
		2011	0,64%	4,28%	€ 2.568.000,00			2011	2,12%	13,05%	€ 3.915.000,00
€ 15.282.000,00					€ 23.478.000,00						

da dichiarazione: 1 punto % è pari a circa €. 600.000,00 navigazione e €. 300.000,00 automobilistico

TOTALE EVASIONE STIMATA 2006 / 2011 PARI A €. 43.434.000,00

**EVASIONE 2012 NAVIGAZIONE €. 2.952.000,00 - AUTOMOBILISTICO €. 4.551.000,00
PER COMPLESSIVI €. 7.503.000,00**

NB: Previsione recupero evasione 2013 dichiarata da Actv - €. 500.000,00
(dichiarazione rilasciata da Antonini - sindacato USB - nella IV Commissione del 17.6.2013)

* valori approssimativi (in quanto il dato economico punto %/evasione) è stato determinato con valori nel 2012

- **PALMARI**

Seduta del 03-03-2011 – IV Commissione

ASS. BERGAMO conferma che ACTV sta completando l'acquisizione dei componenti ed è confermata la distribuzione per fine giugno di 400 pezzi. Ricorda che la proprietà intellettuale di questi palmari è di ACTV.

FONTANELLA (ACTV) informa che il palmare sarà dato in dotazione ai dipendenti e non alla "barca". Vogliono produrne un migliaio, in modo che ce ne siano di ricambio in caso di guasto. Hanno pensato di progettarlo in proprio per il contenimento dei costi.

- 800 palmari sono ad oggi, consegnati al personale dipendente.

Seduta del 29-05-2012 – IV Commissione

CERRUTI (ACTV) spiega che il sistema in funzione per la bigliettazione a Venezia è costituito da 3.500 dispositivi. Oltre 600 sugli autobus, 120 agli approdi ecc. E' un sistema complesso, interoperativo con Alilaguna ed ATVO. Spiega che hanno già attivato la tessere dei loro dipendenti in modo che funzionino, oltre che da badge, anche per altri molteplici utilizzi. Riguardo ai palmari spiega che ci sono state alcune difficoltà iniziali e a tal proposito ricorda la proprietà, anche intellettuale, dei palmari progettati da ACTV.

Riferisce che c'è stato un caso, il 16 maggio, in cui sei marinai sono rimasti senza palmare per circa un'ora e venti minuti. Il servizio di navigazione copre circa il 2,3% del venduto e in quel giorno ha raggiunto il 2,7%. In quel giorno, quindi, il danno potenziale è stato di circa 120 euro. Comunque il carico di biglietti in carta a bordo c'è, non è stato ritirato. Hanno introdotto una serie di modifiche del palmare che dovrebbero attenuare il problema di "cambio".

Lunedì 17 giugno 2013 – IV Commissione

Durante la seduta, il segretario CGIL ha affermato che permane il continuo malfunzionamento dei Palmari con relativa protesta dei dipendenti i quali giornalmente segnalano alla direzione il mancato utilizzo e quindi la perdita economica per l'Azienda per la fallita emissione del biglietto-viaggio a bordo dei vaporetti e bus.

Lettori: 132.000
Diffusione: 12.211

La Nuova Venezia
Dir. Resp.: Antonello Francica

24-AGO-2011
da pag. 13

«I nuovi palmari? Non funzionano»

Il Comitato marinai respinge le accuse: non siamo sabotatori

Pile che si scaricano velocemente e non durano nemmeno un turno, lentezza estenuante nell'emettere biglietti, blocchi nel software: per i palmari dei marinai di vaporetto e battelli Actv non c'è pace. Se ne parla da anni, da quando è entrato in vigore Imob: ovunque i biglietti di carta sono stati messi al bando, tranne che a bordo dei vaporetto dove è impossibile fare un biglietto elettronico, ma anche - per i marinai - controllare se i passeggeri sono a posto con abbonamenti e biglietti.

Dopo aver gettato nel cestino la prima fornitura - tra accuse di «sabotaggio» mosse dall'azienda, malfunzionamen-

ti e un'alluvione che allagò i depositi in via Pertini - Actv e Vela hanno messo a punto un software ad hoc per il servizio di Navigazione e ordinato 700 nuovi palmari: ma anche la nuova fornitura ha riservato qualche (brutta) sorpresa in fase di test, tanto che la sperimentazione che doveva terminare a Ferragosto è stata prorogata di altri 15 giorni.

«I marinai Actv non hanno sabotato nulla: erano i palmari a non funzionare e per coprire un errato investimento si è addossata la colpa a noi. Ma anche i nuovi palmari, costati mille euro l'uno, non funzionano», scrive in una lettera il Comitato marinai e verificatori

Actv, «speriamo che qualcuno indaghi le responsabilità, ma ai passeggeri diciamo: se vedete un marinaio con il palmare chiedetegli di fare un biglietto e controllate quanto tempo ci mette». Actv replica che, sì, qualche problema è stato riscontrato e subito corretto (pile con durata più lunga, nuovo software per snellire i tempi di bigliettazione), ma che proprio a questo serve la sperimentazione. Quanto ai 700 mila euro di spesa, l'azienda non dà cifre, dice che il costo è inferiore ai precedenti e comprensivo della messa a punto come da indicazioni dei 5 marinai e 5 verificatori che stanno testando il palmare. (r.d.r.)

Actv, palmari ko Turisti a sbafo

Picco di malfunzionamenti dell'apparecchiatura e marinai senza biglietti cartacei da vendere a bordo

La domanda è scontata: in un momento di tagli drammatici al trasporto pubblico e di sacrifici «lacrime e sangue» imposti agli utenti come mai alcuni marinai Actv sono stati mandati in servizio senza palmare per fare i biglietti e senza biglietti di carta con i passeggeri che così hanno viaggiato a sbafo pur con la nobile intenzione di pagare? Il consigliere comunale Sebastiano Bonzio (Rc) ieri ha presentato un'interrogazione all'assessore ai Trasporti, Ugo Bergamo, in cui si denuncia il mancato controllo nelle casse dell'azienda e chiede se si tratti di problemi strutturali ed che responsabilità ci siano, se ad esempio solo nella giornata di giovedì c'erano 15 palmari non funzionanti. Denuncia sottoscritta anche da Usb.

Actv precisa che dal 1. maggio sono stati distribuiti 400 macchinette ai marinai su un totale di 700 esemplari prodotti dai servizi informatici interni che le sostituzioni sono dell'ordine del 2/3 del palmari distribuiti (non di quelli in

servizio); che bastano 30 minuti per rendere nuovamente attivo il palmare, di cui saranno dotati anche gli stagionali dopo apposito corso di formazione. Si tratta della seconda generazione di palmari, dopo il modello della prima serie che risultava lenta, inadeguata e soggetta a rotture e/o sabotaggi. Il problema è che i guasti si sono concentrati in picchi da quando sono entrati in vigore gli aumenti delle tariffe turistiche, ovvero dal 10 maggio e le apparecchiature hanno subito il reset. Senza contare che è vero che ce ne sono in abbondanza - sostengono i marinai - sarà anche vero che i tecnici fanno presto a rimetterli a posto, ma spesso è capitato che nei punti di deposito non ce ne fossero a disposizione e che quindi il personale abbia lavorato senza questo strumento (e senza biglietti di carta). Per non parlare della necessità di mantenerli sotto carica per un tempo spropositato rispetto ai normali telefoni.

Raffaella Vittadello



SISTEMA IMOB Anomalia di funzionamento nei palmari

* I palmari acquistati nel numero di 800 pezzi al costo di €. 400,00 ciascuno (€. 320.000,00)

3. Imob

- costi gestione/beneficio
- costi tessera magnetica/cartaceo (mozione)
-

Nel corso del 2010, ACTV ha proceduto ad installare il sistema Imob sui nuovi terminali realizzati da PMV e sulle vetture del sistema tranviario; acquistare il brevetto per la costruzione di un nuovo prototipo di palmare per il controllo e la vendita dei titoli di viaggio da parte dei marinai con lo scopo di abbattere i costi di acquisto unitari di questo strumento in modo da permetterne la dotazione a ciascun marinaio.

Il costo dell'investimento è stato stimato in 0,8 mln/€ di cui circa € 0,2 consuntivati nel corso del 2010. Sono poi state ordinate n° 13 emettitrici automatiche self service di titoli di viaggio, da installare nei principali pontili e terminali di accesso alla città di Venezia, per un costo di circa 0,6 mln/€ (€ 46.000 circa per emettitrice automatica)

Il **2011** ha visto nell'ambito della lotta all'evasione ottimizzarsi e consolidarsi il nuovo sistema di bigliettazione elettronica (IMOB) e il suo utilizzo recuperando quella sorta di evasione involontaria causata inevitabilmente dal cambio di abitudini della clientela.

• Bando

settembre 2011 - Bando conta persone 300.000,00 €. per fornire le apparecchiature in grado di calcolare con precisione il numero di passeggeri che salgono e scendono da un certo mezzo e in una fascia oraria.

Questo Bando è la prova del fallimento del Sistema IMOB il quale doveva risolvere il controllo dei flussi e dell'evasione. E la dimostrazione del mancato risparmio della gestione del controllo, ipotizzato con l'introduzione dell'IMOB.

L'Imob non basta: l'Actv mette i contapersone sui bus

*Il nuovo sistema servirà a monitorare i flussi dei passeggeri sugli autobus
Bando da 300 mila euro, entro cinque mesi la fornitura degli apparecchi*

L'Actv adesso ci prova con un contapasseggeri. Evidentemente l'Imob non basta a "fotografare" con esattezza il via vai dei viaggiatori sui mezzi del trasporto pubblico, anche perché molti continuano a non "bippare". E così l'azienda ha deciso di acquistare un vero e proprio sistema contapasseggeri da piazzare in una trentina di autobus in servizio, a uso statistico. L'avviso di gara è stato pubblicato in questi giorni nell'albo pretorio del Comune ben 300.000 euro l'importo presunto per l'appalto che scade il 22 settembre; cinque mesi il termine entro il quale dovranno essere fornite queste apparecchiature in grado di calcolare con precisione il numero di passeggeri che salgono e scendono da un certo mezzo, in una certa

fascia oraria. In azienda ci tengono a precisare che il nuovo contapasseggeri non andrà a integrare l'Imob. La novità sarà piuttosto un aiuto alla statistica che, per i suoi monitoraggi, continua a servirsi di personale che viene mandato in giro per i mezzi a contare manualmente chi sale e chi scende. In un prossimo futuro, invece, basterà sistemare questi trenta contapasseggeri sulle linee che si intendono monitorare, e il gioco sarà fatto. Una bella semplificazione e al contempo la garanzia di un lavoro più accurato. Questo l'intento dell'azienda, pronta a investire centinaia di migliaia di euro.

Ma in questi tempi di lacrime e sangue per il trasporto pubblico, con i biglietti Actv appena rincarati, anche una spesa del genere

non poteva passare inosservata. E ieri si è mosso il consigliere del Pdl, Sebastiano Costalonga, che in una nota critica duramente l'Actv: «Quest'appalto è la prova del fallimento del sistema Imob, il quale doveva risolvere il controllo dei flussi e l'evasione. È la dimostrazione del mancato risparmio della gestione del controllo, ipotizzato con l'introduzione dell'Imo». Costalonga tira in ballo anche l'obbligo di "bippare" esteso dalla Regione anche agli abbonati: «Ora mi chiedo se, una volta installato il contapersona, Actv lascerà almeno tranquilli i veneziani che pur avendo l'abbonamento sono costretti a timbrare l'Imob pena la multa, con la scusa di controllare i flussi». (r. br.)



4. Tornelli

Nel corso del 2009, si è provveduto all'installazione di prototipo di sistema per il controllo degli accessi (tornelli) presso il nuovo pontile di Burano, interfacciato con il sistema di bigliettazione automatica Imob.

Seduta del 26-03-2013 – IV Commissione

PANETTONI "...Informa che ogni pontile gradualmente dovrà essere dotato dei tornelli e di bigliettatrici automatiche, tale investimento **costerà circa 80-100 mila euro a pontile con un costo generale di circa 3 milioni di euro**; sugli autobus le tecnologie saranno più complesse e si testeranno eventuali tornelli da utilizzare con le autorità competenti per la sicurezza; la sperimentazione avverrà su una delle circolari urbane che è generalmente sono meno affollate; aggiunge che tra i sistemi tecnologici che verranno testati ci saranno anche le cabine di attesa alle fermate in terraferma, realtà già testate in altre città straniere. Afferma che l'utilizzo di queste tecnologie nei controlli permetterà gradualmente di diminuire il personale utilizzato come controllori. Sottolinea che come presidente ACTV nei prossimi mesi seguirà personalmente questo progetto.

Ancora rispondendo ad una domanda di Costalonga dice "... i costi dei due autobus sperimentali si **aggirano circa a 10.000 euro per mezzo e sugli approdi le modifiche da portare ammontano a circa 30.000 euro cadauno.**

"....Fa sapere che l'evasione è un tema che riguarda tutti i trasporti pubblici in ambito nazionale quantificata in circa 500 milioni di euro all'anno. Fa sapere che sull'evasione, si assume personalmente le responsabilità di gestire i progetti presentati oggi in commissione.; evidenzia che sui dati degli anni precedenti le rilevazioni erano state rilevate da pochi addetti...."



VENEZIA SE DE BOSSI A PAGINA 10

Tornelli, beffa ai pontili Actv Il video sul web La beffa dei tornelli ai pontili Actv in un video sul web

Iniziativa di Venessia.com. Eluse le barriere senza controlli
L'azienda: «È un deterrente e siamo certi che funzionerà»

Passato sotto i nuovi tornelli al pontile dell'Accademia e poi al Tronchetto, entrato per l'uscita alle Fondamenta Nere, scavalcano le sbarre all'ingresso della linea 2 a San Marco. Nessuno li ferma, nessuno chiede loro il biglietto, né a terra né a bordo di vaporette e motonavi. Gli operatori dell'associazione Venessia.com hanno impugnato una volta di più la videocamera e se ne sono andati a spione per i pontili Actv, soggetti di un reality che prevede anche l'installazione di nuovi tornelli. In funzione anti evasione, Venessia.com ha innescato il libero via via sopra i tornelli davanti alla mancanza e alla mancanza di cura della segreteria delle persone. I video si sono su YouTube e nella casella di posta di "Tornelli e Nautica", che ha possesso di mettere in onda. «Abbiamo sabato e chiuso per

tutta la giornata i nuovi tornelli e nessuno di loro non controlla, nessuna verifica né da parte di controllori né il controllo, osservano Manuel Tili e Matteo Bertini nel corso del video, rimasti sorpresi. «È un deterrente e siamo certi che funzionerà».

me avveniva recentemente all'Accademia. Un investimento tecnologico da 3 milioni e mezzo di euro. «Il video», replica l'azienda, «non è una dimostrazione di Venessia.com non ha valore statistico, ma dimostra solo che se vogliono, i veneziani possono fare i "paraganghi" (sic) senza il senso di educazione e responsabilità che dei veneziani non ci vedono un punto passare sotto o di lato ai tornelli come nel video, glielo farebbe costare. I tornelli non solo sono un investimento utile a migliorare i controlli operati dai verificatori (costi a 100 milioni), ma introducono un importante strumento di deterrenza e controllo sociale nei confronti di chi vuole fare il furto. Si tratta di una sperimentazione, quindi indispensabile sotto l'aspetto tecnico, ma non retrospettiva, dove il tornello è d'obbligo il tasso di evasione registra in continuo. (1/2/2)



Barriere eluse al Tronchetto e SanMarco, dal video di Venessia.com

data stampa 32

* bastano le immagini a commento...

5. TRAM

nel giugno del 2001 il Comune di Venezia presenta un nuovo documento programmatico al Ministero. Nel 2002 la CDV e il Ministero dei Trasporti, con decreto n° 1761 del 17/12/2002, approvano il progetto definitivo. 2004 progetto definitivo (linee Favaro Veneto-Mestre-Venezia e Mestre-Marghera)

ad oggi tra vari assesti di bilancio e interventi sulle linee da effettuare il costo complessivo della realizzazione si aggira sui

FONTE: report Direzione Actv – consegnata in commissione 18.5.2011
risultato di esercizio: "... l'azienda nel 2011 avrebbe dovuto far fronte ad un forte aumento di gasolio e al deficit prodotto dalla nuova linea del Tram. Servizio quest'ultimo che, come stimato nel relativo Busines Plain.. , risulterà negativo finché il tram non arriverà a Venezia"

comperate 20 vetture – costo totale 46.000,00 ML/2.300 ML a vettura, attualmente vengono utilizzate per l'esercizio del TRAM solo 6 vetture. Di conseguenza, 14 vetture risultano ferme in deposito da anni, in attesa della fine della realizzazione del tracciato.

* da sottolineare che la nuova gestione ACTV risparmierebbe per il 2013 potrà risparmiare circa 4,5 ML di Euro non inserendo tra i costi la parte relativa dei finanziamenti (sarebbe utile sapere se, questa geniale intuizione fosse stata messa in atto precedentemente, quanto si sarebbe potuto risparmiare??) finanza creativa???

TRAM – PADOVA

Attualmente si registra una perdita annuale di 2,5 ML /anno

Bus e tram, il biglietto potrebbe salire a 1,30 euro da settembre

Aps Holding e Comune stanno infatti valutando l'adeguamento al rialzo del costo del biglietto che potrebbe lievitare dagli attuali 1,20 euro a 1,30. La società che gestisce il trasporto pubblico locale ha chiuso il 2012 con un bilancio in "rosso" di 2milioni 400mila euro. Il ritocco all'insù della tariffa servirebbe a contenere le perdite,"

6. tariffe

elenco atti deliberativi

Deliberazione Giunta Regionale

2010	Corrispettivo Regione Veneto servizio urbano di Venezia
2011	<p>DGR 512/11 Assegnazione finanziamento TPL 2011 DGR 125/11 Interventi atti a far fronte alla riduzione dei trasferimenti TPL da RV</p> <p>TARIFFE DGC 242/11 adeguamento tariffe BUS per Aeroporto DGC 308/11 adeguamento tariffe c.s. € 1,30 DGC 309/11 adeguamento tariffe abbonamenti DGC 511/11 approvazione aggiorn. C.d.S. 2011 - 13 con nuovi programmi di esercizio e corrispettivi (compreso TRAM) DGR 2208/11 integrazione finanziamenti TPL 2011 - servizio TRAM</p>

Deliberazioni di Giunta comunale

2012	<p>Delibera N° 182 del 04/05/2012 E-Commerce Pubblico per un Turismo Sostenibile - Adeguamento delle tariffe relative ai servizi di TPL di ACTV.</p> <p>Delibera N° 168 del 19/04/2012 Actv S.p.A.: servizi di TPL di competenza del Comune di Venezia. Adeguamento delle tariffe dei biglietti senza Cartavenezia e del collegamento automobilistico con l' aeroporto, in vigore per i servizi urbani di TPL di competenza del Comune di Venezia.</p> <p>Delibera N° 24 del 03/02/2012 Contratti di servizio per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale tra il Comune di Venezia e le società di gestione Actv Spa e Alilaguna Spa. Modifica dell'articolo "Tariffe".</p>
2011	<p>Delibera N° 390 del 24/08/2011 Servizi di trasporto pubblico locale di navigazione gestiti da ACTV s.p.a. - Tariffe di nave traghetto per il trasporto veicoli, linee 17 Tronchetto-Lido e 11 Lido - Pellestrina, applicabili alle fasce deboli di utenza.</p> <p>Delibera N° 382 del 23/08/2011 Actv spa: servizi di TPL di competenza del Comune di Venezia. Adeguamento delle tariffe dei biglietti di corsa semplice e di abbonamento di rete in vigore per i servizi urbani di TPL di competenza del Co. Ve. - conferma decor. dal 1.9.2011.</p> <p>Delibera N° 309 del 24/06/2011 Actv spa. Servizi di trasporto pubblico locale di competenza del Comune di Venezia. Adeguam. delle tariffe di abb. di rete in vigore per i servizi urbani di TPL e di competenza del Comune di Venezia.</p> <p>Delibera N° 308 del 24/06/2011 Actv spa. Servizi di TPL di competenza del Comune di Venezia: Adeguamento delle tariffe dei biglietti di corsa semplice in vigore per i servizi urbani di TPL di competenza del Comune di Venezia.</p>

FONTE: Mozione S. Costalonga - Tagli di risorse della Regione Veneto al trasporto pubblico locale. Slaide allegate

ACTV

TRASFERIMENTI REGIONE VENETO PER CONTRATTO DI SERVIZIO

2010	74.097.176,21
2011	64.646.657,52
	<hr/>
-	09.451.059,27

BILANCIO ACTV - RICAVI CONSUNTIVO 2010 = 248 Mil/€

ACTV 2011

MANOVRA DI GIUNTA COMUNALE

TAGLIO LINEE	3.000.000,00 €
UNIFICAZ. TARIF.(abb.lavoratori)	535.000,00 €
TARIFFA ORARIA da 1,20 a 1,30	618.000,00 €
AUMENTO TARIFFA TESSERA-VE	1.075.000,00 €

TOTALE INTROITATO **+ 5.228.000,00 €**

ACTV

MANOVRA COMUNE + 5.228.000,00 €
MINORI TRASFERIMENTI - 9.451.059,00 €
Regionali

CASSE ACTV 2011 - 4.223.059 €

ACTV 2011

Maggiori incassi COMUNE di VENEZIA

Anno 2010 = 17.980.480,90 €

Anno 2011 = 21.117.267,69 €

+ 3.136.786,00 €

ACTV 2011

Vendita biglietti turistici

3.136.786 € / 1,50 cent. = 2.000.000,00 titoli viaggio

Maggior incasso rispetto all'anno 2010

2.000.000 titoli viaggio X 5,00 €. = **+ 10.000.000,00 €**

CASSE ACTV 2011 - 4.223.059,00 €

RICAVO NETTO + 5.776.941,00 €

ACTV 2012

MANOVRA DI GIUNTA COMUNALE

TAGLIO LINEE	3.000.000,00 €
UNIFICAZ. TARIF. (abb.lavoratori)	1.680.000,00 €
TARIFFA ORARIA da 1,20 a 1,30	1.595.000,00 €
AUMENTO TARIFFA TESSERA-VE	1.843.000,00 €
TOTALE INTROITATO	8.118.000,00 €
AUMENTO TARIFFARIO senza carta VE	8.000.000,00 €

TOTALE INTROITATO +16.118.000,00 €

Nella [deliberazione n. 35 "Approvazione del Rendiconto della gestione per l'esercizio finanziario 2012"](#). Viene evidenziata un'entrata extrispettiva per proventi dal Servizio di trasporto pubblico di navigazione di **€ 20.415.947,00**

Il biglietto turistico a € 7,00 attuato da Actv, non sembra possa essere competitivo, altre offerte vengono proposte ai turisti,

pertanto la somma per l'anno 2012 è da registrare in diminuzione rispetto al 2011.



7. attività commerciali

- Alessandro Moro – Presidente VELA risp. a Costalonga – risponde alle critiche sollevate fornendo alcuni dati : numero titoli viaggio turistici venduti nel 2011 ha registrato un aumento del 13,8% a fronte di un aumento dei flussi turistici del 11,03% (dati APT) ciò significa di intercetto dei flussi la sopravanza del 18,6%

Automazione biglietteria in perdita (Ca' Doro, San Tomà, San Marcuola, Arsenale)

Aumento di emettitrice n. 14 del 2010 n. 27 nel 2011

- VELA nasce come azienda per "vendere/promuovere Venezia" dati al Casino' 800.000,00 per acquisire Venezia Marketing Eventi + un dirigente
- CARRARO – UIL : IV Commissione 17.6.2013
Con 180 unità (divise in 125 bigliettai e 55 staf) il 40% delle biglietterie si trovano attualmente CHIUSE alle 21,30/22.00. nei contratti con VE.LA, l'Azienda ACTV si accollava i costi relativi, mentre VE.LA. essendo attività commerciale deve promuovere la maggior vendita dei biglietti, come incentivo.

8. Vaporetto d'Arte

a tal proposito basta segnalare l'interrogazione **nr. d'ordine 1247, del 4/06/2012** nella quale si chiedeva

1. di conoscere i costi preventivati per tale operazione per l'anno in corso e la somma ipotizzata per l'anno prossimo;
2. a carico di quale Bilancio aziendale siano stati impegnati tale risorse;
3. quali sono gli elementi che hanno portato ACTV a dichiarare che tale iniziativa sia facilmente produttiva e, qualora non fosse così, a chi sarà imputato il saldo negativo.
4. per quale motivo sia stato necessario affidare l'incarico di **promozione dell'iniziativa** ad un'azienda esterna e non si è ritenuto opportuno avvalersi di risorse interne all'ente e/o alle aziende partecipate preposte anche a tale gestione.
5. Se è vero che ACTV si è rivolto al esterno pagando una **consulenza per l'allestimento** del vaporetto, conoscere quale sia stato il compenso sborsato e perchè si sia cercato professionalità esterne senza ricercarlo all'interno della propria azienda .

La risposta del Direttore Actv M. Castagna

<http://consiglio.comune.venezia.it/allegati/risposta/659.pdf>

Oggetto: Interrogazione n° 1247 del 02/06/2012 – Vaporetto dell'Arte

Con riferimento all'interrogazione in oggetto, presentata dal Consigliere Costalonga, si precisa quanto segue:

1. Costi dell'operazione preventivati per il 2012 e 2013

I costi per il 2012 sono stati preventivati in ca. € 1,2 milioni (che comprendono anche i costi per materiali di bordo, cuffiette e mappe, per la realizzazione dell'immagine e del brand, per l'acquisto di spazi pubblicitari e per la produzione di video di bordo) per un programma di esercizio previsto dal 1 giugno al 25 novembre (178gg di servizio), 1 corsa ogni mezz'ora dalle 9,00 alle 20,00 da Ferrovia a Giardini.

Per il 2013 i costi stimati saliranno a 1,4 milioni/€ per un programma di esercizio prolungato pari a 219gg.

2. Imputazione a Bilancio

Actv S.p.A. elabora un unico bilancio civilistico e pertanto il costo di questa operazione rientra fra i costi aziendali. Essendo questa linea considerata un "servizio aggiuntivo" della navigazione senza oneri a carico dell'amministrazione comunale, verrà rendicontata all'interno del contratto di servizio del Comune di Venezia.

3. Produttività dell' iniziativa

L'iniziativa si inserisce fra quelle volute dal Sindaco al fine della qualificazione dell'offerta turistica della città. Da più parti, in particolare dalle principali istituzioni culturali cittadine, e da molto tempo, veniva richiesta l'introduzione di una linea appositamente dedicata ai turisti che facesse da punto di collegamento delle molteplici attività culturali della città. Una linea d'acqua in grado di attrarre un turismo di qualità, di cogliere l'opportunità della sinergia trasporto e spettacolo e di liberare domanda dalle linee più frequentate dalla clientela locale.

Nel Business Plan predisposto per questa iniziativa, il punto di equilibrio fra costi e ricavi, tenuto conto delle due tariffe principali praticate su questa linea (24€ e 10€ quale supplemento degli altri titoli turistici), lo si raggiunge, secondo un calcolo prudenziale, vendendo mediamente al giorno o 675 titoli da 10€ o 280 titoli da 24€ o con un mix fra le due tariffe per un ricavo giornaliero pari a ca. 6.740€. A tutt'oggi, dopo nemmeno un mese di esercizio, le vendite sono state pari a ca. 3.360€/giorno, in crescita man mano che la linea viene conosciuta ed apprezzata dal mercato.

4. Promozione dell'iniziativa

Tutta l'attività di promozione/comunicazione/commercializzazione è stata fatta dagli uffici Vela, ad eccezione del supporto fornito da un'agenzia esterna unicamente per l'organizzazione dei contatti con la stampa in occasione di fiere e conferenze stampa.

5. Consulenza per l'allestimento

Per l'allestimento delle imbarcazioni è stato emesso un ordine alla Società S.S.M Srl di Mestre (per un importo di € 30.000,00) che prevedeva l'elaborazione di uno studio architettonico per la trasformazione di 3 vaporetti di proprietà di Actv in "vaporetti dell'arte", con l'obiettivo di definire anche i colori e i nuovi arredi funzionali allo scopo.

L'ordine ha compreso anche la progettazione di dettaglio degli allestimenti (pavimenti, soffitti, rivestimenti perimetrali delle cabine passeggeri), delle attrezzature utilizzate ad hoc per questi mezzi e della nuova impiantistica elettrica per le cresciute necessità di utenze delle rinnovate imbarcazioni.

Bergamo richiama in Commissione IV

Perdita 1° anno- 307.000,00 € ???

Il vaporetto per raggiungere l'equilibrio costi / ricavi vendendo mediamente al giorno 675 titoli a € 10 oppure 280 da titoli da 24 €

Ma se viaggi quasi sempre vuoto!!!

Qualche dubbio rimane sulla perdita di valore dichiarato

9. Parentopoli

- atto d'accusa a mezzo stampa del dott. Bassini Mario (ex Resp. Personale _ ACTV)

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.

IL GAZZETTINO
VENEZIAMESTRE
Dir. Resp.: Roberto Papetti

27-MAG-2013
da pag. 3

L'INTERVISTA «L'evasione? Facevano i convegni per dire che Venezia era un caso unico in Italia»

Actv, l'atto d'accusa dell'ex dirigente

Mario Bassini, già direttore del personale: «Meritocrazia dell'appartenenza, basta essere del gruppo giusto»

«Actv incorporata in Avm: qualcuno dovrebbe spiegare dove si risparmia»
Raffaella Vittadello

VENEZIA

Dall'inizio del 2013 è stato estromesso da Actv, dopo che il borsino della città lo quotava in direzione Veritas, tanto che l'ipotesi era balenata anche in un'interpellanza in Consiglio comunale. Invece Mario Bassini, per 12 anni direttore del personale di Actv che ha attraversato nel 2011 la delicata fase di Parentopoli, oggi ha la stessa mansione in un'azienda privata fuori provincia. Nel nuovo organigramma commissionato alla Kpmg, una multinazionale con sede legale in Svizzera che impiega 156mila dipendenti e che ha curato la ristrutturazione della superholding dei trasporti Avm, è stato posizionato nella sua casella un altro manager, "esterno" sia per Actv sia per Avm.

Bassini, perché secondo lei la scelta di incorporare Actv in Avm e non il contrario, visto che Actv aveva personale e struttura organizzativa probabilmente adeguati per farlo?

«Forse perché era l'unica di cui il Comune detiene il 100% del pacchetto azionario, quindi garantisce il controllo totale, egemonia e indiscusso su tutto il raggruppamento. In questo modo stato azzerato quel poco di spirito imprenditoriale che in 11 anni Actv SpA aveva potuto creare. In ogni caso qualcuno dovrà spiegare in che cosa consistono i risparmi dell'operazione. Se confrontiamo gli organigrammi di oggi con quelli di ieri non se ne vedono».

Anzi, ci sono almeno due persone che hanno conquistato il grado di dirigente, con relativo consistente aumento di stipendio. A capo dell'auditing, prima nelle mani di Marcello Panettoni, ora c'è Claudia Lazzarini, già dipendente Actv in ufficio personale. Promosso in Vela

anche Fabrizio Doria, già in Venezia Marketing Eventi, divenuto responsabile del servizio Eventi e Congressi.

Bassini, come se lo spiega?

«Per scegliere i dirigenti delle aziende pubbliche, ci sono delle procedure che vanno rispettate. E se nel 2008 Brunetta aveva sentito l'esigenza di scrivere una legge in cui si diceva che tali scelte non dovevano essere vincolate dalla politica o dal sindacato, forse era perché vedeva che questo non avveniva. Almeno chiediamoci se in questo caso è tutto secondo normativa. La questione dell'auditing, poi, propone il solito dilemma tra controllare e controllato. Eppure se neanche la Corte dei Conti, interpellata, ha deciso di interferire, chi deve farlo?»

Lei la chiama "meritocrazia dell'appartenenza": forse lo stesso meccanismo che era stato contestato all'epoca di Parentopoli, finita in una bolla di sapone...

«È un tipo di meritocrazia che prescinde dal merito e dalla competenza, dall'esperienza e dalla capacità basta che tu appartenga al "gruppo di riferimento", prevalentemente politico-sindacale ma anche affaristico-amicale e il gioco fatto. Non servono selezioni o valutazioni particolari: il solo fatto di appartenere al giro è garanzia, condizione necessaria e più che sufficiente. Questo alimenta il circolo vizioso: sei promosso/nominato da chi sta nella stanza dei bottoni e a lui sarai sempre devoto; chi se ne frega se magari è lo stesso che dovrebbe controllare il tuo operato. Anzi, meglio: il rapporto sodale permetterà di chiedersi e ricambiarsi reciprocamente intralciati, favori e scambi di ogni tipo, spesso sottobanco. E alla prossima tornata saprà esserti riconoscente. Un modo per garantire lo status quo. Un meccanismo che c'è anche nelle aziende private, ma almeno l'imprenditore rischia il proprio capitale, qui in ballo ci sono aziende che diventano "pubblicamente private". Le nuove nomine non sono esenti da questo meccanismo».

Actv ha chiuso il bilancio 2012 con un buco di 18 milioni circa. E solo questione di tagli?

«I tagli hanno inciso sicuramente in modo pesante dal 2011. E il personale rappresenta circa il 60 per cento della spesa. Ma chi l'ha detto che quella sia una spesa incompressibile? Ci sono rendite di posizione considerate intoccabili, ma in certi momenti congiunturali dovrebbero essere ricontrattate. Ad esempio nel caso dell'evasione tariffaria è previsto dal contratto di marinai e autisti come mansione quella di fare il biglietto e il controllo del biglietto a bordo, con relative indennità e aggi su ogni biglietto venduto. Eppure non si riesce a pretenderlo».

Lei si era messo di traverso a qualcuno

«Oggi si lascia immaginare che ci siano chissà quali tesori da recuperare dietro la partita dell'evasione, dopo che sono stati fatti convegni per dire che Venezia era un caso unico in Italia per contenimento del fenomeno. È più comodo cercare di incamerare queste somme, piuttosto che aprire una scomoda partita con un sindacato per gli integrativi. E il sindacato è un'altra componente del club della meritocrazia dell'appartenenza».

Bassini non entra nelle scelte industriali di Actv del passato, ma sul cantiere De Poli, oggi sottoutilizzato si lascia sfuggire qualcosa.

«Se c'era un problema sociale di occupazione da salvaguardare sarebbe stato più semplice per Actv assorbire tutti i dipendenti dei De Poli, andarli a prendere e riaccompagnare a Pellestrina tutti i giorni con un mezzo aziendale piuttosto che comprare anche tutto il cantiere, che così com'è non serve a nulla. Basta pensare a che cosa si fa oggi all'interno, con quali costi di trasporto per le barche e i ricambi. Avere lo scavo del canale sarebbe stata l'unica possibilità. Ma perché nessuno si preoccupò prima di capire se era realizzabile o meno?»

Il cantiere è costato 12 milioni e mezzo di euro. A bilancio fu inserito tra gli investimenti.

© riproduzione riservata



Il Comune di Venezia dovrebbe intervenire come parte lesa perché con questa dichiarazione si riapre la questione "parentopoli" lasciando dubbi sulla conclusione dell'indagine

Oggetto: risposta all'interpellanza nr. d'ordine 418 (Nr. di protocollo 6) inviata il 19-01-2011 con oggetto: Presunta parentopoli ACTV e partecipate del Comune di Venezia, quale il "controllo analogo"...

http://consiglio.comune.venezia.it/?pag=schrisp_2_1229&m=1 componenti

L'Assessore al punto 4. In relazione allo specifico argomento oggetto dell'interpellanza si evidenzia come la Direzione Generale abbia provveduto ad esaminare tutti i documenti relativi alle assunzioni effettuate, nel corso degli ultimi 5 anni, da parte delle società controllate, dai quali non sono emersi casi di violazioni di norme o di provvedimenti. Tutte le assunzioni effettuate sono avvenute nel pieno rispetto dei principi generali, di trasparenza, di parità di trattamento e di non discriminazione vigenti in materia. La Direzione Generale si riserva di estendere le verifiche suddette anche alle assunzioni e progressioni verticali fatte nelle fondazioni direttamente controllate dal Comune di Venezia.

Ad ogni modo la Direzione Generale ha deciso di emanare una specifica direttiva sul tema, rivolta a tutte le società controllate, volta a definire più nel dettaglio le procedure per la selezione e la successiva assunzione del personale. Detta direttiva è stata inviata il 4 febbraio u.s. con il provvedimento prot. n. 50965.

10. Sentenze – multa Garante libera concorrenza – Dirigenti esentati

Antitrust: Tar conferma multe a 11 imprese trasporto pubblico

Antitrust: Tar conferma multe a 11 imprese trasporto pubblico -2- (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 09 apr - L'8 novembre 2007 l'Antitrust aveva sanzionato 15 aziende di trasporto pubblico locale con 10 milioni di euro per condotte anticoncorrenziali. 14 aziende si erano quindi rivolte al Tar per ottenere la cancellazione delle multe (Transdev, sanzionata con 136mila euro, non ha presentato ricorso).

Oggi la prima sezione del Tribunale amministrativo, presieduta da Antonino Savo Amodio, ha confermato, con dispositivo di sentenza, le sanzioni inflitte a Trambus Roma (2,23 milioni), Gtt Torino (1,9), **Actv Venezia (1,55)**, Atc Bologna (572.280), Atc La Spezia (424.830), Atp Genova Tigullio (387mila), Ataf Firenze (363.990), Apam Mantova (328.500), Atcm Modena (275.776), Tempi Piacenza (274.380) e Tep Parma (270mila).

Il Tar ha invece accolto i ricorsi di Sita, Cotri e Apm Perugia.

Si attendono ora le motivazioni della sentenza. L'istruttoria dell'Antitrust era partita nel novembre 2005 al fine di accertare l'esistenza di intese lesive della concorrenza nella gara per i servizi aggiuntivi del Comune di Roma (pari al 20% circa del trasporto pubblico del Comune). Gli accertamenti si erano poi estesi ad altri bandi di gara in tutta Italia.

Secondo l'Autorita', le aziende coinvolte "hanno costituito macroaggregazioni a valenza nazionale per partecipare in modo coordinato alle gare che si sarebbero dovute svolgere per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale, con l'esplicita' finalita' di limitare la concorrenza e proteggere il bacino storico di riferimento dell'operatore dominante gia' attivo in una certa area territoriale". Lo scopo delle intese era "il mantenimento dell'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale in capo al precedente gestore o, in ogni caso, la riduzione del confronto competitivo tra operatori potenzialmente concorrenti, nel caso di partecipazione a gare fuori bacino". In tal modo, secondo l'Autorita', le aziende "hanno contribuito ad eludere la piena realizzazione del processo di liberalizzazione del settore".

Fonte: (RADIOCOR) 09-04-08

vicenda dei ferry boat di linea utilizzati per servizi di trasporto e feste private ha fatto finire sotto inchiesta penale il presidente dell'Actv, Marcello Panettoni, ed Ermanno Venzano, il comandante che si trovava al timone del Metamauco nel corso di uno dei servizi ritenuti irregolari. La Procura di Venezia ha contestato loro la violazione dell'articolo 1231 del Codice della navigazione per aver adibito il mezzo pubblico ad un servizio non di linea senza il prescritto certificato di sicurezza. I mezzi pubblici, infatti, navigano sulla base di particolari autorizzazioni della Capitaneria che prevedono deroghe in merito alle dotazioni di sicurezza di bordo. Per effettuare trasporti di diversa natura, in occasione di feste, compleanni, cerimonie di vario tipo organizzate per conto di privati, Actv avrebbe dovuto chiedere e ottenere una diversa autorizzazione.

L'articolo 1231 del Codice della navigazione punisce l'inosservanza di norme sulla sicurezza con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda fino a euro 206. La Procura ha chiuso l'inchiesta con un decreto penale di condanna, ingiungendo al presidente dell'Actv e al comandante del Metamauco di pagare l'ammenda. Entrambi hanno presentato opposizione, chiedendo e ottenendo di poter chiudere la vicenda in via amministrativa attraverso l'oblazione, ovvero con il pagamento di metà dell'ammenda prevista, procedura che blocca l'iter penale. Il giudice Alberto Scaramuzza ha quindi revocato il decreto penale di condanna e dichiarato estinto il reato.

L'utilizzo dei mezzi Actv per servizi di noleggio è costato in passato ad Actv una multa di oltre un milione e mezzo di euro comminata dall'Antitrust europeo per varie irregolarità. Ma, ciò nonostante, i ferry boat e altri mezzi continuano ad essere impiegati per feste private. È accaduto a Carnevale e al Redentore, provocando una diffida da parte dei titolari del lancioni Granturismo che lamentano una concorrenza sleale, ma anche una "distrazione" di mezzi dai dovuti servizi pubblici. E, ieri, si sono rivolti ai carabinieri per denunciare che la motonave Aquileia è stata noleggiata a privati per un compleanno con circa 200 ospiti, caricati al Tronchetto e alla Paglia con destinazione Torcello.

FONTE: Gazzettino VENEZIA 11.09.2011

*Tutto ciò chi paga?

11.strutture

- nuovi dirigenti
- Auditing

- il presidente Panettoni di ACTV, nominato dal C.d.A. della stessa direttore di Auditing su indicazione dell'Assemblea dei Soci. Retribuzione: 106.000,00 € lordi /anno, il controllore che controlla se stesso.

Nomine

Consiglio di Amministrazione ACTV S.p.A. – C.d.A.

designazione

Luca SCALABRIN (Presidente), già consigliere

Giovanni SENO (Amministratore Delegato) già Presidente AVM

Mauro-Luigi VALENTI (consigliere) già dirigente A.V.M. S.p.A. società che controlla Actv S.p.A.

* Daniela BALLARIN (consigliere)

* Carla BERTO (consigliere)

* sono nominate dai Soci di Minoranza

Collegio sindacale: designazione

Paolo COLLINI (presidente)

Giovanna CIRIOTTO (sindaco effettivo)

Maurizio ZUIN (sindaco effettivo)

Giovanna PALAZZI (sindaco supplente)

Stefano BERTI GARELLI (sindaco supplente)

Consiglio di Amministrazione AVM - C.d.A.

designazione

PANETTONI Marcello (Presidente) già Presidente ACTV S.p.A.

SENO Giovanni (Amministratore Delegato)

MAZZON Marino (Consigliere)

MORO Alessandro (Consigliere)

PANDIANI Lorenza (Consigliere)

Alberto DE PERINI (presidente)

Flavio ROSSETTO (sindaco effettivo)

Michele SCIBELLI (sindaco effettivo)

Valentina DI RENZO (sindaco supplente)

Andrea VASSALLO (sindaco supplente)

Consiglio di Amministrazione VELA - C.d.A.

designazione

ROSA SALVA (Presidente)

Camilla TEMPERINI (Consigliere)

Roberto ELLERO (Consigliere)

Giovanni ANFODILLO (presidente)

Paolo TREVISANATO (sindaco effettivo)

Marzia SCARPA (sindaco effettivo)

FONTE: comunicato stampa comune – nomine 20 giugno 2013

12. SENO

- Durante la seduta propedeutica in Commissione l'Amministratore delegato di AVM e ACTV pro-tempore dichiarava che "... ci si doveva accorgere prima che il Bilancio Actv non poteva reggersi con le poste straordinarie..."

Art. 6, comma 4, Decreto Legge n. 95/2012

Società Actv S.p.a.

Crediti verso il Comune di Venezia al 31/12/2012

Natura	Oggetto	Stato*
Accordo stragiudiziale	Fatture da emettere x accordo stragiudiziale 2008 integr tariffe over 75	626.261,00 Impegnato
	Crediti verso Comune di Venezia per disavanzo 1994	2.367.914,01 Impegnato
	Crediti per personale ex ACNIL	1.291.221,76 Impegnato
	Crediti per personale distaccato	661.016,23 Impegnato
	Subtotale	4.946.415,00
Fatture da emettere per contratti di servizio e altro	Saldo CDS anno 2010	113.759,38 Impegnato
	Saldo CDS anno 2011	3.133.735,89 Impegnato
	Saldo CDS anno 2012	3.506.914,34 Impegnato
	Finanziamenti unitari Tren	800.000,00 Impegnato
	Finanziamenti per Integrazioni 2011 DGS 2208/2011 fattura da emettere FV 56 del 01/02/2013	96.597,01 Impegnato
Subtotale	8.134,47	
Crediti per contributi in conto investimenti	Subtotale	7.663.141,09
	Tecnologie (panelli pontoni)	34.387,35 pagato
	Tecnologie avi	272.601,21 pagato
	Tecnologie sba	1.035.000,00 pagato
	distribuzione metano deposito via Marini	232.400,00 pagato
	Foraneo Tiepolo	83.334,00 pagato
	Foraneo Girolama	83.333,00 pagato
	Foraneo Venonese	83.333,00 pagato
	Bus urbi. Ivesco Metano n° 6	1.044.983,80 pagato
	Bus urbi Meto A23 snodato metano	1.716.750,00 pagato
	M/b serie 310 Cant. Megaride m/b 49	442.326,50 Impegnato
	M/T San Marco	107.341,60 pagato
	A2 493 subconodati Metano	210.150,00 pagato
	contributi per 50 rimborsizzazioni	843.867,50 pagato
	Subtotale	6.189.807,95
Altri crediti vari	Crediti per rimborso oneri protezione civile	114,63 Non conciliato
	Credito per rimborso oneri amministratori locali 2012	222,25 Impegnato
	Credito a m/v per residuo tir ex Acnil	61.152,00 Non conciliato
	Crediti per personale ex ACNIL 2008	51.435,70 Non conciliato
	Crediti per personale ex ACNIL 2009	56.324,83 Non conciliato
	Crediti per personale ex ACNIL 2010	48.370,87 Non conciliato
	Crediti per personale ex ACNIL 2012	38.073,42 Non conciliato
Subtotale	255.694,70	
Fatture emesse non ancora riscosse al 31/12/2012	Come da fogli allegati	23.444.039,10 Vedi allegato
TOTALE CREDITI AL 31/12/2012	42.495.097,85	

Debiti verso il Comune di Venezia al 31/12/2012

Quota di competenza del Comune di Venezia su tiv turistici	messe di settembre 2012	677.303,60 Accertato
	messe di ottobre 2012	812.303,20 Accertato
	messe di novembre 2012	1.764.182,30 Accertato
	messe di dicembre 2012	2.227.978,90 Accertato
Subtotale	5.481.757,90	
Debiti per sanzioni amministrative varie	Sanzioni amministrative per violazione codice della strada e della navigazione	7.967,50 Accertato
	TOTALE DEBITI AL 31/12/2012	5.489.725,40

ACTV - Contratto di servizio per il trasporto pubblico locale	S P E S A			
	imp trasfer da Regione Veneto	iva	totale	totale pagato al 31.12.2012
servizi minimi. Gennaio/maggio 2012	27.778.904,92	1.172.285,38	28.951.190,30	28.951.190,30
servizi minimi. Giugno 2012	5.555.780,98	234.457,07	5.790.238,05	5.790.238,05
servizi minimi. Luglio 2012	5.555.780,98	234.457,07	5.790.238,05	5.790.238,05
servizi minimi. Agosto 2012	5.555.780,98	234.457,07	5.790.238,05	5.790.238,05
servizi minimi. Settembre 2012	5.555.780,98	234.457,07	5.790.238,05	
servizi minimi. Ottobre 2012	5.555.780,98	234.457,07	5.790.238,05	
servizi minimi. Novembre/dicembre 2012	11.111.561,96	468.914,14	11.580.476,10	
Saldo corrispettivi e finanziamento aggiuntivo	6.008.914,36	398.078,16	6.406.992,52	
	72.678.286,14	3.211.563,03	75.889.849,17	46.321.904,45

FONTE: dati interni Comune Venezia

Il Comune di Venezia non ha provveduto a trasferire entro il 31.12.2012 tutte le somme ricevute dalla Regione Veneto per il Contratto di Servizio circa

30.000.000,00 ML di Euro !!!

**IL COMUNE di VENEZIA si
può dire che è
corresponsabile del
disavanzo
dell'Azienda Partecipata
ACTV**

Ricerca e documentazione elaborata da **Sebastiano COSTALONGA** – capogruppo
“Fratelli d’Italia”