



COMUNE DI JESI

P.zza Indipendenza, 1 60035 Jesi (AN) - www.comune.jesi.an.it
Tel. 07315381 – Fax 0731538328 – C.F. e P.I. 00135880425

**AREA SERVIZI TECNICI - SERVIZIO Infrastrutture e Mobilità
AREA SERVIZI FINANZIARI**

RELAZIONE PER L’AFFIDAMENTO IN APPALTO DEL SERVIZIO DI GESTIONE DELLA SOSTA A PAGAMENTO SU SUOLO PUBBLICO

(art. 34, commi 20 e 21, D.L. 179/2012, convertito in L. 221 del 17.12.2012 e succ.mm.ii.)

(Approvata con Delibera C.C. n. 98 del 30.07.2015)

PREMESSA

La presente relazione è stata elaborata, ai sensi del DL 179/2012 e succ. mm.ii., relativamente alla gestione del servizio di gestione della sosta a pagamento su suolo pubblico nel Comune di Jesi.

Prima dell'analisi tecnico-economica della forma di affidamento scelta appare innanzitutto necessario operare la classica **distinzione** tra “**servizio pubblico locale**” ed “**attività resa a favore dei Comuni**”, al fine di collocare la gestione della sosta a pagamento in una delle due famiglie.

Tra molte, la sentenza Consiglio di Stato, Sez. V, 9/9/2011 n. 5068, sul criterio distintivo tra concessione di servizi ed attività resa ai Comuni evidenzia la distinzione come segue: *“Le concessioni [di servizi], nel quadro del diritto comunitario, si distinguono [dalle attività] non per il titolo provvedimentale [...], né per il fatto che ci si trovi di fronte ad una vicenda di trasferimento di pubblici poteri o di ampliamento della sfera giuridica del privato, né per la loro natura autoritativa o provvedimentale rispetto alla natura contrattuale [...], ma per il fenomeno di traslazione dell'alea inerente una certa attività in capo al soggetto privato. La giurisprudenza della Corte di Giustizia CE ha ribadito che si è in presenza di una concessione di servizi allorquando le modalità di remunerazione pattuite consistono nel diritto del prestatore di sfruttare la propria prestazione ed implicano che quest'ultimo assuma il rischio legato alla gestione dei servizi in questione [spesso con tariffa a carico degli utenti], mentre in caso di assenza di trasferimento al prestatore del rischio legato alla prestazione, l'operazione rappresenta [un'attività resa al Comune]”*.

Circa il dibattuto tema della rilevanza economica, va innanzitutto evidenziato quanto espresso con la sentenza Consiglio di Stato, Sez. V, 23/10/2012 n. 5409, la quale sintetizza gli argomenti che hanno animato la pluriennale discussione, articolatasi secondo l'evoluzione della normativa, della giurisprudenza, della dottrina e della prassi. *“La distinzione tra [servizi ed] attività economiche e non economiche ha carattere dinamico ed evolutivo, cosicché non è possibile fissare a priori un elenco definitivo dei servizi di interesse generale di natura economica (secondo la costante giurisprudenza comunitaria spetta infatti al giudice nazionale valutare circostanze e condizioni in cui il servizio viene prestato, tenendo conto, in particolare, dell'assenza di uno scopo precipuamente lucrativo, della mancata assunzione dei rischi connessi a tale attività ed anche dell'eventuale finanziamento pubblico dell'attività in questione). In sostanza, per qualificare un servizio pubblico come avente rilevanza economica o meno si deve prendere in considerazione non solo la tipologia o caratteristica merceologica del servizio (vi sono attività meramente erogative come l'assistenza agli indigenti), ma anche la soluzione organizzativa che l'ente locale, quando può scegliere, sente più appropriata per rispondere alle esigenze dei cittadini (ad esempio servizi della cultura e del tempo libero da erogare, a seconda della scelta dell'ente pubblico, con o senza copertura dei costi). Dunque, la distinzione può anzitutto derivare da due presupposti, in quanto non solo vi può essere un servizio che ha rilevanza economica o meno in astratto ma anche uno specifico servizio che, per il modo in cui è organizzato, presenta o non presenta tale rilevanza economica. Saranno, quindi, privi di rilevanza economica i servizi che sono resi agli utenti in chiave meramente erogativa e che, inoltre, non richiedono una organizzazione di impresa in senso obiettivo (invero, la dicotomia tra servizi a rilevanza economica e quelli privi di rilevanza economica può anche essere desunta dalle norme privatistiche, coincidendo sostanzialmente con i criteri che contraddistinguono l'attività di impresa nella previsione dell'art. 2082 c.c. e, per quanto di ragione, dell'art. 2195 o, per differenza, con ciò che non vi può essere ricompreso). Per gli altri servizi, astrattamente di rilevanza economica, andrà valutato in concreto se le modalità di erogazione, ne consentano l'assimilazione a servizi pubblici privi di rilevanza economica. [...] La qualificazione di un servizio pubblico a rilevanza economica è correlata alla astratta potenzialità di produrre un utile di gestione e, quindi, di riflettersi sull'assetto concorrenziale del mercato di settore [...].*

Alla luce di tutto quanto sopra, per la gestione della sosta a pagamento risultano ricorrere le caratteristiche sopra evidenziate perché la gestione stessa possa ben rientrare nell'alveo dei servizi pubblici a rilevanza economica, come peraltro stabilito anche dai pareri dell'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato (“AGCM”) AS542 - AS554 - AS618 - AS642 - AS681.

SEZIONE A NORMATIVA DI RIFERIMENTO

A.1 Competenza del Comune di Jesi all'approvazione della presente relazione

La tumultuosa evoluzione normativo – giurisprudenziale degli ultimi anni, afferente le forme di gestione dei servizi pubblici locali e, dunque, la gestione della sosta a pagamento, può essere riassunta come segue:

- l'art. 12, c. 1 del DPR 168/2010 ha abrogato l'art. 113, cc. 5, 5-bis, 6, 7, 8, 9, escluso il primo periodo, 14, 15-bis, 15-ter e 15-quater del D Lgs 267/2000;
- il DPR 113/2011 ha abrogato l'art. 23-bis del DL 112/2008 convertito in Legge 133/2008, modificato ed integrato dall'art. 15 del DL 135/2009 convertito in Legge 166/2009, nonché ha abrogato il DPR 168/2010, regolamento di attuazione del citato art. 23bis;
- la sentenza Corte Cost. 199/2012 ha dichiarato l'incostituzionalità dell'art. 4 del DL 138/2011, convertito in Legge 148/2011, ed anche delle modifiche ed integrazioni allo stesso apportate dall'art. 9 Legge 183/2011, dall'art. 25, c. 1, del DL 1/2012 convertito in Legge 27/2012, dall'art. 53 del DL 83/2012;
- con l'art. 34, cc. 20 e ss. del DL 179/2012, il legislatore torna ad interessarsi della materia dei servizi, delle attività e delle società pubbliche locali.

Si deve quindi innanzi tutto concludere che la gestione della sosta a pagamento, quando oggetto di affidamento, deve attenersi alle disposizioni del suddetto art. 34, cc. 20 e 21, del DL 179/2012 convertito in Legge 221/2012, che nello specifico prevedono:

- comma 20) *“Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste”;*
- comma 21) *“Gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea devono essere adeguati entro il termine del 31 dicembre 2013 pubblicando, entro la stessa data, la relazione prevista al comma 20. Per gli affidamenti in cui non è prevista una data di scadenza gli enti competenti provvedono contestualmente ad inserire nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto un termine di scadenza dell'affidamento. Il mancato adempimento degli obblighi previsti nel presente comma determina la cessazione dell'affidamento alla data del 31 dicembre 2013”.*

La gestione obbligatoria per ambiti sovra-comunali è prevista dall'art. 34, c. 23, del DL 179/2012, convertito in Legge 221/2012, che, successivamente al c. 1 dell'art. 3-bis del D.L. 138/2011, convertito in Legge 148/2011, e s.m.i., prevede l'inserimento del seguente c. 1-bis: *“Le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, compresi quelli appartenenti al settore dei rifiuti urbani, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei istituiti o designati ai sensi del comma 1 del presente articolo”.*

In merito alla competenza del Comune di Jesi nell'ambito dell'istituzione e gestione di aree di sosta su suolo pubblico si evidenzia come le caratteristiche intrinseche del servizio ne impediscano la classificazione di servizio “a rete” e che pertanto, in tale ambito, non siano applicabili i disposti del citato art. 3-bis. Decade, dunque, per la gestione del servizio di sosta l'obbligo di organizzazione in bacini sovra-comunali, con la relativa individuazione di un Ente d'ambito da parte della Regione, evidenziando, invece, come la titolarità della istituzione e gestione di aree di sosta a pagamento su suolo pubblico, debba essere mantenuta dai Comuni, anche considerati i disposti degli artt. 6 e 7 del Codice della Strada (D.Lgs. 285/1992 s.m.i.).

Alla luce di quanto sopra esposto, il Comune di Jesi appare certamente ente competente all'approvazione della presente relazione.

A.2 I modelli gestionali consentiti dalle vigenti norme

La gestione diretta dei Servizi Pubblici Locali (in seguito SPL) da parte dell'autorità pubblica è ammessa dalla normativa comunitaria nel caso in cui lo Stato nazionale ritenga che l'applicazione delle regole di concorrenza (e, quindi, anche della regola della necessità dell'affidamento a terzi mediante una gara ad evidenza pubblica) ostacoli, in via di diritto o di fatto, la “speciale missione” dell'ente pubblico. In tale ipotesi l'ordinamento comunitario, rispettoso dell'ampia sfera discrezionale attribuita agli Stati membri, si

riserva di sindacare solo se la decisione dello Stato sia stata frutto di un “errore manifesto”. In altri termini, la normativa comunitaria consente agli Stati membri - pur non imponendolo - di prevedere, in via di eccezione e per alcuni casi determinati, la gestione diretta del servizio pubblico da parte dell’ente locale.

Lo Stato italiano, facendo uso della sfera di discrezionalità attribuitagli dall’ordinamento comunitario al riguardo, aveva effettuato la sua scelta nel senso di vietare, di regola, la gestione diretta dei (art. 23bis del D.L. n. 112/2008). Ciò è perdurato sino all’abrogazione dell’art. 23-bis del d.l. n. 112/2008, operata dal DPR 18 luglio 2011, n. 1135 entrato in vigore il 4/8/2011.

Per quanto riguarda l’affidamento in gestione di SPL alle società miste, cioè con capitale in parte pubblico ed in parte privato (cosiddetto PPP, partenariato pubblico e privato di tipo istituzionalizzato), la normativa comunitaria consente l’affidamento del servizio senza l’onere di un’ulteriore gara, allorquando si sia svolta una gara ad evidenza pubblica cosiddetta “a doppio oggetto”, per la scelta contestuale del socio privato e della commessa di servizio pubblico; essa richiede che tale socio sia qualificabile come “socio industriale” e non quale mero partner “finanziario”, senza espressamente richiedere alcun limite - minimo o massimo - della partecipazione del socio privato. Il diritto comunitario non richiede (ma neppure vieta) una misura minima della partecipazione.

Secondo la normativa comunitaria, le condizioni integranti la gestione denominata “in house providing” ed alle quali è subordinata la possibilità del suo affidamento diretto (capitale totalmente pubblico; controllo esercitato dall’aggiudicante sull’affidatario di “contenuto analogo” a quello esercitato sui propri uffici; svolgimento della parte più importante dell’attività dell’affidatario in favore dell’aggiudicante) debbono essere interpretate restrittivamente, costituendo *l’in house providing* un’eccezione rispetto alla regola generale dell’affidamento a terzi mediante gara ad evidenza pubblica. Tale eccezione viene giustificata dal diritto comunitario con il rilievo che la sussistenza delle suddette condizioni esclude che *l’in house contract* configuri, in buona sostanza, un rapporto contrattuale di effettiva terzietà tra ente aggiudicante e società affidataria, perché quest’ultima è, di fatto, solo una *longa manus* del primo. Nondimeno, la giurisprudenza comunitaria non pone ulteriori requisiti per procedere a tale tipo di affidamento diretto, ma si limita a chiarire via via la concreta portata delle suddette tre condizioni.

In sintesi, la normativa comunitaria prevede tre diverse forme di gestione dei SPL:

1. Mediante affidamento a **società pubblica in house** a condizione che la società affidataria sia a capitale interamente pubblico e svolga la parte prevalente della propria attività con l’Ente affidante, sempreché questi eserciti sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri uffici;
2. Mediante affidamento a **società mista pubblico-privata**, previa gara “a doppio oggetto” per l’individuazione del socio privato operatore;
3. Affidamento a **società privata** previa gara pubblica.

A.3 Il modello gestionale individuato dal Comune di Jesi quale maggiormente rispondente alle proprie esigenze

Il Comune di Jesi, nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria sull’affidamento dei servizi pubblici locali, intende procedere all’affidamento in house alla Soc. Jesiservizi srl del servizio di gestione della sosta a pagamento muovendo dalle seguenti considerazioni:

- la possibilità di gestire servizi a rilevanza economica mediante società di capitali permette di adottare forme gestionali snelle, flessibili ed idonee al perseguimento di finalità imprenditoriali attuando un modello gestionale ed organizzativo di tipo manageriale, ispirato al conseguimento del risultato;
- il conferimento del servizio alla Società Jesiservizi garantirebbe la flessibilità e duttilità necessarie in un momento in cui non si è ancora in grado di prevedere le modifiche viabilistiche da introdurre nel breve, medio e lungo termine essendo tutt’ora in corso l’elaborazione dell’aggiornamento del PUT e PUM;
- la possibilità di attivare una integrazione sinergica del servizio di gestione della sosta a pagamento con quello di trasporto scolastico, per il quale è già stato deliberato con atto consiliare n. 48 del 29.04.2015 di procedere alla verifica di fattibilità tecnica, nell’ottica del conseguimento di economie di scala legate soprattutto alla gestione del personale.

La Soc. Jesiservizi srl infatti possiede tutti i requisiti richiesti dalla normativa comunitaria:

- società interamente a capitale pubblico: lo statuto societario prevede, all’art. 6 che “*le quote sono trasferibili e circolano esclusivamente tra enti pubblici...*”. L’art.7 invece prevede che “*all’atto di costituzione il capitale sociale è versato dal Comune di Jesi quale socio unico...*” e che “*l’ingresso*

di eventuali nuovi soci, aventi comunque natura di ente pubblico ...". Pertanto i soci possono essere solo enti pubblici. Ad oggi la Soc. Jesiservizi srl è al 100% di proprietà del Comune di Jesi;

- società che svolge la parte prevalente della propria attività con l'Ente affidante: la Soc. Jesiservizi srl svolge la totalità della propria attività in favore del Comune di Jesi. La disciplina dei vari servizi affidati e la regolamentazione dei conseguenti rapporti economico-finanziari risultano da appositi contratti di servizio;
- controllo esercitato dall'Ente affidante analogo a quello esercitato sui propri uffici: lo statuto societario prevede, all'art. 9, che *"l'Assemblea nomina e revoca gli amministratori secondo le indicazioni vincolanti del Sindaco del Comune di Jesi, il quale si avvarrà di poteri di direttiva ..."*. L'art.18 invece, relativo ai poteri gestionali dell'organo di amministrazione, prevede che *"L'esercizio dei poteri di gestione avviene nel rispetto degli atti di indirizzo e direttiva formulati dal Sindaco del Comune di Jesi. L'inosservanza delle predette direttive costituisce motivo di revoca – ai sensi dell'art.9 dei patti sociali – dell'Amministratore ovvero degli Amministratori. In ogni caso di ingresso di soci – aventi natura di enti pubblici – ulteriori rispetto al Comune di Jesi verrà disposta apposita modifica dei patti sociali per la disciplina delle modalità di elaborazione degli atti di indirizzo e direttiva da parte degli organi di vertice di tutti i predetti soci presenti nella ridefinita compagine"*. Dal punto di vista sostanziale invece il controllo analogo viene esercitato abitualmente attraverso una serie di strumenti:
 - o In primo luogo la tenuta della contabilità generale e la redazione del bilancio viene effettuata internamente al Comune di Jesi, consentendo in tal modo al socio unico di verificare in tempo reale tutte le attività svolte dalla società controllata.
 - o Secondariamente, tutte le decisioni principali della vita societaria sono adottate solo a seguito di specifiche direttive da parte della Giunta o, in caso di decisioni che riguardano gli aspetti generali e di programmazione societari, da parte del Consiglio Comunale.
 - o Inoltre, almeno tre volte all'anno la Giunta esamina i bilanci trimestrali della società ed eventualmente formula osservazioni o direttiva sull'andamento della gestione.

SEZIONE B

CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

B.1 Caratteristiche del servizio

B.1.1 Modello di regolamentazione della sosta

Fin dalla fine degli anni '90 il Comune di Jesi aveva intrapreso un percorso di regolamentazione della sosta su strada subordinando la stessa alla corresponsione di una tariffa, ai sensi ed agli effetti dell'art. 6, c. 4, lett. d), e art. 7, c. 1 lett. f) e c. 8, del D.Lgs. 285/1992, gestiti tramite il sistema del "gratta e sosta", con controllo effettuato dal personale del Comando Polizia Municipale.

La Giunta Comunale, essendo ormai superata tale modalità di gestione soprattutto in caso di periodi di sosta brevi, con conseguenze negative sugli incassi, in data 20.10.2006 ha espresso parere favorevole al passaggio della gestione dei parcheggi a pagamento dal previgente sistema alla **concessione** del servizio di gestione tramite parcometri, forniti, installati e mantenuti da una ditta esterna all'ente, nonché controllati tramite ausiliari del traffico. L'avvio effettivo delle nuove modalità di erogazione del servizio è avvenuto in data 27.06.2008.

Al termine dell'originario contratto di concessione del servizio e delle proroghe legittimamente concesse, in esecuzione delle decisioni politiche assunte dalla Giunta Comunale, la concessione del servizio predetto è stata affidata ad una nuova ditta esterna selezionata tramite procedura negoziata per un periodo di 9 mesi prorogabile per ulteriori 9 mesi, in attesa di valutare la possibilità di gestire il servizio "in house" tramite la Società partecipata Jesiservizi srl.

Gli obiettivi generali e gli indirizzi all'origine della decisione da parte della Amministrazione di procedere alla tariffazione della sosta su strada possono essere così sintetizzati:

- potenziamento e miglioramento della qualità di fruizione delle aree destinate alla sosta da parte dei residenti ed una accessibilità generalmente più razionale da parte di tutta la cittadinanza, dovuta ad una più accurata organizzazione degli spazi per la sosta;
- miglioramento della viabilità grazie alla riduzione del traffico "parassita" indotto da veicoli alla ricerca di parcheggio, favorendo altresì un incremento della velocità dei mezzi pubblici;

- miglioramento della transitabilità delle strade da parte dei pedoni, salvaguardando gli spazi ad essi riservati, estendendo sul territorio la prevenzione ed il controllo finalizzati ad evitare il ricorso alla sosta in aree non regolamentate.

All'interno delle aree assoggettate al pagamento la sosta dei veicoli per i soggetti non residenti è quindi onerosa con tariffe a tempo su tutti gli stalli, mentre per i residenti ed assimilati è gratuita per la prima auto e con tariffe agevolate a partire dalla seconda auto, ovviamente valide solo nelle aree di pertinenza della residenza.

B.1.2 Modalità di gestione del servizio di sosta a pagamento su suolo pubblico ed in strutture dedicate

B.1.2.1 Descrizione dell'attuale modello di gestione

Secondo i rapporti contrattuali attualmente vigenti, all'Amministrazione Comunale compete in linea generale l'attività di indirizzo, pianificazione e controllo delle attività, in accordo con quanto previsto dagli strumenti di pianificazione adottati.

Per garantire l'erogazione dei servizi attinenti la sosta a pagamento, il Comune ha concesso al gestore gli spazi di suolo pubblico (sosta a raso), comprendente lo svolgimento delle seguenti attività:

- esazione delle tariffe;
- gestione ordinaria e straordinaria dei parcometri (scassetamento, cambio carta, ecc...);
- manutenzione ordinaria e straordinaria delle apparecchiature, compresa la loro eventuale sostituzione integrale se e qualora dovesse rendersi necessaria nel corso di validità del contratto
- controllo della sosta nelle aree in concessione, a valle del conferimento, con provvedimento del Sindaco, di funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta a dipendenti del soggetto gestore della sosta.

I rapporti tra il soggetto concessionario ed il Comune di Jesi sono regolamentati dal Capitolato Speciale d'Appalto e dal contratto successivamente stipulato cui si rimanda integralmente per eventuali approfondimenti.

B.1.2.2 Descrizione del modello di gestione oggetto di affidamento

Sulla base delle esigenze manifestate dall'Amministrazione Comunale, il nuovo modello di gestione del servizio elaborato, prevede che, al fine di garantirne l'erogazione in maniera ottimale, il nuovo soggetto gestore, titolare del contratto di servizio, dovrà assolvere agli obblighi di seguito riassunti:

- gestione delle aree di sosta a raso attualmente gestite a pagamento intendendo con il termine "gestione" lo svolgimento di tutte le seguenti attività:
 - o manutenzione ordinaria e straordinaria della segnaletica orizzontale e verticale pertinente alle aree di sosta assegnate;
 - o gestione ordinaria e straordinaria dei parcometri (pulizia, cambio carta, riprogrammazioni, ecc...), manutenzione ordinaria e straordinaria delle apparecchiature, compresa la loro eventuale sostituzione integrale se e qualora dovesse rendersi necessaria nel corso di validità del contratto;
 - o ammodernamento dei parcometri che, durante il periodo di validità del contratto di servizio, dovessero raggiungere un livello di vetustà, dimostrato da guasti, fermo macchina, ecc..., tale da rendere antieconomica la manutenzione della macchina;
 - o supporto alle attività di scassetamento e contazione degli incassi, la cui titolarità resta in capo al Comune di Jesi;
 - o garanzia di accesso, da parte dell'Amministrazione Comunale, ad un software, che dovrà essere fornito dal soggetto gestore, che consenta il controllo costante degli incassi, dei guasti, nonché dello stato di funzionamento di ogni singolo parcometro;
 - o riservare a particolari categorie di veicoli (es. polizia, mezzi di soccorso, carico/scarico, ecc...) gli stalli di sosta individuati dai competenti uffici comunali fatto salvo l'equilibrio economico del contratto;
 - o obbligo di mettere temporaneamente a disposizione dell'Amministrazione Comunale le aree gestite per consentire lo svolgimento delle manifestazioni, fiere e mercati consolidatisi nel tempo, secondo il calendario appositamente predisposto dagli uffici competenti da allegarsi al contratto di servizio;
 - o obbligo di mettere temporaneamente a disposizione dell'Amministrazione Comunale le aree gestite per consentire lo svolgimento di eventi straordinari di pubblica utilità fatto salvo il diritto ad eventuali compensazioni a carico del bilancio pubblico per obblighi di servizio;

- collaborazione con gli uffici comunali nel rilascio di abbonamenti, tessere a tariffa agevolata, ecc... rilasciate a residenti all'interno delle ZZ.TT.LL., dell'Area Pedonale, nonché lungo le vie dove la sosta è regolamentata a pagamento ed alle categorie previste dai Regolamenti Comunali. Per i titoli sopra detti non è previsto il versamento da parte del Comune di Jesi nei confronti della Società gestrice di alcun corrispettivo;
- controllo delle aree di sosta in gestione, impiegando sia propri operatori sul territorio sia il personale specificatamente addetto alla prevenzione ed accertamento delle violazioni in materia di sosta sensi dell'art. 17 c. 132 e 133 della Legge n. 127/1997 e s.m.i..
- gestione delle aree di sosta a raso che verranno gestite a pagamento nel periodo di validità del contratto, intendendo con il termine "gestione" lo svolgimento di tutte le seguenti attività:
 - collaborare con la struttura tecnica competente dell'Ente affidante ai diversi livelli di progettazione, necessari all'implementazione di nuove eventuali aree di sosta;
 - allestimento delle aree di sosta date in gestione con tutto ciò che si rende funzionale alla corretta erogazione del servizio. In modo particolare:
 - installazione ed eventuale incremento se necessario, dei parcometri o altri strumenti di controllo del pagamento della sosta, provvedendo a tutti i controlli, manutenzioni, sostituzioni e rinnovi degli stessi. Resta inteso che allo scadere del periodo contrattuale i parcometri installati rimarranno di proprietà dell'Amministrazione Comunale;
 - allestimento delle aree di sosta con segnaletica orizzontale e verticale secondo quanto prescritto dalla vigente normativa ed eventualmente approntamento della segnaletica necessaria per una migliore regolamentazione dell'accesso alle aree oggetto di gestione;
 - svolgimento di tutte le attività previste all'interno delle aree attualmente gestite a pagamento;
- gestione del Parcheggio "in struttura" "Mercantini, intendendo con il termine "gestione" lo svolgimento di tutte le seguenti attività:
 - allestimento della struttura con tutto ciò che si rende funzionale alla corretta erogazione del servizio. In modo particolare:
 - fornitura e posa in opera di un sistema di controllo della durata della sosta e del pagamento, che contempli il pagamento tramite contanti, tessere prepagate, Pos/Carte di Credito, ecc...;
 - gestione della struttura con tutto ciò che si rende funzionale alla corretta erogazione del servizio. In modo particolare:
 - garantire l'accesso al parcheggio negli orari stabiliti dall'Ente. È onere del soggetto gestore l'apertura e chiusura dei cancelli agli orari stabiliti, la gestione ordinaria dell'ascensore lato mercato coperto (contratto di assistenza, gestione delle emergenze, ecc...) nonché la messa in funzione e lo spegnimento dell'impianto stesso, l'apertura e chiusura del collegamento pedonale con il centro storico;
 - versamento diretto delle entrate derivanti dalla gestione della struttura presso le Casse Comunali;
 - manutenzione ordinaria e straordinaria, per tutta la durata del contratto, del sistema di controllo e riscossione così come sopra descritto che, al termine della durata del contratto, resterà in proprietà dell'Amministrazione Comunale;
 - manutenzione ordinaria e straordinaria della segnaletica orizzontale e verticale interna ed esterna al complesso ed eventuale implementazione dovuta all'istituzione di una tariffa nonché di orari di apertura e chiusura al pubblico/abbonati, ecc...;
 - manutenzione ordinaria e straordinaria del parcheggio fatta eccezione per le opere di competenza condominiale;
 - assunzione degli obblighi di custodia negli appositi parcheggi all'uopo eventualmente qualificati come "custoditi";
 - gestione della pubblicità commerciale installabile all'interno della struttura previo formale nulla osta da parte del Condominio (?).

Per tutta la durata del Contratto il soggetto gestore sarà obbligato inoltre a:

- applicare il sistema tariffario, comprese le eventuali agevolazioni, stabilite dall'Amministrazione Comunale con le modalità previste dall'art. 54, comma 1, del D. Lgs. 446/1997, il quale stabilisce

che le “...le province e i comuni approvano le tariffe e i prezzi pubblici ai fini dell’approvazione del bilancio di previsione...” e l’art. 53, comma 16 della L. 388/2000 e s.m.i., il quale stabilisce che le tariffe dei servizi pubblici locali vanno approvate “...entro la data fissata da norme statali per la deliberazione del bilancio di previsione...>”; l’art. 151 del D. Lgs.267/2000, che fissa al 31 dicembre di ciascun anno il termine per l’approvazione del bilancio di previsione per l’anno successivo da parte degli enti locali, salvo le proroghe normativamente previste;

- Sviluppare smart solutions nel campo della monetica e del controllo della sosta (es: sensori di occupazione degli stalli, parcometri “intelligenti”, ecc...)

B.1.2.3 Il sistema tariffario

Allo stato attuale tutti i posti auto a pagamento scontano la medesima tariffa oraria pari ad € 1,20/ora, mentre il parcheggio Mercantini risulta gratuito. Le tariffe agevolate per residenti, dimoranti, ecc... sono stabilite sulla base dei vigenti Regolamenti Comunali.

Contestualmente all’approvazione delle tariffe dei servizi a pagamento resi all’utenza per l’anno 2016 l’Amministrazione adotterà una nuova metodologia di determinazione delle tariffe orarie, basata su una classificazione del territorio riconducibile a distinte tipologie d’uso, di utenza ed offerta di sosta.

La necessità di emanare tale provvedimento nasce sia dall’esigenza di rivedere il livello di tariffazione nelle zone già soggette a politiche di regolazione della sosta, sia da quella di indicare, nelle aree ad oggi non soggette ad alcuna regolazione, il livello tariffario da applicare qualora la Civica Amministrazione decidesse di implementare tali politiche.

Considerando la struttura del territorio comunale jesino si ipotizza fin d’ora una classificazione che tenga conto:

- del centro storico della città, caratterizzato da una domanda di sosta estremamente elevata nonché da un’offerta particolarmente limitata (all’interno delle ZZ.TT.LL.), peraltro di tipo gratuito;
- delle aree a corona del centro cittadino, in gran parte già a pagamento;
- delle aree decentrate sede di servizi pubblici rilevanti, al momento tutte caratterizzate da un regime di sosta libero o, al più, con limitazione temporale tramite esposizione di disco orario;

La classificazione sopra esposta porta a suddividere il territorio in tre fasce, corrispondenti ad altrettante tariffe:

- Prima Fascia, comprendente il centro cittadino;
- Seconda Fascia, comprendente le aree a corona del centro cittadino caratterizzate da elevata domanda di sosta per i residenti e le principali centralità locali;
- Terza Fascia, comprendente le aree limitrofe ai principali poli di attrazione.

B.2 Gli obblighi di servizio pubblico e universale

Il servizio di sosta su suolo pubblico non si configura come un servizio essenziale, bensì come uno strumento di regolazione adottato dall’Amministrazione ai fini della pianificazione della mobilità. Inoltre il servizio non prevede meccanismi di compensazione finanziaria pubblica, in quanto i proventi da tariffa coprono integralmente i costi di gestione.

Il concetto di obbligo di servizio pubblico direttamente connesso all’esigenza di assicurare l’universalità e l’accessibilità dei servizi pubblici trova riscontro in quella parte di servizi che qualsiasi operatore, con riguardo al proprio interesse economico, non assumerebbe o assumerebbe solo se adeguatamente compensato. Ciò premesso, i concetti di universalità del servizio e dei relativi obblighi di servizio pubblico trovano difficile applicazione in tale contesto, se non nel solo dovere da parte del gestore di garantire uno standard minimo di servizi di qualità come determinati nei rapporti convenzionali con l’Ente titolare del servizio, nonché implementare un piano tariffario coerente con gli obiettivi che il servizio in trattazione persegue, in particolare:

- Sosta a rotazione: mantenimento di forme di agevolazione tariffaria
 - o in corrispondenza di poli attrattori di rilevante interesse sociale quali, ad esempio, gli uffici comunali;
 - o nei confronti di particolari categorie di utenza “debole” quali, a mero titolo di esempio: disabili, persone soggette a terapie mediche di lunga durata o che necessitano assistenza sanitaria domiciliare;
- Parcheggi di interscambio: tariffazione estremamente agevolata ed integrata con il servizio di trasporto pubblico locale, al fine di perseguire l’obiettivo di un consistente shift modale trasporto privato – trasporto

pubblico, contenendo, dunque, la penetrazione nelle aree centrali del tessuto urbano da parte di veicoli destinati ad una sosta di lunga durata;

- Sosta in abbonamento con posto assegnato ai residenti: tariffazione agevolata in relazione alla particolare criticità dal punto di vista dell'offerta della sosta per residenti delle zone in cui tali aree di parcheggio sono state individuate.

Per quanto attiene, invece, gli standard minimi di qualità, innanzitutto il gestore del servizio, ai sensi della normativa vigente, ha l'obbligo di adozione della Carta della Qualità dei Servizi indicante i livelli qualitativi e quantitativi del servizio erogato che l'utenza può legittimamente attendersi.

Essi riguardano principalmente:

- sistema di commercializzazione dei titoli per la sosta: il gestore del servizio deve implementare forme di pagamento della sosta, in modo da agevolare quanto più possibile l'utenza, anche avvalendosi delle più recenti tecnologie;

- rapporto con l'utenza: richiesta informazioni, modalità per proporre reclamo, quelle per adire le vie conciliative e giudiziarie, ecc....

Oltre ai precedenti aspetti qualitativi, il gestore deve garantire un adeguato controllo delle aree di sosta in gestione, affinché il servizio risponda efficacemente agli obiettivi posti, impiegando sia propri operatori sul territorio sia il personale specificatamente addetto alla prevenzione ed accertamento delle violazioni in materia di sosta sensi dell'art. 17 c. 132 e 133 della Legge n. 127/1997 e s.m.i..

SEZIONE C

MODALITA' DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

C.1 Scelta della modalità di affidamento

Ad oggi ed alla luce di quanto sopra descritto, in materia di servizi pubblici locali in generale non sussiste un provvedimento di guida a livello nazionale, e non si può che far riferimento ai principi di derivazione comunitaria, cosicché le alternative per l'affidamento dei servizi risultano essere le seguenti:

- affidamento del servizio con procedura di evidenza pubblica ex art. 30 del DLgs 163/2006, nel rispetto dei principi del Trattato di Funzionamento dell'Unione Europea (in via generale il TFUE si occupa del tema della concorrenza al Titolo VII [artt. 101 – 109] e della disciplina del mercato unico rispettivamente negli artt. 14, 26 e 27 [mercato interno], 28 e 29 [libera circolazione delle merci], 45 – 66 – Titolo IV [libera circolazione di persone, servizi e capitali], 114 , 115 e 118 [riavvicinamento delle legislazioni]);

- affidamento del servizio a società mista con socio appaltatore, come da: punto 2.2 e nota 18 della Comunicazione interpretativa della Commissione delle Comunità Europee 05.02.2008 n. C [2007] 6661 sull'applicazione del diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni ai partenariati pubblico - privati istituzionalizzati (PPPI); Risoluzione del Parlamento europeo del 18.05.2010 sui nuovi sviluppi in materia di appalti pubblici (2009/2175(INI)), in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 31.05.2011; sentenza Corte di Giustizia UE 15.10.2009 C-196/08; sentenza Consiglio di Stato, adunanza plenaria, sentenza 03.03.2008, n. 1 e parere 18.04.2007, n. 456;

- affidamento del servizio a soggetto interamente pubblico *in house*, senza più alcun termine finale (alla luce dell'incostituzionalità dell'art. 4, c. 32, lettera a) del DL 138/2011 e senza limite di valore contrattuale (alla luce dell'incostituzionalità dell'art. 4, c. 13 del DL 138/2011, che limitava il valore stesso entro i 200.000 euro/anno), purché la società disponga dei requisiti (capitale totalmente pubblico, esercizio del controllo analogo sulla società da parte degli enti soci come avviene su un proprio ufficio, più parte dell'attività svolta in relazione al territorio dei Comuni soci) individuati dalla storica sentenza Corte di Giustizia UE 18.11.1999, C-107/98, c.d. Teckal.

Sul ricorso al modello *in house* per la gestione dei servizi pubblici, il Consiglio di Stato si è recentemente espresso con Sentenza Sez. VI, 11.02.2013 n. 762, sancendo che “[...] a seguito dell'abrogazione referendaria dell'art. 23-bis del DL 112/2008, è venuto meno il principio della eccezionalità del modello *in house* per la gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.

*[In ogni caso] la scelta dell'ente locale sulle modalità di organizzazione dei servizi pubblici locali, e in particolare la opzione tra modello *in house* e ricorso al mercato, deve basarsi sui consueti parametri di esercizio delle scelte discrezionali, vale a dire:*

» *valutazione comparativa di tutti gli interessi pubblici e privati coinvolti;*

» *individuazione del modello più efficiente ed economico;*

» *adeguata istruttoria e motivazione”.*

Rispetto alle alternative possibili, sopra elencate, per lo svolgimento di un servizio pubblico locale quale è la gestione della sosta nel Comune di Jesi, possono svolgersi le seguenti considerazioni a sostegno dell'opportunità della scelta di affidamento secondo il modello dell'*in house providing*:

- il modello di regolamentazione della sosta a pagamento su suolo pubblico adottato dalla Civica Amministrazione, così come sopra descritto, è strettamente vincolato all'evolvere delle politiche di mobilità cittadina, nel contesto delle scelte operate negli appositi strumenti pianificatori (PUT, PUM - oggetto peraltro di periodici aggiornamenti), rendendo possibile, quando necessario, il ricorso allo *jus variandi*. Emerge, quindi, innanzitutto una necessità di tipo organizzativo, a cui l'*in-house* risponde, configurandosi come rapporto interorganico, ancillare alla programmazione comunale, e non già come rapporto contrattuale intersoggettivo;

- sempre sotto il profilo organizzativo legato al modello di regolamentazione adottato si evidenzia come il servizio in gestione, per la sua estensione e complessità, coinvolge in modo diretto molteplici stakeholders, con cui è necessario un costante confronto per concordare soluzioni equilibrate che non mettano in crisi il sistema, pur nella salvaguardia degli interessi coinvolti. Per finalizzare tale processo partecipativo è auspicabile che venga istituito uno strumento di monitoraggio composto sia dagli organi rappresentativi dell'Ente che dal soggetto Gestore. Tale soggetto dovrà tenere sotto costante controllo oltre all'andamento generico della regolamentazione della sosta, anche specifiche istanze di soggetti del territorio coinvolti.

E' verosimile immaginare che un modello così partecipato e piuttosto flessibile risulterebbe di difficile applicabilità con il coinvolgimento di interessi di soggetti terzi privati.

- dal punto di vista della governance, la società a totale partecipazione pubblica garantisce semplicità ed immediatezza di regole decisionali, a fronte del più complesso equilibrio che si deve realizzare nell'ambito della società mista con socio operatore (dove il principale appaltatore, soggetto privato, condivide il governo della società mista con la parte pubblica, in un sempre delicato equilibrio tra esercizio del controllo e soggezione al controllo dell'appaltatore stesso), e dell'altrettanto complesso meccanismo di sola programmazione e controllo, da parte del soggetto pubblico, sull'affidatario individuato con gara (alternativa all'affidamento alla società *in house* ed alla società mista), a mezzo del contratto di servizio, con indubbe difficoltà di verifica su attività specialistiche svolte totalmente da parte di terzi;

- l'esperienza maturata negli anni di gestione di servizi analoghi da parte di una società totalmente pubblica, permette di poter affermare come questo tipo di affidamento consenta il mantenimento di equilibri economici, al netto della quota in capo al Comune, ottimizzando le sinergie di settore con vantaggi in termini tariffari per l'utenza. Per esempio la gestione di settori di sosta indifferenziata ad alta redditività permette al contempo di implementare e gestire servizi sia a favore di segmenti di utenza in condizioni più disagiate, con la conseguente applicazione di tariffazione agevolata, sia di altre forme di servizio a bassa redditività quali ad esempio i parcheggi di interscambio, assolutamente strategici nel contesto della pianificazione della mobilità.

C.2 Sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo con riferimento ad atti e rapporti contrattuali

I requisiti propri dell'affidamento diretto di un servizio pubblico locale ad una società pubblica sono quelli individuati dalla storica sentenza Corte di Giustizia UE 18.11.1999, C-107/98, c.d. Teckal, e richiamati dall'ora abrogato art.113, c.5, lettera c) D.Lgs 267 / 2000 (capitale totalmente pubblico, esercizio del controllo analogo sulla società da parte degli enti soci come avviene su un proprio ufficio, parte prevalente dell'attività svolta in affidamento dei diretto ed in relazione al territorio del Comune socio); successivamente, oltre che la giurisprudenza nazionale, ancora la Corte di giustizia UE ha confermato detti criteri con la sentenza, Sez. II, 17.07.2008 n. C-371/05.

L'affidamento del servizio a soggetto interamente pubblico *in house* a partecipazione diretta di un solo Comune è certamente di più agevole impostazione e dimostrazione di quanto non avvenga per i soggetti *in house* a partecipazione multiente (dove ciascun ente deve esercitare il controllo analogo congiuntamente con gli altri soci).

Mentre la giurisprudenza amministrativa e gli strumenti proprio dell'*in house* multiente evidenziano soluzioni assai più articolate e complesse, nel caso della società a partecipazione totale da parte di un solo ente, come per il caso in esame di Jesiservizi srl, il sussistere dei requisiti di cui sopra è più agevolmente dimostrabile a partire dall'osservazione dello statuto della società.

L'espressione del controllo esercitato dall'Ente sulla società affidataria si rileva a partire dalle previsioni statutarie evidenziate a seguire, dai principi di base di ispirazione dell'approvando contratto di servizio tra

Comune e Jesiservizi srl, a cui si associa una costante attività di programmazione e verifica da parte della Direzione comunale competente.

In particolare dallo statuto della società si riporta quanto segue:

- Art.6 *“le quote sono trasferibili e circolano esclusivamente tra enti pubblici...”*;
- Art.7 *“all’atto di costituzione il capitale sociale è versato dal Comune di Jesi quale socio unico...”* e che *“l’ingresso di eventuali nuovi soci, aventi comunque natura di ente pubblico ...”*;
- Art.9 *“L’Assemblea nomina e revoca gli amministratori secondo le indicazioni vincolanti del Sindaco del Comune di Jesi, il quale si avvarrà di poteri di direttiva ...”*;
- Art.18 *“L’esercizio dei poteri di gestione avviene nel rispetto degli atti di indirizzo e direttiva formulati dal Sindaco del Comune di Jesi. L’inosservanza delle predette direttive costituisce motivo di revoca – ai sensi dell’art.9 dei patti sociali – dell’Amministratore ovvero degli Amministratori. In ogni caso di ingresso di soci – aventi natura di enti pubblici – ulteriori rispetto al Comune di Jesi verrà disposta apposita modifica dei patti sociali per la disciplina delle modalità di elaborazione degli atti di indirizzo e direttiva da parte degli organi di vertice di tutti i predetti soci presenti nella ridefinita compagine”*.

Per quanto attiene, infine, il Contratto di Servizio, che andrà sottoscritto a valle dell’affidamento da parte del Consiglio, lo stesso dovrà prevedere:

- una durata che tenga anche in conto degli eventuali investimenti che Jesiservizi srl sarà tenuta a realizzare nel periodo contrattuale;
- che il Comune disporrà di rilevanti prerogative di pianificazione, programmazione, controllo, analisi degli scostamenti, capacità di interventi correttivi ed irrogazione di eventuali sanzioni, a fronte di comprovate inadempienze;
- che a Jesiservizi srl spetteranno da contratto specifici obblighi e responsabilità.

SEZIONE D ANALISI DI EFFICIENZA ED ECONOMICITA’ DELLA SCELTA

Per poter analizzare l’efficienza e l’economicità della scelta di affidare direttamente il servizio in questione alla società in house Jesiservizi s.r.l. è indispensabile assumere delle ipotesi di partenza tali che garantiscano un confronto omogeneo con i dati economici e finanziari delle diverse modalità di gestione.

Si dovrà iniziare pertanto da un bilancio riclassificato, nel quale la riclassificazione consiste nel considerare un’ipotesi di gestione a regime e di tale ipotesi si dovranno confrontare le diverse modalità di affidamento: sul mercato o in house providing. Ogni scelta avrà dei riflessi sia sul conto economico del soggetto gestore che sul bilancio del Comune di Jesi.

Il primo passo riguarda l’analisi della **situazione attuale**. Gli indicatori del servizio gestione soste tenuti in considerazione riguardano il numero di stalli a raso che sono 650, il numero di operatori impiegati che sono 6 per complessive 144 ore settimanali ed il numero di parcometri che sono 25. Questi ultimi sono totalmente ammortizzati. Il corrispettivo da garantire al gestore del servizio è stato quantificato prendendo come base l’aggio sugli incassi dei parcheggi e sulle sanzioni per violazioni del Codice della Strada riferite alle soste sugli stalli gestiti. Di tali valori è stata calcolata la media dell’ultimo quinquennio che è stata assunta come ipotesi di aggio medio. Sugli incassi dei parcheggi è stato pertanto previsto un aggio del 32,15%, mentre sugli incassi delle sanzioni al Codice della Strada è stato previsto un aggio del 38,40%.

Nel conto economico di una situazione tipo i costi relativi al personale e alle spese amministrative sono stati quantificati tenendo conto delle giustificazioni fatte pervenire dalle ditte partecipanti alle gare di affidamento, mentre per ragioni di trasparenza gli incassi sono stati contabilizzati al lordo delle quote spettanti al Comune di Jesi, le quali sono state contabilizzate tra i costi dell’ipotetica società di gestione.

I costi di manutenzione ordinaria e straordinaria sono stati considerati tutti a carico del gestore mentre gli accantonamenti per ammortamento dei parcometri e di eventuali altre attrezzature sono stati considerati pari a zero. Tutte le ipotesi precedenti rappresentano una **situazione teorica alle stesse condizioni attuali e con lo stesso numero di parcheggi**.

Il Conto Economico del servizio tipo alle attuali condizioni è il seguente:

COSTI		
VOCE DI COSTO	IMPORTO	NOTE

Personale dipendente	105.000,00	
carta parcometri	1.200,00	
manutenzione parcometri	6.000,00	
assicurazioni	2.000,00	
software gestione	4.000,00	
spese generali	8.270,63	2% costi complessivi
ammortamento parcometri	0,00	
segnaletica orizzontale	6.084,00	
segnaletica verticale	1.600,00	
Allestimento Mercantini	0,00	
Segnaletica Mercantini	0,00	
Manutenzione Mercantini	0,00	
riversamento sanzioni CdS	73.920,00	61,60 % incassi sanzioni CdS
riversamento concessione soste	213.727,50	67,85 % incassi parcometri
TOTALE COSTI	421.802,13	
RICAVI		
VOCE DI RICAVO	IMPORTO	NOTE
Incasso parcometri	315.000,00	Dati 2012 al netto IVA
Incassi sanzioni CdS	120.000,00	Dati 2014
TOTALE RICAVI	435.000,00	
RISULTATO DI ESERCIZIO	13.197,87	3,03%

Tale gestione avrà il seguente effetto sul bilancio comunale:

EFFETTI SUL BILANCIO COMUNALE

Incassi sanzioni CdS	73.920,00
Incassi parcometri	213.727,50
Totale Entrate	287.647,50
Manutenzioni segnaletica vert.	0,00
Manutenzioni segnaletica orizz.	0,00
Totale Spese	0,00
Differenza Entrate - Spese	287.647,50

Il passo successivo è quello di considerare un servizio di gestione soste a pagamento con un ampliamento del numero di parcheggi a raso e con la gestione del parcheggio Mercantini. Gli indicatori del servizio riguardano il numero di stalli a raso che passano da 650 a 1170 dato che sono previsti nuovi stalli a pagamento anche presso il parcheggio delle Conce (circa 140 nuovi parcheggi) e lungo il Viale della Vittoria (circa 380 nuovi parcheggi). Il numero di operatori impiegati sono sempre sei ma le ore settimanali ipotizzate passano da 144 a 200 ore. Il numero di parcometri viene incrementato da 25 a 37: i primi sono totalmente ammortizzati, quelli aggiuntivi vanno acquistati *ex novo*. L'aggio da garantire al gestore del servizio che viene considerato come ipotesi di base è sempre pari alla media quinquennale degli aggi pagati ai gestori, che è il 32,15% sugli incassi dei parcheggi ed il 38,40% sugli incassi delle sanzioni al Codice della Strada. Tra i costi sono previsti gli ammortamenti dei nuovi parcometri e le spese di gestione e manutenzione sia dei parcometri che della segnaletica orizzontale e verticale. Le spese di allestimento del parcheggio Mercantini sono state stimate in 100.000,00 euro da ammortizzare in 5 anni e costi di manutenzione annuali in 5.000,00 euro.

Per la parte ricavi invece le previsioni sono state incrementate tenendo conto della riduzione della tariffa dovuta alla localizzazione degli stalli nonché di un coefficiente di riempimento più basso rispetto agli altri dovuto alla minore appetibilità dell'area, e proporzionalmente per quanto riguarda le sanzioni al Codice della Strada. Per il parcheggio Mercantini è stato ipotizzato, in via prudenziale, un incasso giornaliero di 150,00 euro per 300 giorni (tariffa giornaliera di € 1,00 e riempimento medio di n. 150 auto/giorno) ed un introito di

6.000,00 euro per pubblicità commerciale cui corrispondono 3.000,00 euro di imposta di pubblicità da versare al concessionario di tale tributo.

L'ipotesi di Conto Economico del **servizio affidato sul mercato con un numero di parcheggi ampliato e comprensivo della gestione del parcheggio Mercantini** è il seguente:

COSTI		
VOCE DI COSTO	IMPORTO	DESCRIZIONE
Personale	135.440,00	6 persone VI Q. CCNL pubbl. serv. 33 h
carta parcometri	1.200,00	
manutenzione parcometri	6.000,00	
assicurazioni	2.000,00	
software gestione	4.000,00	
spese generali	12.805,60	2% costi complessivi
ammortamento parcometri	12.000,00	Costo iniziale diviso 5 anni
segnaletica orizzontale	7.500,00	
segnaletica verticale	2.500,00	
Ammort. Allestim. Mercantini	20.000,00	Costo iniziale diviso 5 anni
Segnaletica Mercantini	2.000,00	
Manutenz. annua Mercantini	5.000,00	
Imposta pubblicità Mercantini	3.000,00	
riversamento sanzioni CdS	113.960,00	61,60 % incassi sanzioni CdS
riversamento concessione soste	325.680,00	67,85 % incassi parcometri + Mercantini
TOTALE COSTI	653.085,60	
RICAVI		
VOCE DI RICAPO	IMPORTO	DESCRIZIONE
Incasso parcometri attuali	315.000,00	Dati 2012 al netto IVA
Incassi sanzioni CdS	120.000,00	Dati 2014
Incasso parcometri futuri	120.000,00	
Incasso sanzioni CdS future	65.000,00	
Incasso Mercantini	45.000,00	
Gestione pubblicità Mercantini	6.000,00	
TOTALE RICAVI	671.000,00	
RISULTATO DI ESERCIZIO	17.914,40	2,67%

Gli effetti ipotizzabili sul bilancio comunale sono i seguenti:

EFFETTI SUL BILANCIO COMUNALE

Incassi sanzioni CdS	113.960,00
Incassi parcometri	325.680,00
Totale Entrate	439.640,00
Totale Spese	0,00
Differenza Entrate - Spese	439.640,00

La terza situazione ipotizzata è quella di **affidare il servizio in appalto alla società *in house providing* Jesiservizi s.r.l.** Tutte le ipotesi di base sono quelle previste al punto precedente, ad eccezione del corrispettivo riconosciuto alla società *in house* **che viene ridotto rispetto all'aggio precedentemente applicato.**

In particolare il corrispettivo fisso è costituito dalle seguenti voci e verrà erogato con le seguenti modalità:

- € 136.500,00 netti annui (di cui € 94.500,00 quale compenso per l'attività di gestione delle aree di sosta ed € 42.000,00 quale compenso per l'attività di controllo) a partire dalla data di stipula del contratto e fino alla data di attivazione dei sistemi di pagamento all'interno del Parcheggio Mercantini o della istituzione nelle nuove aree di sosta a raso previste dal presente contratto;
- € 58.750,00 netti annui, aggiuntivi rispetto ai precedenti, (di cui € 36.000,00 quale compenso per l'attività di gestione delle aree di sosta ed € 22.750,00 quale compenso per l'attività di controllo) a partire dalla data di istituzione delle nuove aree di sosta a raso;
- € 13.500,00 netti annui aggiuntivi rispetto ai precedenti, a partire dalla data di attivazione dei sistemi di pagamento all'interno del Parcheggio Mercantini.

Nell'eventualità in cui gli incassi derivanti dalla gestione del servizio dovessero risultare, al termine di ogni annualità contrattuale, inferiori oltre il 10% rispetto agli incassi presunti riportati all'interno della presente "Relazione per l'affidamento del servizio di gestione della sosta a pagamento su suolo pubblico", il corrispettivo annuo dovuto alla Società affidataria verrà complessivamente decurtato del 10%. Se dovessero scendere oltre il 20% rispetto agli incassi presunti verrà decurtato della medesima percentuale di riduzione degli incassi.

Nell'eventualità in cui gli incassi derivanti dalla gestione del servizio dovessero risultare, al termine di ogni annualità contrattuale, superiori oltre il 10% rispetto agli incassi presunti riportati all'interno della presente "Relazione per l'affidamento del servizio di gestione della sosta a pagamento su suolo pubblico", il corrispettivo annuo dovuto alla Società affidataria verrà complessivamente incrementato di tanti punti percentuali quanti sono quelli eccedenti il suddetto 10%.

Gli effetti sul conto economico della società Jesiservizi s.r.l. rispetto al punto precedente, che prevede una concessione del servizio sul mercato, sarebbero di una riduzione dei costi e dei ricavi complessivi, dovuta al fatto che gli incassi vengono effettuati direttamente dal Comune di Jesi, che a sua volta versa un corrispettivo alla società.

Va evidenziato che nelle ipotesi di costo non si è tenuto affatto conto delle potenziali economie di scala derivanti da una gestione condivisa del personale con altri servizi gestiti da Jesiservizi, ad esempio il servizio di trasporto scolastico. Tale fattore potrebbe ridurre il costo del personale imputabile direttamente al servizio di gestione delle soste a pagamento, facendo migliorare la redditività della suddetta attività.

COSTI		
VOCE DI COSTO	IMPORTO	DESCRIZIONE
Personale	135.440,00	6 persone VI Q. CCNL pubbl. serv. 33 h
carta parcometri	1.200,00	
manutenzione parcometri	6.000,00	
assicurazioni	2.000,00	
software gestione	4.000,00	
spese generali	4.012,80	2% costi complessivi
ammortamento parcometri	12.000,00	Costo iniziale diviso 5 anni
segnaletica orizzontale	7.500,00	
segnaletica verticale	2.500,00	
Ammort. Allestim. Mercantini	20.000,00	Costo iniziale diviso 5 anni
Segnaletica Mercantini	2.000,00	
Manutenz. annua Mercantini	5.000,00	
Imposta pubblicità Mercantini	3.000,00	
riversamento sanzioni CdS	0,00	
riversamento concessione soste	0,00	
TOTALE COSTI	204.652,80	
RICAVI		
VOCE DI RICAPO	IMPORTO	DESCRIZIONE
Corrispettivo parcometri attuali	94.500,00	Ipotesi su dati 2012 al netto IVA
Corrispettivo controlli	42.000,00	Ipotesi su dati 2014
Corrispettivo parcometri futuri	36.000,00	

Corrispettivo controlli futuri	22.750,00	
Corrispettivo gestione Mercantini	13.500,00	
Gestione pubblicità Mercantini	6.000,00	
TOTALE RICAVI	214.750,00	
RISULTATO DI ESERCIZIO	10.097,20	4,70%

Naturalmente la previsione di un corrispettivo minore riconosciuto dal Comune di Jesi sia sugli incassi dei parcheggi che su quelli derivanti da violazioni al Codice della Strada contribuisce a migliorare gli effetti finanziari sul bilancio comunale come segue:

EFFETTI SUL BILANCIO COMUNALE

Incassi sanzioni CdS	185.000,00
Incassi parcometri	435.000,00
Incassi Mercantini	45.000,00
Totale ricavi	665.000,00
Corrispettivo parcheggi	130.500,00
Corrispettivo controlli	64.750,00
Corrispettivo Mercantini	13.500,00
Totale Spese	208.750,00
Differenza Entrate - Spese	456.250,00

Per avere un confronto tra dati omogenei, i valori sopra indicati sono tutti al netto dell'IVA.

Ricapitolando, passando da una situazione attuale tipizzata, che prevede la gestione di un numero di parcheggi pari a 650, ad una situazione futura con un incremento di parcheggi a pagamento e la gestione del parcheggio coperto Mercantini, a parità di somme riconosciute al soggetto gestore, si avrebbe un miglioramento del rapporto ricavi/costi per il bilancio comunale. Affidando direttamente *in house* il servizio alla società controllata al 100% Jesiservizi s.r.l. riconoscendo corrispettivi inferiori a quelli da garantire in caso di gara ad evidenza pubblica, si avrebbe un ulteriore miglioramento della redditività del servizio per il Comune. Bandire una gara ad evidenza pubblica senza prevedere un utile per le imprese partecipanti è un'ipotesi poco verosimile, situazione che invece può essere ipotizzata per un società *in house* la cui "mission" aziendale non è rappresentata dal conseguimento di utili a fine esercizio bensì quello di erogare servizi alla cittadinanza nel migliore dei modi.

Una sintesi delle varie situazioni ipotizzate può essere riassunta nella tabella che segue:

VOCE	SITUAZIONE TIPIZZATA	SITUAZIONE CON AMPLIAMENTO	GESTIONE JESISERVIZI
N° operatori	6	6	6
Ore settimanali lavorate compl.	144	200	200
N° parcometri	25	25	25
Parcometri da installare	0	12	12
Totale parcometri	25	37	37
% media aggio su multe/corrisp. controlli	38,40%	38,40%	64.750,00
% media aggio/corrisp. parcheggi	32,15%	32,15%	144.000,00
N° parcheggi attuali	650	650	650
N° parcheggi Viale della Vittoria	0	380	380
N° parcheggi Conce	0	140	140
Totale parcheggi su strada	650	1170	1170
N° parcheggi Mercantini	0	320	320
Ricavi parcheggi su strada	315.000,00	435.000,00	130.500,00
Ricavi parcheggi Mercantini	0,00	51.000,00	19.500,00

Sanzioni Codice della Strada	120.000,00	185.000,00	64.750,00
Costi medi annuali	421.802,13	653.085,60	204.652,80
Risultato di esercizio	13.197,87	17.914,40	10.097,20
Utile su ricavi	3,03%	2,67%	4,70%
EFFETTI SUL BILANCIO COM.LE			
Differenza Entrate - Spese	287.647,50	439.640,00	456.250,00

La convenienza economica nell'affidamento in house è pertanto di euro 16.610,00