



REGIONE CALABRIA

# CITTA' DI PALMI

8^ AREA VIGILANZA – SOCIETA' PARTECIPATE  
PROTEZIONE CIVILE – GARE E CONTRATTI



CITTA' DI PALMI

Nr.8445 di prot.

Palmi, li 02 maggio 2017

OGGETTO:- Servizio di gestione dei parcheggi a pagamento – Valutazione sulla congruità economica dell'offerta del soggetto *in house*.-

**AI COMPONENTI DEL LIVELLO STRATEGICO**  
**DELLA STRUTTURA DI GOVERNANCE**

Al Sig.Sindaco  
Dott.Giovanni Barone  
Sede

All'Assessore alle Società Partecipate  
Avv.Silvana Misale  
Sede

Al Segretario Generale  
Dott.ssa Caterina Saffioti  
Sede

Al Capo Area Economico Finanziaria  
Dott.ssa Maria Teresa De Francia  
Sede

Al Presidente del C.d.A. della P.P.M. S.p.A.  
Dott.Giancarlo Pugliese  
Palmi

-----oo0oo-----

1. Con nota prot.6162 del 30.03.2017 lo scrivente aveva fornito a codesto Comitato una analisi generale inerente l'affidamento dei servizi in house dopo l'entrata in vigore del T.U. sulle società partecipate e del T.U. sugli appalti pubblici. Prima di entrare nel merito dell'odierna offerta, pervenuta dalla società *in house* P.P.M. S.p.A. di proprietà del Comune di Palmi, è opportuno ripercorrere brevemente la predetta analisi.

**ANALISI NORMATIVA:** Gli interventi legislativi in materia di affidamenti *in house* sono stati concretizzati attraverso l'emanazione del D.lgs 175/2016 recante il nuovo Testo Unico sulle Società Partecipate, ma anche del D.Lgs 50/2016 recante il nuovo Codice degli Appalti. Oggi, il combinato disposto degli artt.5 e 192 del D.Lgs 50/2016 – Codice degli Appalti, con gli artt.4 e 16 del D.Lgs 175/2016 – Testo Unico Società Partecipate, ha previsto la possibilità di procedere agli affidamenti diretti alle società *in house* di servizi pubblici a rilevanza economica, applicando ad essi un particolare regime derogatorio, purché siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- a) *l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore eserciti sulla persona giuridica di cui trattasi un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi;*
- b) *oltre l'80 per cento delle attività della persona giuridica controllata sia effettuata nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'amministrazione aggiudicatrice controllante o da altre persone giuridiche controllate dall'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore di cui trattasi;*
- c) *nella persona giuridica controllata non vi sia alcuna partecipazione diretta di capitali privati, ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati previste dalla legislazione nazionale, in conformità dei trattati, che non esercitino un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata.*

Il rapporto tra il Comune di Palmi e la sua società partecipata rientra pienamente nelle casistiche sopra dettagliate e pertanto non sussistono problemi di natura tecnica in ordine alla possibilità di proseguire, in linea generale, con gli affidamenti *in house* e quindi, nello specifico, nel rinnovare il contratto di gestione dei parcheggi a pagamento. La società partecipata P.P.M. S.p.A. riunisce assolutamente tutti e tre i requisiti anzidetti in quanto essa è partecipata al 100% dal Comune di Palmi ed in quanto la stessa società esercita la sua attività in misura prevalente (*rectius* "esclusiva") per l'ente azionista. Per quanto attiene il c.d. "controllo analogo", esso è certamente uno dei punti più importanti che caratterizza la gestione *in house*, in quanto è attraverso tale potere/dovere che l'azionista sottopone a verifica la gestione societaria. L'ente esercita un controllo preventivo ed effettivo sulla gestione della società, così come avviene per i suoi servizi interni (Cons. Stato 09/03/2009 n. 1365). Il Comune di Palmi attua il "controllo analogo", secondo la giurisprudenza nazionale e comunitaria, grazie all'applicazione del "Regolamento sulle attività di vigilanza e controllo su società ed enti partecipati" approvato con deliberazione del Commissario Prefettizio n.33 del 13.10.2011 e ss.mm.ii., creando cioè un rapporto, certamente di cointeressenza, ma che in realtà assegna all'amministrazione controllante un effettivo potere di indirizzo, direzione e supervisione dell'attività del soggetto partecipato sull'insieme dei più importanti atti di gestione del medesimo. Questo sostanziale controllo viene esercitato attraverso tre livelli (strategico – coordinamento e controllo – gestionale), eseguiti da parte di una macrostruttura complessa di governance. Vi sono però delle necessarie valutazioni preventive che devono essere fatte e che lo stesso Codice degli Appalti, all'art.192, ha previsto per garantire adeguati livelli di pubblicità e trasparenza nei contratti pubblici. E' infatti in corso d'istituzione l'elenco delle amministrazioni aggiudicatrici ed enti aggiudicatori che intendono operare mediante affidamenti diretti alle proprie società *in house*, al quale occorrerà iscriversi, a domanda, in conformità alle linee guida nr.7 di attuazione del D.Lgs 50/2016 che l'A.N.A.C. ha approvato con delibera del 15 febbraio 2017. Le richieste di iscrizione all'elenco *de quo* dovranno essere inoltrate in via telematica attraverso un applicativo che sarà reso disponibile sul portale entro 90 giorni dalla pubblicazione della delibera, ma ancora non presente sul web. Nel frattempo le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori **possono continuare ad effettuare affidamenti in house, sotto la propria responsabilità e nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 5 e ai commi 2 e 3 dell'art. 192 del codice.** Ne consegue che qualunque affidamento di un contratto avente ad oggetto servizi disponibili sul mercato in regime di concorrenza deve passare preventivamente da una valutazione sulla congruità economica dell'offerta del soggetto *in house*, avuto riguardo all'oggetto e al valore della prestazione, dando conto nella motivazione del

provvedimento di affidamento delle ragioni del mancato ricorso al mercato, nonché dei benefici per la collettività della forma di gestione prescelta, anche con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio, nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche.

2. **SERVIZIO GESTIONE PARCHEGGI:** Per quanto concerne il servizio di "gestione delle aree di sosta" (contenenti originariamente circa 813 stalli individuati con Delibera di G.C. nr.27 del 07.02.2008), esso è acquisibile all'esterno mediante procedure di gara. Tale servizio è stato di volta in volta affidato alla società partecipata ritenendolo vantaggioso sotto molteplici profili. E' evidente che tale servizio sia compreso tra i servizi pubblici locali a rilevanza economica, intendendo per servizio pubblico locale avente rilevanza economica, sulla scorta della omologa categoria comunitaria dei servizi di interesse economico generale (SIEG), quello che "a) è reso mediante un'attività economica (in forma di impresa pubblica o privata), intesa in senso ampio, come «qualsiasi attività che consista nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato» [...] b) fornisce prestazioni considerate necessarie (dirette, cioè, a realizzare anche "fini sociali") nei confronti di una indifferenziata generalità di cittadini, a prescindere dalle loro particolari condizioni". A suffragare tale concetto vi è ampia dottrina nonché una vasta gamma di pareri forniti dall'Antitrust (Pareri AGCM: AS542 – AS554 – AS618 – AS642 – AS681- AS740), e dalla giurisprudenza (T.A.R. Campania Sez. I 30 aprile 2003, n. 4203). Oggi questi concetti sono stati finalmente "codificati" grazie all'introduzione del D.Lgs 19 agosto 2016, n.175 recante il nuovo Testo Unico sulla Società Partecipate. Nel citato testo normativo sono stati definiti i concetti di «servizi di interesse generale»: le attività di produzione e fornitura di beni o servizi che non sarebbero svolte dal mercato senza un intervento pubblico o sarebbero svolte a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che le amministrazioni pubbliche, nell'ambito delle rispettive competenze, assumono come necessarie per assicurare la soddisfazione dei bisogni della collettività di riferimento, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale, ivi inclusi i servizi di interesse economico generale; di «servizi di interesse economico generale»: i servizi di interesse generale erogati o suscettibili di essere erogati dietro corrispettivo economico su un mercato; di «società in house»: le società sulle quali un'amministrazione esercita il controllo analogo o più amministrazioni esercitano il controllo analogo congiunto. Quali obblighi di servizio pubblico (OSP) il Comune di Palmi imponeva al gestore requisiti specifici per garantire il conseguimento degli obiettivi di interesse pubblico, quali la sicurezza della circolazione stradale, lo snellimento ed il decongestionamento del traffico urbano derivante dalla sosta selvaggia. Per quanto attiene la parte di compensazione economica prevista per il gestore, non si riteneva quantificabile aprioristicamente poiché derivava dagli incassi (sanzioni – ticket – fitto stalli – abbonamenti – buoni parcheggio), e quindi ci si basava su una stima previsionale formulata sulla base dei dettagli economici riferiti all'anno in corso o agli anni precedenti. Si è rilevato come, purtroppo, il servizio sia andato però scemando nel corso del tempo, svilendo la *mission* originaria sia in termini di vantaggio economico per l'ente affidante, che in termini sociali (per quanto attiene l'impiego di forza lavoro), ma anche sotto il profilo dell'ordine nella viabilità cittadina, giacché gli stalli si sono man mano ridotti per arrivare a circa 400 tra centro urbano e zona mare (attivi solo nel periodo estivo). Su queste basi, oltre a perdere di vista gli indirizzi dell'Amministrazione e quelli che erano i presupposti essenziali e le finalità della gestione, non vi sarebbe stata più alcuna convenienza per l'ente affidante. Per poter procedere ad un nuovo affidamento *in*

house necessitavano alcuni passaggi fondamentali, il più importante dei quali è stato compiuto in quanto, con Delibera di G.C. nr.91 del 13.03.2017, è stato approvato il nuovo piano dei parcheggi, moderno ed adeguato alla vigente normativa ed alla giurisprudenza succedutasi nel tempo sulla materia. Sulla base del nuovo piano parcheggi sono stati previsti:

In città:

- Nr.849 stalli "blu" a pagamento;
- Nr.905 stalli "bianchi" con sosta gratuita;
- Nr.147 stalli "gialli" riservati a particolari categorie (ampliabili);

Zona mare (dal 15 giugno al 15 settembre):

- Nr.366 stalli "blu" a pagamento;
- Nr.384 stalli "bianchi" con sosta gratuita;
- Nr.40 stalli "gialli" riservati a particolari categorie (ampliabili);

3. Sulla scorta di quel piano approvato dall'organo di Governo dell'ente, con il fine prioritario di garantire i massimi livelli di ordine cittadino, una maggiore fluidità nella circolazione viaria, una segnaletica stradale aggiornata ed efficiente, con riverberi positivi sulla qualità della vita dei cittadini, è evidente che l'impegno che si doveva richiedere al gestore era importante in termini di investimenti, ma avrebbe potuto essere altrettanto proficuo in termini di ricavi per ambedue i contraenti. Dal bilancio economico della P.P.M. S.p.A. presentato nell'anno 2016 si era rilevato, in termini di ricavi, un utile per la società di circa € 121.124,00 (nei quali vi sono i proventi dei ticket, degli abbonamenti, quota sistema sanzionatorio, fitto stalli etc.) e, all'ente, sono stati attribuiti i ricavi derivanti esclusivamente dai proventi contravvenzionali, quantificati in circa € 25.000,00.

Apredo una breve parentesi appariva fondamentale che il sistema di tariffazione fosse rivisto. Oggi l'utente paga € 1,00 per la prima ora e € 0,50 dalla seconda ora, arrivando a € 2,00 per un buono della durata di 6 h. Il costo degli abbonamenti è irrisorio, arrivando a € 50,00 annui per i residenti e € 100,00 per i non residenti. Praticamente un residente paga 0,13 centesimi al giorno. Nella gran parte delle città, siano esse turistiche o meno, le tariffe dei tickets e degli abbonamenti sono differenziate in base alla zona residenza. Non è pensabile che chi abita e parcheggia sulla via B.Buozzi paghi 0,50 centesimi e chi abita e parcheggia in P.zza 1° Maggio paghi la stessa cifra. Egualmente dicasi per gli abbonamenti che hanno un costo indifferenziato. Deve essere prevista invece una differenziazione dei costi per "zone", in base all'importanza storica, turistica o strategica, prevedendo magari un sistema d'incentivi per chi volesse acquistare abbonamenti validi per il centro storico con possibilità, per i residenti, di parcheggiare in siti prestabiliti all'interno della ZTL durante il periodo di chiusura, senza avere difficoltà nel reperire parcheggi o dover correre a spostare l'auto. Quest'ultimo è solo un esempio sul quale ragionare ma è certo che la ridefinizione del sistema di tariffazione deve essere valutata.

Dalla società in house si pretendeva quindi, in tal senso, un consistente investimento in termini economici e di risorse umane e tecnologiche poiché il servizio, organizzato e gestito in maniera efficace ed efficiente, avrebbe potuto costituire un volano di ulteriore rilancio per l'azienda ed essere fonte di importanti vantaggi per l'ente affidante. Un nuovo affidamento, per ritenersi in linea con il mercato esterno, sulla base del piano parcheggi sopra indicato, avrebbe dovuto offrire delle condizioni vantaggiose per l'ente, quali ad esempio: 1) La disponibilità della società ad eseguire e attuare il piano parcheggi per intero, ovvero realizzando gli stalli "blu", "bianchi" e "gialli" con

relativa segnaletica orizzontale e verticale e a mantenere la segnaletica in efficienza per tutta la durata del contratto (ciò avrebbe comportato un risparmio economico notevole per l'ente ed un ritorno in termini di ordine e vivibilità cittadina); 2) La collocazione di parcometri a norma di legge in numero sufficiente, che prevedano la possibilità di inserimento delle targhe e il pagamento mediante bancomat o carte di credito, ma anche la manutenzione ordinaria e straordinaria degli stessi ed il loro eventuale trasferimento in nuove posizioni indicate dall'Amministrazione Comunale; 3) La possibilità di pagare la sosta attraverso applicazioni per smartphone o tablet, quali telepass ping o altri sistemi; 4) La fornitura e distribuzione di schede pre-pagate istituendo un adeguato numero di punti vendita, avvalendosi anche delle strutture commerciali nelle vicinanze dei parcheggi ed a mezzo di proprio personale; 5) La funzione di prevenzione ed accertamento delle violazioni in materia di sosta dei veicoli nelle zone oggetto della concessione, ai sensi dell'art. 17, commi 132 e 133 della Legge 15.05.1997, n°127, come modificato dall'art. 68 della Legge 488/99, incluse quelle immediatamente limitrofe alle aree concessione laddove queste costituiscano lo spazio minimo indispensabile per compiere le manovre necessarie a garantire la concreta fruizione del parcheggio in concessione. In tal senso, in considerazione dell'elevato numero di stalli, il personale avrebbe dovuto essere necessariamente incrementato per poter garantire un adeguato svolgimento del servizio di controllo e repressione degli illeciti, ricorrendo anche al reclutamento, nelle forme di legge, di ausiliari con contratti a tempo determinato per far fronte alle particolari esigenze del periodo estivo, durante il quale vi saranno nr.366 stalli in più nella zona mare. Per quanto attiene l'aspetto economico, siamo nell'ambito della concessione di servizi. Secondo la definizione dettata dall'art.3 comma 1 lett.vv) del D.Lgs 50/2016 (Codice dei Contratti) per «concessione di servizi» si intende *"un contratto a titolo oneroso stipulato per iscritto in virtù del quale una o più stazioni appaltanti affidano a uno o più operatori economici la fornitura e la gestione di servizi diversi dall'esecuzione di lavori di cui alla lettera II) riconoscendo a titolo di corrispettivo unicamente il diritto di gestire i servizi oggetto del contratto o tale diritto accompagnato da un prezzo, con assunzione in capo al concessionario del rischio operativo legato alla gestione dei servizi"*. Tale concetto, per quanto ci si trovi ad operare in regime derogatorio trattandosi di affidamento *in house*, andava tenuto comunque come punto di riferimento in via analogica. Sostanzialmente l'ente, proprietario delle aree pubbliche, avrebbe concesso alla società dette aree al fine di gestire il servizio dei parcheggi sulle stesse e tale servizio si intendeva totalmente autofinanziato dagli introiti derivanti dalla gestione della sosta a pagamento (e introiti ad essa correlati), per cui nessun onere finanziario aggiuntivo avrebbe potuto essere posto a carico dell'Amministrazione Comunale. Le somme introitate per la gestione del servizio avrebbero potuto essere ritirate e contabilizzate integralmente dal concessionario il quale, di contro, avrebbe dovuto versare al Comune un canone concessorio (che poteva essere quantificato anche prestabilendo una percentuale sugli utili). Discorso a parte andava fatto con i proventi dell'attività sanzionatoria degli Ausiliari del Traffico che, trattandosi di proventi di violazioni al Codice della Strada, devono obbligatoriamente essere incassati dall'ente e costituire fondo ex art.208 C.d.S.. Anche qui andava operato un distinguo. Laddove si fosse rilevata la sosta in assenza di pagamento (ticket) l'Ausiliario avrebbe dovuto applicare l'art.7 comma 1 e 14 C.d.S. con proventi incassati dall'ente. Se invece l'utente avesse acquistato il ticket e quindi avesse pagato la sosta ma detta sosta si fosse prolungata oltre l'orario, tale mancanza avrebbe potuto intendersi come inadempienza contrattuale e, in quanto tale, la relativa evasione avrebbe potuto essere recuperata dal gestore secondo le procedure *jure*

*privatorum* (art.17 comma 132 secondo periodo legge 127/1997 – vds Circolare MIT prot.25783 del 22.03.2010).

4. **PROPOSTA P.P.M. S.p.A.:** L'analisi anzidetta si concludeva con la considerazione che l'ente avrebbe avuto, da una proposta di rinnovo a quelle condizioni, un indubbio vantaggio sotto una molteplicità di fattori – economico, sociale, viabilità, ordine e vivibilità cittadina e dal canto suo, la società, ben gestendo un piano parcheggi così delineato e strutturato, avrebbe potuto trarre proficui utili, almeno a partire dal secondo anno di gestione. Su queste basi l'affidamento *in house* del servizio di gestione delle aree di sosta e dei parcheggi alla società P.P.M. S.p.A. avrebbe potuto ritenersi congruo. In data 02 maggio 2017, assunta al prot.8332 dell'ente, è pervenuta l'offerta della società P.P.M. S.p.A. a firma del Presidente del C.d.A. Dott.Giancarlo Pugliese, che si va ad analizzare. La società sostanzialmente propone:

*"Come noto la Piana Palmi Multiservizi S.p.A. è una società partecipata al 100% dal Comune di Palmi, e in quanto tale essa esercita le sue attività in misura prevalente per l'ente azionista.*

*Il mancato rinnovo del servizio "gestione delle aree di sosta" andrebbe a gravare negativamente sul bilancio economico della società in house, che dopo anni di crisi economica ha già intrapreso un percorso di ripresa salvaguardando così il posto di lavoro di circa 40 famiglie. Inoltre, ciò graverebbe anche sul bilancio dell'ente affidatario, in quanto società partecipata al 100% dal Comune di Palmi.*

*In riferimento all'art. 5 e ai commi 2 e 3 dell'art. 192 del D. Lgs 50/2016, che afferma quanto segue- "Ai fini dell'affidamento in house di un contratto avente ad oggetto servizi disponibili sul mercato in regime di concorrenza, le stazioni appaltanti effettuano preventivamente la valutazione sulla congruità economica dell'offerta dei soggetti in house, avuto riguardo all'oggetto e al valore della prestazione, dando conto nella motivazione del provvedimento di affidamento delle ragioni del mancato ricorso al mercato, nonché dei benefici per la collettività della forma di gestione prescelta, anche con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio, nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche" - l'ente affidatario, cioè il Comune di Palmi, può continuare ad effettuare l'affidamento in house del servizio "gestione di aree di sosta" alla Piana Palmi Multiservizi S.p.A., sotto la propria responsabilità e nel rispetto degli articoli su citati, facendo preventivamente una valutazione sulla congruità economica dell'offerta del soggetto in house.*

*Sostanzialmente l'ente, proprietario delle aree pubbliche, concede alla società dette aree al fine di gestire il servizio dei parcheggi sulle stesse e tale servizio si intende totalmente autofinanziato dagli introiti derivanti dalla gestione della sosta a pagamento (e introiti ad essa correlati), per cui nessun onere finanziario aggiuntivo può essere posto a carico dell'Amministrazione Comunale.*

*Discorso a parte va fatto con i proventi dell'attività sanzionatoria degli Ausiliari del Traffico che, trattandosi di proventi di violazioni al Codice della Strada, devono obbligatoriamente essere incassati dall'ente e costituire fondo ex art. 208 C.d.S.. Anche qui va però operato un distinguo. Laddove si rilevi la sosta in assenza di pagamento (ticket) l'Ausiliario deve applicare l'art.7 comma 1 e 14 C.d.S. con proventi incassati dall'ente.*

*Se invece l'utente ha acquistato il ticket e quindi ha pagato la sosta ma detta sosta si dovesse prolungare oltre l'orario, tale mancanza può intendersi come inadempienza contrattuale e, in quanto tale, la relativa evasione può essere recuperata dal gestore*

*secondo le procedure jure privatorum (art.17 comma 132 secondo periodo legge 127/1997 – vds Circolare MIT prot.25783 del 22.03.2010).*

*Con Delibera di G.C. nr. 91 del 13.03.2017, è stato approvato il nuovo piano dei parcheggi, moderno ed adeguato alla vigente normativa ed alla giurisprudenza succedutasi nel tempo sulla materia. Sulla base del nuovo piano parcheggi sono stati previsti:*

*In città:*

- Nr. 849 stalli "blu" a pagamento;*
- Nr. 905 stalli "bianchi" con sosta gratuita;*
- Nr. 147 stalli "gialli" riservati a particolari categorie (ampliabili);*  
*Zona mare (dal 15 giugno al 15 settembre):*
- Nr. 366 stalli "blu" a pagamento;*
- Nr. 384 stalli "bianchi" con sosta gratuita;*
- Nr. 40 stalli "gialli" riservati a particolari categorie (ampliabili);*

*In base alla delibera su citata, considerato che la Piana Palmi Multiservizi S.p.A. andrebbe ad incrementare gli incassi, la stessa è disposta nei confronti dell'ente affidatario a formulare la seguente proposta:*

**OFFERTA TECNICA:**

- La società si accollerà interamente la realizzazione del suddetto Piano Parcheggi nonché offrirà, in più, il servizio di posa in opera della segnaletica stradale orizzontale e verticale (con esclusione della fornitura dei segnali) nel territorio comunale per tutta la durata del contratto, in aggiunta alla gestione dei parcheggi, garantendo così una maggiore fluidità nella circolazione viaria, una segnaletica stradale aggiornata ed efficiente, con riverberi positivi sulla qualità della vita dei cittadini, consentendo così all'ente di risparmiare circa € 25,000/00 annui;*
- La società si impegnerà inoltre, a provvedere all'acquisto di parcometri a norma di legge, che andranno ad incrementare quelli già esistenti, e alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli stessi ed il loro eventuale trasferimento in nuove posizioni indicate dall'Amministrazione Comunale;*
- Per la fornitura e la distribuzione di schede pre-pagate, la Piana Palmi Multiservizi S.p.A. ha provveduto ad incrementare i punti vendita sul territorio, che oggi sono circa 30, nelle vicinanze dei parcheggi ed a mezzo di proprio personale,*
- La società si impegnerà a prevedere la possibilità di utilizzo delle moderne applicazioni per palmari e cellulari per il pagamento della sosta;*
- La società garantirà un incremento del personale Ausiliario del Traffico in numero tale da poter gestire le aree in concessione su due turni giornalieri, ricorrendo anche all'ausilio di assunzioni stagionali per far fronte alle particolari esigenze del periodo estivo;*

**OFFERTA ECONOMICA:**

- Come già accennato i proventi dell'attività sanzionatoria degli Ausiliari del Traffico, per quanto attiene la sosta in assenza di pagamento (ticket) ex art.7 comma 1 e 14 C.d.S., trattandosi di violazioni al Codice della Strada, saranno interamente incassati dall'ente e andranno a costituire fondo ex art. 208 C.d.S.;*
- Se invece l'utente ha acquistato il ticket e quindi ha pagato la sosta ma detta sosta si dovesse prolungare oltre l'orario, tale mancanza può intendersi come inadempienza contrattuale e, in quanto tale, la relativa evasione potrà essere recuperata dal gestore secondo le procedure jure privatorum (art.17 comma 132 secondo periodo legge 127/1997 – vds Circolare MIT prot.25783 del 22.03.2010);*

- *La società si impegnerà inoltre, fermo restando il pieno sfruttamento degli utili derivanti dalle aree di parcheggio in concessione, a riconoscere all'ente una percentuale del 10% sugli utili nel primo anno di gestione (decorrente dalla sottoscrizione del contratto di servizio) e del 15% dal secondo anno.*

*In conclusione l'ente avrebbe, da una proposta di rinnovo alle condizioni sopra indicate, un indubbio vantaggio sotto una molteplicità di fattori – economico, sociale, viabilità, ordine e vivibilità cittadina e dal canto suo, la società, ben gestendo un piano parcheggi così delineato e strutturato, trarrebbe certamente proficui utili. Su queste basi è legittimo pensare che l'Amministrazione potrebbe utilmente affidare in house la gestione dei parcheggi alla società P.P.M. S.p.A....."*

5. La società ha sostanzialmente recepito nella totalità le esigenze dell'ente ed ha proceduto a formulare una proposta di rinnovo che appare congrua ed in linea con quelle praticate sul mercato esterno, probabilmente anche qualcosa in più nella considerazione che il servizio viene completamente rinnovato. Si parte attraverso un consistente investimento da parte della società in termini di risorse economiche, tecniche ed umane a fronte di una compensazione economica derivante soltanto dallo sfruttamento del servizio - proventi dei ticket ed abbonamenti, concessione stalli - che ha come base un sistema di tariffazione oggi scarno e irrisorio, il che presenta un margine di alea che la società si assume pienamente e consapevolmente. L'ente trarrebbe invece notevoli vantaggi: ECONOMICI - 1) Risparmio sulla realizzazione del piano parcheggi e sulla conseguente gestione del servizio di segnaletica stradale per tutta la durata del contratto (circa € 25.000,00 annue), con la sola esclusione della fornitura dei segnali; 2) Introiti esclusivi dell'attività sanzionatoria al C.d.S.; 3) Percentuale sugli utili dell'azienda quantificati nel 10% dal primo anno di gestione e del 15% dal secondo anno di gestione; SOCIALI – 1) incremento del personale con le funzioni di accertamento (Ausiliari del Traffico) anche mediante assunzioni a tempo determinato o a progetto, con le conseguenti ricadute in termini occupazionali; BENEFICI ALLA COLLETTIVITA' – La realizzazione del nuovo piano parcheggi e la gestione ottimale del servizio consentiranno il raggiungimento degli obiettivi di interesse pubblico prefissati dal gestore stesso, ovvero la sicurezza della circolazione stradale, lo snellimento ed il decongestionamento del traffico urbano derivante dalla sosta selvaggia, una maggiore fluidità nella circolazione viaria, una segnaletica stradale aggiornata ed efficiente con riverberi positivi sulla qualità della vita dei cittadini, i quali fruirebbero di un servizio moderno ed efficiente, di parcometri nuovi in grado di operare il pagamento con bancomat o carte di credito, della possibilità di acquistare ticket in più punti vendita convenzionati, della possibilità di pagare il servizio attraverso moderne applicazioni per cellulari e tablet. In conclusione, dall'analisi complessiva anzidetta, si ritiene che l'offerta prodotta dalla società in house P.P.M. S.p.A. sia congrua e conveniente e che pertanto, senza ricorrere al mercato esterno che si ritiene non possa offrire migliori condizioni di queste, si possa procedere al rinnovo diretto del servizio in house, ai nuovi patti e condizioni.

II RESPONSABILE 8^ AREA  
Polizia Locale – Società Partecipate  
Contratti ed Appalti – Protezione Civile  
*Dr. Francesco Managò*

*(Firma autografa sostituita a mezzo stampa ai sensi dell'articolo 3, comma 2, del D.lgs n. 39 del 1993)*