C O M U N E D I O L B I A

Settore Tecnico

Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento in house del servizio per la gestione dei parcheggi non custoditi a pagamento alla società A.S.P.O. S.p.A. (D. Lgs. 23 dicembre 2022, n. 201 art. 14 e D. Lgs. 18 aprile 2016, n. 50, art. 192, comma 2)

Maggio 2023

Sommario

1. Premessa 3

2. Stato di fatto del servizio 4

2.1 Generalità 4

2.2 Consistenza degli stalli di sosta a pagamento 5

2.3 Modalità di svolgimento del servizio 9

2.4 Sanzioni 10

3. Schema di piano finanziario 10

3.1 Costi di esercizio 11

3.2 Ricavi derivanti dalla sosta 14

3.3 Altri ricavi 15

3.4 Quadro conclusivo di sintesi 15

3.5 Servizi migliorativi ed aggiuntivi 16

4. Motivazioni dell'affidamento in house 18

4.1 Premessa 18

4.2 Comparazione tra le possibili modalità gestionali 20

4.3 Conclusioni 24

1. Premessa

La presente relazione, redatta ai sensi dell'art. 192 del D.Lgs n. 50/2016 e dell'art. 14 del D.Lgs. 201/2022, è allegata alla deliberazione che giustifica l'affidamento *in house* del servizio per la gestione dei parcheggi di superficie non custoditi a pagamento.

INFORMAZIONI DI SINTESI	
Oggetto dell'affidamento	Servizio per la gestione dei parcheggi di superficie non custoditi a pagamento
Ente affidante	Comune di Olbia
Si tratta di un Ente di governo di Ambito territoriale ottimale?	No
Tipo di affidamento	Affidamento diretto a società in house
Modalità di affidamento	Contratto di servizio
Durata dell'affidamento	5 anni
Si tratta di un servizio di nuovo affidamento?	No
Territorio interessato	Comune di Olbia (centro urbano e località turistiche)
Valore presunto dell'affidamento	€ 4.654.448,80 (€ 930.889,68 all'anno)
Si tratta di affidamento sopra la soglia di rilevanza europea?	Si
Modalità di pagamento	Il servizio si autofinanzia in basi ai ricavi derivanti dalle tariffe per la sosta a pagamento. Inoltre il Comune di Olbia riconosce alla società affidataria una quota dei proventi delle sanzioni ai sensi del Codice della Strada, emesse dagli operatori della società affidataria medesima.

SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE	
Nominativo	Ing. Sergio Usai
Ente di riferimento	Comune di Olbia
Ufficio	Settore tecnico – ufficio viabilità
Telefono	0789 52047
Email	sergio.usai@comune.olbia.ot.it
Data di redazione	Maggio 2023

2. Stato di fatto del servizio

2.1 Generalità

La popolazione residente nel Comune di Olbia è pari a 62.585 abitanti (dati pubblicati dall'ufficio Statistica del Comune).

Tuttavia le persone che a vario titolo frequentano la città sono in numero superiore, per la presenza di soggetti domiciliati ma non residenti, di pendolari e turisti.

Il Piano Urbano della Mobilità approvato nel 2015 ha messo in luce la presenza di fenomeni di congestione destinati ad incrementarsi per effetto della crescita demografica che caratterizza la realtà di Olbia.

Un altro fattore importante della mobilità è costituito dalla stagionalità dei flussi di traffico che vedono una crescita consistente nel periodo estivo.

L'art. 7 comma 1, lettera f), del Codice della strada (D. Lgs. 285/1992 e s.m.) conferisce ai Comuni la facoltà di individuare con apposita ordinanza, previa deliberazione della giunta, le aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe in conformità alle direttive del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane.

L'art. 7 comma 7 del Codice della strada stabilisce inoltre quanto segue: "*I proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento nonché a interventi per il finanziamento del trasporto pubblico locale e per migliorare la mobilità urbana*".

Per ovviare ai problemi derivanti dall'utilizzo massiccio dell'auto privata sono state realizzate aree di sosta a pagamento sia in strada che in apposite strutture (parcheggio via Nanni, parcheggio S. Simplicio, Parcheggio Le Piramidi, parcheggio Piazza Bardanzellu); ciò allo scopo di regolamentare e per il recupero dei suoli stradali alla loro primaria funzione di reti viarie.

L'istituzione di aree di sosta a pagamento ha le seguenti finalità:

- Contrastare la "sosta selvaggia" ai lati delle strade, garantendo la percorribilità delle stesse;
- Disincentivare l'uso del mezzo privato allo scopo di favorire l'utilizzo di modalità di spostamento sostenibili;
- Contribuire al miglioramento della mobilità urbana.

Il Servizio gestione parcheggi non custoditi a pagamento è stato affidato all'A.S.P.O. S.p.A. (società interamente partecipata dal Comune di Olbia) con contratto di servizio stipulato in data 30 ottobre 2003; l'affidamento è stato successivamente confermato con deliberazione C.C. n. 116 del 17/12/2012.

Con deliberazione C.C. n. 132 del 19/12/2015 è stato confermato, fino al 31/12/2017, l'affidamento in house del servizio parcheggi di superficie non custoditi a pagamento, comprensivo della gestione del servizio "bike sharing".

Con deliberazione C.C. n. 4 del 24/01/2018 è stato confermato l'affidamento in house del servizio fino al 31/12/2019.

Successivamente, con deliberazione C.C. n.24 del 30/04/2020, è stata ulteriormente confermata l'esecuzione del servizio tramite la partecipata ASPO S.p.A., fino al 31/12/2022. Il relativo contratto è stato stipulato in data 08/07/2020 con repertorio n.3550.

Con la presente relazione si propone l'affidamento in house del servizio in conformità al nuovo assetto normativo definito con la legge delega n.118 del 05/08/2022 e con il decreto legislativo, di attuazione delle delega, n.201 del 23/12/2022.

In conformità all'art. 19 del D.Lgs. 201/22 si prevede un affidamento di durata quinquennale e pertanto fino tutto il 2027.

2.2 Consistenza degli stalli di sosta a pagamento

Nel Comune di Olbia sono presenti attualmente 2194 stalli per la sosta a pagamento, di cui

- 550 in struttura
- 1094 in strada
- 567 nei parcheggi a mare

Rispetto al 2020 la consistenza è cresciuta di 235 stalli a causa dell'inserimento di alcune aree di sosta a pagamento e della dismissione di altre.

Stalli di sosta a pagamento su strada

Si riporta nella tabella seguente la consistenza dei parcheggi a pagamento su strada.

Denominazione	Zona	Numero di posti
Via Acquedotto Romano	1	26
Via Garibaldi (fronte Comune)	1	22
Via Catello Piro	1	12
Via De Filippi	1	23
Via Tavolara	2	9
Via Gallura	2	11
Via Roma (La Croce)	2	21
Via Planargia	2	20
Via Roma (ex Manconi)	2	22
Via Roma Stalingrado	2	10
Via Acquedotto	2	23

Via D'Annunzio (fronte calzolaio)	2	8
Via D'Annunzio	2	35
Corso Umberto I	1	13
Viale Aldo Moro (ospedale)	2	9
Viale Aldo Moro (farmacia Etzi)	2	18
Viale Aldo Moro (Deutsche bank)	2	17
Viale Aldo Moro (farmacia Casti)	2	20
Viale Aldo Moro (bar nord est)	2	22
Viale Aldo Moro (Monte dei Paschi)	2	13
Viale Aldo Moro (via Talenti)	2	5
Viale Aldo Moro (via Vela)	2	16
Viale Aldo Moro (via Pozzo)	2	12
Via Dei Meteorologi	4	40
Via Dei Piloti	4	15
Via Dei Piloti (Stalli Bus)	4	30
Via Dei Fornai	4	60
Via Dei Sarti	4	43
Via Dei Minatori	4	24
Via Dei Rigattieri	4	81
Via Degli Stagnini	4	57
Via Dei Fabbri	4	38
Via Degli Arrotini	4	54
Acquaviva Lidl area 1	5	134
Acquaviva Eurospin	5	71
Acquaviva Doppio malto	5	52

Le aree di sosta a pagamento e le relative tariffe sono indicate nella segnaletica stradale presente presso le aree a pagamento e sui parcometri.

Con deliberazione G.M. n.151 del 26/06/2020 è stato stabilito, nel contesto dell'emergenza dovuta alla pandemia, di ridurre la tariffa oraria portandola ad 0,50 €/h in tutte le aree di sosta (in precedenza era compresa tra 0,50 e 1,00 €/h in base alle zone). Si precisa che i parcometri possono stampare un ticket che consente la sosta gratuita per 15 minuti.

Gli orari sono i seguenti:

- Zona 1 (centro storico): fascia oraria dalle 8.00 alle 20.00 escluso i festivi (totale 12 ore);
- Zona 2 (via Roma, via Mameli e traverse, via Acquedotto, via D'Annunzio e viale Aldo Moro): fascia oraria dalle 9.00 alle 13.00 e dalle 16.00 alle 20.00, escluso i festivi (totale 8 ore);
- Zona 4 (vie dei Meteorologi, Piloti, Fornai, Sarti, Panettieri, Stagnini, Rigattieri, Minatori, Arrotini, Fabbri): fascia oraria dalle 8.00 alle 20.00 (totale 12 ore per 365 giorni all'anno);

- Zona 5 (via dei Bambini di Beslan e via Ragazzi del ’99): fascia oraria di 24 ore per 365 giorni all’anno.

Stalli di sosta a pagamento in struttura

Nella città di Olbia sono presenti 5 strutture adibite a parcheggio a pagamento e precisamente:

- Parcheggio interrato San Simplicio
- Parcheggio di superficie presso la Stazione ferroviaria
- Parcheggio di superficie nel piazzale Bardanzellu
- Parcheggio bipiano in via Alessandro Nanni
- Parcheggio nel complesso “Le Piramidi”

Si riporta nella tabella seguente la consistenza dei parcheggi a pagamento in struttura.

Denominazione	Zona	N. di posti
San Simplicio	S1	74
Stazione	S2	100
Bardanzellu	S3	97
Via Nanni	S4	166
Piramidi	S5	113

Si riporta di seguito la regolamentazione dei parcheggi in struttura.

Denominazione	Agevolazioni
San Simplicio (orario 0 – 24)	La sosta è gratuita se di durata inferiore a 20 minuti. Sono riservati 15 posti auto per abbonati con la tariffa di euro 30,00 mensili riservati ai residenti e/o domiciliati, così come previsto da Regolamento a cura di ASPO, delle seguenti vie: via G. D’Annunzio nel tratto compreso tra la via Gennargentu e la via San Simplicio; via San Simplicio nel tratto compreso tra via G. D’Annunzio e via Vitt. Veneto, per un solo veicolo per nucleo familiare. In occasione delle celebrazioni religiose ordinarie e programmate si garantisce la sosta gratuita per il tempo di un’ora necessario per partecipare alla funzione stessa e nello specifico: Dal 1 Ottobre al 28 ottobre nei giorni feriali gratis dalle 7:00 alle 8:00 e dalle 19:00 alle 20:00, nei giorni festivi (domenica) dalle 7:00 alle 8:00, dalle 9:30 alle 10.30, dalle 11:30 alle 12:30 e dalle 19:00 alle 20:00; Dal 29 Ottobre al 25 Marzo 2019 compreso nei giorni feriali gratis dalle 7:00 alle 8:00 e dalle 18:00 alle 19:00, nei giorni festivi(domenica) dalle 7:00 alle 8:00, dalle 9:30 alle 10:30, dalle 11:30 alle 12:30 e dalle 18:00 alle 19:00; Dal 26 Marzo al 27 Ottobre 2019 nei giorni feriali gratis dalle 7:00 alle 8:00 e dalle 19:00 alle 20:00, nei giorni festivi (domenica) dalle 7:00 alle 8:00, dalle 9:30 alle 10.30, dalle 11:30 alle 12:30 e dalle 19:00 alle 20:00. Il parcheggio può essere sede di eventi.
Piramidi (orario 0 – 24)	La sosta è gratuita se di durata inferiore a 20 minuti. Per il Parcheggio coperto "Piramidi", saranno previsti abbonamenti annuali (€ 50,00 mensili) riservati ai residenti e/o domiciliati così come previsto da Regolamento a cura di ASPO. Il parcheggio può essere sede di eventi.

Bardanzellu (orario 0 – 24)	La sosta è gratuita se di durata inferiore a 20 minuti. Sono previsti 30 posti, riservati ai residenti e/o domiciliati così come previsto da Regolamento a cura di ASPO, delle seguenti vie: via Nanni (tratto via Assisi, via Porto Romano), via Papandrea, via Assisi, via Mura Romane, via Porto Romano, Piazzale Bardanzellu, via Delle Terme e vicoli, via Mons. Cimino, via Cagliari, via Tempio, via San Paolo, via Tigellio, Piazza Santa Croce, via Achenza, Piazza Civitas, limitatamente ad un solo veicolo per nucleo familiare. Il parcheggio può essere sede di eventi.
Via Nanni (orario 0 – 24)	La sosta è gratuita se di durata inferiore a 20 minuti. Il parcheggio è gratuito tutti i martedì dalle ore 7.00 alle ore 14.00. Il parcheggio è gratuito tutti i giorni feriali nel periodo scolastico (15 settembre - 10 giugno) dalle ore 7.45 alle ore 09.00 e dalle ore 12.30 alle ore 14.00. Il parcheggio può essere sede di eventi. Agevolazioni: n. 40 posti auto riservati per abbonamenti con tariffa di € 20 mensili, a libera richiesta; n. 40 posti auto per abbonamenti con la tariffa di € 20,00 mensili, riservati a strutture di natura ricettiva/turistica con la possibilità che il parcheggio sia sede di eventi.
Stazione (orario 0 – 24)	La sosta è gratuita se di durata inferiore a 20 minuti. Il parcheggio è attualmente sede del mercato rionale tutti i martedì dalle ore 7.00 alle ore 14.00. Il parcheggio è gratuito tutti i giorni feriali nel periodo scolastico (15 settembre - 10 giugno) dalle ore 7.45 alle ore 09.00 e dalle ore 12.30 alle ore 14.00. Il parcheggio può essere sede di eventi.

Con la citata deliberazione G.M. n.151 del 26/06/2020 è stato deciso di ridurre la tariffa oraria da 1,00 ad 0,50 €/h in tutte le aree di sosta in struttura, ad eccezione del parcheggio "Bardanzellu" nel quale è stata mantenuta la tariffa di 1,50 €/h.

Stalli di sosta a pagamento presso le spiagge

L'amministrazione comunale ha realizzato alcuni anni fa quattro parcheggi a pagamento situati in vicinanza a zone di interesse balneare:

Denominazione	Numero di posti auto	Orario	Tariffa	Agevolazioni
Rena Bianca	191	8:00 – 20:00	€ 2,00 (1ª ora e seguenti)	Tariffa giornaliera € 7,00 per i residenti.
Bados	110	8:00 – 20:00	€ 1,00 (1ª ora e seguenti)	Tariffa giornaliera € 5,00 a tutti gli utenti.
Le Saline	145	8:00 – 20:00	€ 1,00 (1ª ora e seguenti)	Tariffa giornaliera € 5,00 estesa a tutti gli utenti
Porto Istana	121	8:00 – 20:00	€ 1,50 (1ª ora e seguenti)	Nessuna

In totale i posti auto ammontano a 567.

Il servizio viene espletato mediante personale dotato di apposita attrezzatura per l'emissione dei biglietti, in base alla durata della sosta dichiarata all'arrivo. Sono previste tariffe ridotte per i residenti.

Si tratta di un servizio stagionale che viene svolto per 4 mesi, dal 1° giugno al 30 settembre.
Fino al 2020 la gestione di questi parcheggi era affidata a operatori economici privati; con il contratto rep. 3550 del 2020 questo servizio è stato incluso nell'ambito di quello più generale relativo ai parcheggi a pagamento descritto nei paragrafi precedenti.

2.3 Modalità di svolgimento del servizio

Le modalità di erogazione del servizio sono definite nel dettaglio dal capitolato tecnico allegato al contratto. La seguente descrizione generale delle attività poste in carico all'A.S.P.O. S.p.A. è puramente indicativa.
La Società provvede a sua cura e spese alla realizzazione della segnaletica orizzontale e verticale, alla predisposizione delle aree di sosta e all'individuazione di siti dove andranno installati i parcometri e la successiva realizzazione dei manufatti necessari alla messa in opera dei macchinari (basamenti, plinti, allacci etc.), il tutto, in conformità con quanto previsto dal nuovo Codice della strada.
Il servizio viene gestito con l'utilizzo di parcometri ed il controllo delle aree di sosta viene effettuato da personale specializzato, organizzato in turni giornalieri.
Le aree di sosta a pagamento sono dotate di nuovi parcometri, alimentati ad energia solare e con sistema di tele gestione per il controllo remoto. Il collegamento GPRS con la sede aziendale permette di conoscere, in tempo reale, i dati relativi ai flussi di traffico e agli incassi effettuati.
Gli ausiliari sono dotati di strumenti elettronici (Tablet/palmari) per la riscossione della sosta, l'emissione di avvisi di cortesia e dei verbali, nonché per il controllo remoto di tutta l'attività.
Previa verifica del piano finanziario, rientra nella competenza dell'Amministrazione Comunale, che può imporre al beneficiario dell'affidamento specifici obblighi di servizio pubblico per il conseguimento di finalità di interesse generale, quali il rilascio di autorizzazioni alla sosta gratuita a determinate tipologie di utenti.
Il pagamento della sosta potrà avvenire:

- in contanti agli ausiliari o inserendo le monete nei parcometri;
- con tessera magnetica prepagata ricaricabile direttamente dal parcometro;
- mediante terminale POS con utilizzo di carte bancomat e carte di credito, di debito o prepagate;
- acquistando i "gratta e sosta" o le tessere elettroniche presso i rivenditori autorizzati;
- con smartphone con servizio prepagato/carta di credito con applicazioni tipo android ed iphone o in alternativa con telefoni cellulari tradizionali attraverso l'invio di SMS.

Negli spazi a pagamento i veicoli debbono esporre, ben visibile sul cruscotto, il ticket o altro documento di pagamento, da cui risulta la data e l'orario di termine del parcheggio o il permesso speciale che dà diritto alla sosta.

2.4 Sanzioni

Ai sensi del Codice della Strada, il personale della Società affidataria opera in regime di equiparazione alle attività effettuate dalla Polizia Municipale quali, ad esempio accertare le violazioni nelle aree di sosta a pagamento.

L'attività di accertamento degli ausiliari della sosta si estende sino alla redazione del verbale di contestazione, ai sensi degli artt. 200 e 201 C.d.S.. Resta al Comando della Polizia Municipale l'attività di gestione dei verbali successiva alla detta redazione, quali le notifiche, la riscossione, la trattazione dei ricorsi ecc.

Il numero delle sanzioni emesse è stato caratterizzato da ampia variabilità come si evince dalla tabella seguente. Gli anni 2020 e 2021 sono stati presumibilmente influenzati dalla pandemia, mentre il 2022 si è riportato sui valori del 2017 / 2018.

Anno	Totale sanzioni
2017	4662
2018	6134
2019	3617
2020	1392
2021	1577
2022	5222

La media degli ultimi 6 anni è pari a 3767, mentre eliminando i dati anomali del 2020 e 2021 si ottiene una media di 4909 sanzioni all'anno.

Cautelativamente si considera un'emissione annua di 4500 sanzioni.

Nella elaborazione del piano finanziario relativo alla gestione del servizio si è stabilito che per ogni sanzione irrogata dagli ausiliari del traffico della Società incassata dal Comune di Olbia sarà riconosciuto alla Società stessa un aggio omnicomprensivo pari a 8 euro per sanzione.

3. Schema di piano finanziario

Nei paragrafi che seguono è sintetizzato lo schema di piano finanziario che riporta i ricavi e i costi di esercizio relativi alla gestione.

Sulla base di detto piano si sono definiti gli aspetti economici e quelli tariffari relativi all'affidamento del servizio.

È OPPORTUNO PRECISARE CHE I DATI RIPORTATI SONO DATI PRESUNTIVI CHE OVVIAMENTE POTRANNO ESSERE CONFERMATI O SMENTITI DAI RISULTATI DI GESTIONE A CONSUNTIVO.

3.1 Costi di esercizio

Personale

I parcheggi in struttura sono dotati di sistemi automatizzati che gestiscono l'ingresso e l'uscita dei veicoli nonché il pagamento della sosta. Detti parcheggi non sono presidiati continuativamente ma vengono controllati tramite personale che opera da remoto e interviene in caso di necessità.

Per i parcheggi in struttura sono stati quindi considerati 2 operatori specializzati con un costo di € 35.000/anno ciascuno.

Per i parcheggi in strada sono stati ipotizzati 10 ausiliari della sosta così dislocati:

- 2 nella zona Corso Umberto – via de Filippi – via Catello Piro – Via Garibaldi – via Acquedotto Romano - via d'Annunzio (dove sono installati 7 parcometri);
- 2 nella zona via Roma – via Nuoro – via Acquedotto – via Gallura – via Tavolara (in cui si trovano 6 parcometri);
- 2 nella zona viale Aldo Moro (dove sono installati 9 parcometri)
- 2 nella zona di via dei Meteorologi – via dei Fornai ecc (con 14 parcometri);
- 2 come personale "jolly" per le sostituzioni dovute a ferie e malattie.

Considerando un costo annuo pro-capite di € 25.000,00 risulta un totale di € 250.000,00.

Per i parcheggi a mare sono stati ipotizzati 10 ausiliari della sosta da assumere con contratto stagionale, di cui 2 per le sostituzioni dovute a ferie e malattie.

Considerando per il personale stagionale un costo annuo pro-capite di € 10.000,00 risulta un totale di € 100.000,00.

In definitiva il costo del personale ammonta ad € 420.000,00 distinto come segue:

Tipologia	Costo del personale
Parcheggi a pagamento in struttura	€ 70.000,00
Parcheggi a pagamento in strada	€ 250.000,00
Parcheggi a pagamento presso le spiagge	€ 100.000,00
Totale	**€ 420.000,00**

Costi di ammortamento e di esercizio

Tramite il sito www.acquistinretepa.it è stato verificato che il prezzo di acquisto di un parcometro con le caratteristiche richieste ammonta a circa € 8.000,00; si è quindi calcolato il costo di ammortamento considerando una vita utile di 5 anni e un tasso del 5% annuo.

Risulta un costo unitario di € 1.847,80.

Per quanto riguarda le attrezzature utilizzate per il funzionamento automatizzato dei parcheggi in struttura si è considerato un prezzo di acquisto pari ad € 35.000,00 per ogni sito, da cui deriva (con gli stessi parametri) un costo di ammortamento di € 8.084,12.

Per la determinazione del costo di esercizio si è proceduto come segue:

- Si è assunto un costo annuo pari al 20% del costo di acquisto per l'assistenza e la manutenzione (quindi € 7.000,00 per ogni parcheggio in struttura ed € 1.600,00 per ogni parcometro);
- Si è inoltre calcolato il consumo energetico ipotizzando una potenza di 1 kW per ogni parcheggio in struttura ed 100 W per ogni parcometro, ad un costo medio di 0,25 €/kWh (8760 ore/anno);

In definitiva il costo di ammortamento ed esercizio ammonta ad € 218.375,33 distinto come segue:

Tipologia	Ammortamento	Esercizio
Parcheggi a pagamento in struttura	40.420,59	45.950,00
Parcheggi a pagamento in strada	59.129,55	58.208,00
Parcheggi a pagamento presso le spiagge	73.91,19	7.276,00
Totale	**106.941,30**	**111.434,00**

Costi per illuminazione, segnaletica e materiali di consumo

Per l'illuminazione si è considerato, per i soli parcheggi in struttura, una potenza pari a 20 W/stallo da cui deriva un consumo energetico di 20*8760/1000 = 175,20 kWh/anno/stallo ed un costo unitario annuo di € 43,80 per stallo. Per i parcheggi scoperti detto valore è stato considerato al 50% mentre per i parcheggi parzialmente coperti è stato applicato un coefficiente pari a 0,75.

Per quanto riguarda la segnaletica, è stato considerato un costo medio di € 4,48 per ogni stallo (4,27 è il prezzo per metro quadro derivante dal prezziario regionale, applicato ad una superficie media di 1,05 m^2), oltre ad un costo di € 10,88 m per ogni stallo, che tiene conto dell'incidenza di STOP, frecce, strisce pedonali ecc.

Infine, sono stati conteggiati i materiali di consumo, nella misura di 0,02 € per ogni ticket emesso (per le previsioni relative alla vendita dei ticket si veda il paragrafo seguente).

I costi totali per illuminazione, segnaletica e materiali di consumo sono riportati di seguito.

Tipologia	Illuminazione	Segnaletica	Materiali di consumo
Parcheggi a pagamento in struttura	€ 16.720,65	€ 8.452,07	€ 7.917,29

Parcheggi a pagamento in strada	€ -	€ 16.811,94	€ 3.348,37
Parcheggi a pagamento presso le spiagge	€ -	€ 4.087,73	€ 3.677,28
Totale	**€ 16.720,65**	**€ 29.351,73**	**€ 14.942,94**

Costo per manutenzioni

Per i parcheggi in struttura è stato considerato un costo di € 37.000 €/anno di cui:

- € 30.000,00 per manutenzioni varie edili ed impiantistiche;
- € 3.000,00 per la manutenzione dell'impianto elevatore di San Simplicio;
- € 4.000,00 per la manutenzione degli estintori.

Per i parcheggi a mare, essendo assente la componente impiantistica, si assume un costo annuo di € 28.000,00 per la manutenzione degli immobili (i casotti compresi i bagni) e del verde. Risulta quindi un costo totale di € 65.000,00 distinto come segue:

Tipologia	Manutenzioni varie	Manutenzioni ascensori	Manutenzioni estintori
Parcheggi a pagamento in struttura	€ 30.000,00	€ 3.000,00	€ 4.000,00
Parcheggi a pagamento in strada	€ -	€ -	€ -
Parcheggi a pagamento presso le spiagge	€ 28.000,00	€ -	€ -
Totale	**€ 58.000,00**	**€ 3.000,00**	**€ 4.000,00**

Pulizia servizi igienici

Il parcheggio di San Simplicio è dotato di un servizio igienico aperto al pubblico; è stata prevista la pulizia quotidiana, che ha un costo stimato di 15.000 €/anno.

Guardiania e videosorveglianza

Infine si è previsto, per i parcheggi in struttura, un costo per servizi di guardiania e/o videosorveglianza per le ore notturne. Considerando un costo medio del servizio pari a 20 euro/ora e moltiplicando per 8 ore e per 365 giorni/anno, si ottiene un totale annuo pari ad € 58.400,00.

Spese generali

In aggiunta ai costi sopra indicati, sono state prese in conto le spese generali nella percentuale del 10 %. Non sono stati invece conteggiati gli utili d'impresa in quanto non si tratta di un servizio da affidare sul mercato.

Totale

In totale i costi calcolati ammontano ad € 920.652,66 come risulta di seguito:

Tipologia	Costi diretti	Spese generali	Costi totali
Parcheggi a pagamento in struttura	€ 299.860,60	€ 29.986,06	€ 329.846,66
Parcheggi a pagamento in strada	€ 387.497,86	€ 38.749,79	€ 426.247,64
Parcheggi a pagamento presso le spiagge	€ 150.432,20	€ 15.043,22	€ 165.475,42
Totale	**€ 837.790,65**	**€ 83.779,07**	**€ 921.569,72**

3.2 Ricavi derivanti dalla sosta

Si riportano di seguito i dati relativi ai ricavi negli ultimi anni:

Tipologia	2019	2020	2021	2022
Parcheggi a pagamento in struttura	€ 140.061,40*	€ 183.872,80	€ 326.285,00	€ 397.342,40
Parcheggi a pagamento in strada	€ 243.954,61	€ 85.401,88	€ 132.173,75	€ 132.006,30
Parcheggi a pagamento presso le spiagge	€ 259.633,00**	€ 176.066,58	€ 221.484,35	€ 355.659,95
Totale	**€ 643.649,01**	**€ 445.341,26**	**€ 679.943,10**	**€ 885.008,65**
Note: (*) alcuni parcheggi in struttura sono stati attivati nel corso del 2019 (**) servizio svolto da altro gestore				

I dati relativi agli anni 2020 e 2021 sono evidentemente condizionati dalla pandemia che ha ridotto gli spostamenti, mentre il 2022 ha fatto registrare incassi anche superiori a quelli del 2019.

Come detto in precedenza, la tariffa attuale è pari a 0,50 €/h in tutte le aree di sosta in strada e in struttura, ad eccezione del parcheggio Bardanzellu nel quale, in virtù della collocazione più vicina al centro città, è stata mantenuta la tariffa di 1,50 €/h.

L'adozione della tariffa unica pari a 0,50 €/h venne decisa nel 2020 nel contesto dell'emergenza pandemica. Allo stato attuale, essendo cessata l'emergenza, e con la finalità di consentire la copertura di tutti i costi di gestione e l'assolvimento delle funzioni proprie dei parcheggi a pagamento (tra cui il disincentivo all'uso del mezzo privato), si prevede l'adozione di una tariffa pari a 1,00 €/h, tranne che nel parcheggio Bardanzellu dove sarà ancora applicata la tariffa di 1,50 €/h.

Nei parcheggi a mare si propone il mantenimento delle condizioni di pagamento in essere.

I costi a carico degli utenti potranno comunque essere variati con deliberazione di Giunta comunale.

Con le nuove tariffe, se dovessero essere confermati i coefficienti di riempimento attuali, si avrebbe un introito pari ad € 1.300.351,95 di cui € 680.679,40 per i parcheggi in struttura, € 264.012,60 nei parcheggi in strada ed € 355.659,95 in quelli a mare.

Tale ipotesi appare eccessiva, sia per la fluttuazione della domanda, sia per il parziale disincentivo all'utilizzo dei parcheggi a pagamento a seguito dell'incremento delle tariffe.

Considerando coefficienti di riempimento mediati tra quelli riscontrati nel 2022 e quelli stimati nel 2020 (rispetto ai dati del 2019) si ottiene una stima che potrebbe essere più realistica:

Tipologia	Ricavo previsto
Parcheggi a pagamento in struttura	€ 421.356,00
Parcheggi a pagamento in strada	€ 167.418,60
Parcheggi a pagamento presso le spiagge	€ 306.115,08
Totale	**€ 894.889,68**

3.3 Altri ricavi

Come anticipato al punto 2.4, gli operatori della Società affidataria possono accertare le violazioni al Codice nella Strada nelle aree di sosta a pagamento.

Come corrispettivo per questa attività, si prevede che il Comune riconosca alla Società affidataria una somma di € 8,00 per ogni sanzione emessa.

Supponendo che vengano emesse 4500 sanzioni (come da paragrafo 2.4), si ottiene un ricavo di € 36.000,00.

Prudenzialmente non sono stati considerati altri utili (sponsorizzazioni ecc.).

3.4 Quadro conclusivo di sintesi

Da quanto riportato in precedenza si determina il seguente quadro previsionale:

Costi	Parcheggi a pagamento in struttura	Parcheggi a pagamento in strada	Parcheggi a pagamento a mare	Totale
Costo per personale	€ 70.000,00	€ 250.000,00	€ 100.000,00	€ 420.000,00
Costo di ammortamento	€ 40.420,59	€ 59.129,55	€ 7.391,19	€ 106.941,33
Costo di esercizio	€ 45.950,00	€ 58.208,00	€ 7.276,00	€ 111.434,00
Illuminazione parcheggio	€ 16.720,65	€ 0,00	€ 0,00	€ 16.720,65
Costo per ripasso strisce	€ 8.452,07	€ 16.811,94	€ 4.087,73	€ 29.351,73
Materiali di consumo	€ 7.917,29	€ 3.348,37	€ 3.677,28	€ 14.942,94
Manutenzioni edili e impianti	€ 30.000,00	€ 0,00	€ 28.000,00	€ 58.000,00

Manutenzione ascensori	€ 3.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 3.000,00
Manutenzione estintori	€ 4.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 4.000,00
Pulizia servizi igienici	€ 15.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 15.000,00
Guardiania / videosorveglianza	€ 58.400,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 58.400,00
Totale costi	**€ 299.860,60**	**€ 387.497,86**	**€ 150.432,20**	**€ 837.790,65**

Spese generali	10,0%	**€ 29.986,06**	**€ 38.749,79**	**€ 15.043,22**	**€ 83.779,07**
SOMMANO COSTI		**€ 329.846,66**	**€ 426.247,64**	**€ 165.475,42**	**€ 921.569,72**

Ricavi	Parcheggi a pagamento in struttura	Parcheggi a pagamento in strada	Parcheggi a pagamento a mare	Totale
Ricavi derivanti dalla tariffazione della sosta	€ 421.356,00	€ 167.418,60	€ 306.115,08	€ 894.889,68
Ricavi derivanti da sanzioni	€ 0,00	€ 36.000,00	€ 0,00	€ 36.000,00
Totale ricavi	**€ 421.356,00**	**€ 203.418,60**	**€ 306.115,08**	**€ 930.889,68**

Utile da reinvestire *€ 9.319,96*

3.5 Servizi migliorativi ed aggiuntivi

Gli utili di esercizio verranno reinvestiti per il mantenimento o l'istituzione dei seguenti servizi:

Bike sharing

Il Comune di Olbia sta cercando di sviluppare la mobilità ciclabile come valida alternativa al mezzo privato nel percorrere tragitti brevi (nell'ordine di 2-4 km) all'interno delle città. Uno dei sistemi utilizzati per questa finalità prevede l'attivazione di un servizio di Bike Sharing. Il servizio consiste in un sistema automatico di distribuzione di biciclette pubbliche, che consente il prelievo presso apposite stazioni di ricovero e il deposito anche in siti diversi da quelli di prelievo.

Il sistema deve consentire di identificare in tempo reale l'utilizzatore così da poter verificare le operazioni di prelievo e di riconsegna del mezzo ed eventualmente di disabilitare da remoto l'utente nel caso di uso non corretto. Il servizio utilizza l'app "Bicincittà".

Attualmente sono presenti tre ciclo posteggi, posizionati in corrispondenza della sede centrale del Comune di Olbia in Corso Umberto I, all'aeroporto ed in corrispondenza del parcheggio S. Simplicio.

Il servizio di Bike Sharing potrà essere potenziato con l'incremento del numero dei ciclo posteggi e/o con l'inserimento di biciclette a pedalata assistita. Potranno essere studiate forme di integrazione con altri servizi in modo da disincentivare l'utilizzo dell'auto privata a favore del Trasporto Pubblico Locale e del Bike Sharing.

Strade scolastiche

Nel 2019 il Comune ha attivato un progetto pilota di "strada scolastica", che prevede la chiusura temporanea del traffico delle auto nella strada in prossimità di un edificio scolastico, così che studenti, accompagnatori e personale docente e non docente, possano raggiungere la scuola in sicurezza. Nello specifico, è stato realizzato un percorso pedonale sicuro che collega le scuole di via Nanni al parcheggio in Piazzale Francesco De Rosa, a 300 m dall'ingresso delle scuole, e che è gratuito per tutta la giornata.

La Strada Scolastica ha anche l'obiettivo di promuovere la mobilità attiva, offrire un'occasione di attività fisica all'aperto, autonomia e socializzazione ai ragazzi prima e dopo l'impegno scolastico, ridurre i livelli di smog e rumore, contribuendo alla salubrità dell'area intorno alla scuola.

In corrispondenza dell'orario di entrata ed uscita per circa 45 minuti (tra le 8:00 e le 8:45 e tra le 13:00 e le 13:45), viene effettuata la chiusura al traffico dei veicoli a motore attraverso l'apposizione di transenne mobili, per cui il tratto di via Nanni posto di fronte alle scuole è pedonalizzato. Il transito è comunque consentito, in sicurezza, a velocipedi, mezzi per il trasporto dei disabili e scuolabus.

Nel 2022 è stata introdotta una nuova "strada scolastica" in via Gennargentu, via sulla quale si affacciano due istituti scolastici.

Nell'ambito del servizio affidato ad ASPO potranno essere implementate nuove "strade scolastiche", anche a titolo sperimentale, in prossimità di altri istituti.

Altri servizi

Sulla base della rendicontazione del servizio, l'Amministrazione comunale avrà facoltà di affidare, con deliberazione di giunta comunale, lo svolgimento di nuovi servizi anche non strettamente attinenti alla viabilità, purché gli stessi abbiano carattere di pubblica utilità.

Previsione per il 2023

Dal quadro previsionale riportato al paragrafo 2.4 risulta un modesto utile che verrà utilizzato per il mantenimento del servizio bike sharing. Ulteriori servizi verranno attivati qualora dovesse ottenersi un sufficiente utile di esercizio.

4. Motivazioni dell'affidamento in house

4.1 Premessa

Il recente D. Lgs. 23 dicembre 2022, n. 201, entrato in vigore il 31 dicembre 2022, ha introdotto una serie di disposizioni normative volte al riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.

In particolare, all'articolo 14 comma 3 è prevista, riguardo alla scelta della modalità di gestione di un servizio, la redazione di una relazione in capo all'ente affidante i cui contenuti sono meglio descritti nei successivi paragrafi.

Ai sensi dell'art. 10 del suddetto Decreto legislativo si precisa che il servizio è già esistente ed è previsto dalla Legge (nello specifico dall'art. 7 del Codice della Strada) per cui non è necessario provvedere all'istituzione.

La scelta della modalità di affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica deve perseguire, nel rispetto della normativa vigente, i seguenti obiettivi:

- conformità ai requisiti previsti dalla disciplina europea;
- efficacia rispetto alle finalità di interesse generale degli enti territoriali;
- efficienza ed economicità nell'erogazione dei servizi, nell'interesse degli utenti e nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica;
- qualità del servizio.

La presente relazione viene redatta in ottemperanza ai dettami dell'art. 192, comma 2 del D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 (di seguito: CODICE) che, per quanto concerne il regime speciale degli affidamenti in house, prevede che "*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*".

Il Comune di Olbia, coerentemente con i principi normativi che indirizzano all'aggregazione dei soggetti gestori dei Servizi Pubblici Locali a rilevanza economica, intende dar continuità al servizio per la "gestione dei parcheggi non custoditi a pagamento", attualmente in essere dall'annualità 2003 e affidato alla Soc. "A.S.P.O. S.p.A." con sede amministrativa a Olbia (SS) in Via Indonesia n. 9 - C.F. n. 82004950901, con la

formula dell' "in house providing", al fine di garantire continuità, economicità, efficienza ed efficacia nell'espletamento dei servizi stessi.

La Soc. A.S.P.O. S.p.A., ai sensi dell'art. 5 del Codice:

- è stata costituita in data 12/01/1996 con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 2 ed è operativa dal 01/07/1996 con atto di Giunta Comunale n. 801 del 19/06/1996;
- con Deliberazione del Commissario Prefettizio n. 57, in data 22/05/2002, ai sensi dell'art. 115 del D. Lgs. 18 Agosto 2000, n. 267 è stata trasformata in Società per azioni con capitale interamente pubblico locale, di cui il Comune di Olbia detiene il 100% delle quote azionarie;
- è soggetta al controllo analogo da parte del Comune di Olbia che lo esercita a mezzo di apposita struttura;
- svolge le proprie attività prevalentemente a favore del Comune di Olbia titolato ad offrire servizi generali di qualità;
- è iscritta dal 19 marzo 2018 all'Albo delle Amministrazioni aggiudicatrici e degli Enti aggiudicatori che operano mediante affidamenti diretti nei confronti di proprie società in house, ai sensi dell'art. 192 del Codice, in applicazione alla Delibera ANAC n. 270/2018;

Si ritiene opportuno sottolineare l'oggetto sociale dell'A.S.P.O. S.p.A., con particolare riferimento ai servizi che qui si rilevano, così come emerge dallo Statuto di seguito evidenziato:

"ARTICOLO 4"

1. La Società ha per oggetto l'organizzazione, la gestione e l'esecuzione di servizi di utilità sociale e tutela ambientale, di trasporto pubblico e più in generale dei servizi destinati a soddisfare esigenze pubbliche.

2. In particolare, la società ha per oggetto

- *La gestione dei trasporti pubblici e la gestione dei servizi per la mobilità nel territorio;*
- *La gestione dei servizi di accertamento e riscossione dei tributi comunali;*
- *Gestione servizi ambientali;*
- *La gestione del servizio di progettazione, di manutenzione ordinaria e straordinaria, fornitura e posa in opera di segnaletica orizzontale e verticale e di impianti stradali;*
- *Servizi di manutenzione straordinaria e ordinaria di mezzi adibiti al trasporto pubblico;*
- *Servizi culturali relativi alla gestione della biblioteca, mediateca, archivi di Enti Pubblici, ecc.;*
- *Servizi accessori a quelli elencati nei punti precedenti.*

L'obiettivo dell'affidamento del servizio sopra citato, a favore dell'A.S.P.O. S.p.A., è quello di realizzare rilevanti sinergie ed economie di scopo e di scala, nonché mantenere il livello qualitativo dei servizi erogati al fine di ottenere, più in generale, migliori risultati sotto il profilo dell'efficienza, efficacia e della qualità dei servizi.

In particolare si segnalano gli altri servizi svolti da ASPO in materia di viabilità, quali il contratto relativo alla segnaletica e quello inerente il trasporto pubblico locale (il fatto che quest'ultimo abbia come committente la Regione è ininfluente). Tale molteplicità di funzioni conferma ASPO S.p.A. come partner indispensabile del Comune di Olbia per tutte le problematiche relative alla mobilità e ai trasporti.

4.2 Comparazione tra le possibili modalità gestionali

L'art. 14 del D.Lgs. 201/2022 prevede le seguenti modalità di gestione dei servizi:

a) Affidamento a terzi mediante procedura a evidenza pubblica;

b) Affidamento a società mista;

c) Affidamento a società in house;

d) Limitatamente ai servizi diversi da quelli a rete, gestione in economia o mediante aziende speciali di cui all'articolo 114 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000.

Ciò premesso, si relaziona sulle problematiche inerenti le diverse modalità gestionali.

<u>Affidamento mediante procedura ad evidenza pubblica</u>

L'art. 15 del Decreto stabilisce che gli enti "*affidano i servizi di interesse economico generale di livello locale secondo la disciplina in materia di contratti pubblici, favorendo, ove possibile in relazione alle caratteristiche del servizio da erogare, il ricorso a concessioni di servizi rispetto ad appalti pubblici di servizi, in modo da assicurare l'effettivo trasferimento del rischio operativo in capo all'operatore*".

Si evidenzia anzitutto che per i servizi di gestione di parcheggi a pagamento non sono presenti convenzioni presso i Soggetti aggregatori, per cui dovrebbe essere attivata una procedura ex novo.

La gara dovrebbe essere contenere clausole tali da garantire il trasferimento del rischio operativo in capo all'operatore economico aggiudicatario. Il rischio operativo, definito all'art. 3 comma 1, lettera zz) del D.Lgs. 50/2016, è "*legato alla gestione dei lavori o dei servizi sul lato della domanda o sul lato dell'offerta o di entrambi* […] *Si considera che l'operatore economico assuma il rischio operativo nel caso in cui, in condizioni operative normali, per tali intendendosi l'insussistenza di eventi non prevedibili non sia garantito il recupero degli investimenti effettuati o dei costi sostenuti per la gestione dei lavori o dei servizi oggetto della*

concessione. La parte del rischio trasferita all'operatore economico deve comportare una reale esposizione alle fluttuazioni del mercato tale per cui ogni potenziale perdita stimata subita dall'operatore economico non sia puramente nominale o trascurabile". Nel nuovo Codice D.Lgs. 36/2023 il concetto di traslazione del rischio operativo è contenuto all'art. 177.

Considerato che il servizio è caratterizzato da ampia variabilità della domanda, sarà critica l'individuazione della base d'asta di partenza in modo da evitare che la gara vada deserta.

Si evidenzia inoltre che la normativa impone l'effettivo trasferimento del rischio in condizioni normali: ciò implica che, in presenza di eventi eccezionali, le condizioni del contratto siano soggette a revisione con possibili interventi a carico dell'Amministrazione.

Viceversa, la gestione del servizio in house ha consentito di superare le circostanze eccezionali dovute alla pandemia con flessibilità e senza alcun problema né addebito di extra costi.

Affidamento a società mista

L'art. 16 del D.Lgs. 201/2022 stabilisce che "*Gli enti locali e gli altri enti competenti possono affidare i servizi di interesse economico generale di livello locale a società a partecipazione mista pubblico-privata, come disciplinate dal decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175. In tali casi, il socio privato è individuato secondo la procedura di cui all'articolo 17 del decreto legislativo n. 175 del 2016*".

In base a quanto sopra, l'affidamento del servizio a società mista prevede che la selezione del soggetto privato si debba svolgere con procedure di evidenza pubblica aventi per oggetto, al contempo, la sottoscrizione o l'acquisto della partecipazione societaria da parte del socio privato (non inferiore al 30%) e l'affidamento del contratto di appalto o di concessione oggetto esclusivo dell'attività della società mista.

Oltre a richiamare le criticità sopra evidenziate, si ritiene che la costituzione di una società mista presenti profili di elevata complessità per i quali l'Amministrazione non è strutturata.

Gestione in economia o mediante aziende speciali

Relativamente alla gestione diretta in proprio, si evidenzia che questa necessiterebbe per la gestione del servizio l'assunzione di nuovo personale. Al riguardo, vige una normativa strettamente vincolistica sulla spesa del personale, sui rigidi obblighi delle disposizioni in tema di pareggio di bilancio e sul rispetto dei saldi di finanza pubblica, che di fatto rendono di difficile percorribilità e sostenibilità per questo Comune l'assunzione di nuovo personale da destinare allo svolgimento di queste attività, oltre alla necessità che gli stessi siano in possesso dei dovuti requisiti di formazione.

Con riferimento alla ulteriore teorica possibilità, ovvero la costituzione di aziende speciali, questa risulta, allo stesso modo, sottoposta ad un rigido regime vincolistico, e appare evidentemente poco opportuna.

Affidamento a società in house

L'art. 19 comma 2 del Decreto legislativo 201/2022 prevede quanto segue: "*Nel caso di affidamenti in house di importo superiore alle soglie di rilevanza europea in materia di contratti pubblici, fatto salvo il divieto di artificioso frazionamento delle prestazioni, gli enti locali e gli altri enti competenti adottano la deliberazione di affidamento del servizio sulla base di una qualificata motivazione che dia espressamente conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato ai fini di un'efficiente gestione del servizio, illustrando, anche sulla base degli atti e degli indicatori di cui agli articoli 7, 8 e 9, i benefici per la collettività della forma di gestione prescelta con riguardo agli investimenti, alla qualità del servizio, ai costi dei servizi per gli utenti, all'impatto sulla finanza pubblica, nonché agli obiettivi di universalità, socialità, tutela dell'ambiente e accessibilità dei servizi, anche in relazione ai risultati conseguiti in eventuali pregresse gestioni in house, tenendo conto dei dati e delle informazioni risultanti dalle verifiche periodiche di cui all'articolo 30*".

Come si è già anticipato, l'esperienza pluriennale derivante dall'esecuzione in house del servizio in oggetto ha dimostrato che tale modalità gestionale ha garantito elevata flessibilità e ottima rispondenza alle esigenze dell'Amministrazione, anche in situazioni particolari che avrebbero messo in crisi soggetti privati.

Per quanto concerne i benefici per la collettività, si evidenzia quanto segue.

In termini puramente economici, il servizio di gestione parcheggi a pagamento non comporta oneri diretti per il Comune. L'unica spesa a carico dell'Ente è infatti il riconoscimento di una quota dei proventi delle sanzioni emesse ai sensi del Codice della Strada. A parte questa quota, il servizio si autofinanzia in base ai ricavi derivanti dalle tariffe per la sosta a pagamento.

Trattandosi di affidamento in house, i costi sono stati calcolati senza considerare l'utile d'impresa; il risultato operativo della gestione (differenza tra ricavi e costi) verrà infatti reinvestita in servizi migliorativi ed aggiuntivi, come sopra descritti.

Detti servizi migliorativi e aggiuntivi resi possibili attraverso il mancato riconoscimento degli utili d'impresa, comportano benefici sociali e consentono di attuare quanto previsto dall'art. 7 comma 7 del Codice della Strada (D.Lgs. 285/92 e successive modificazioni) che dispone quanto segue: "*I proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento e le somme eventualmente eccedenti ad interventi per migliorare la mobilità urbana*".

I costi per gli utenti, derivanti dall'applicazione delle tariffe, sono in linea con quelli normalmente praticati da altri Enti per cui appaiono assolutamente sostenibili.

Per quanto riguarda la qualità del servizio, si attesta che la gestione pregressa si è svolta con esito positivo e senza contestazioni da parte dell'Ente.

In riferimento agli obiettivi di universalità, socialità e tutela dell'ambiente, si precisa quanto segue.

Preliminarmente, si osserva che il servizio pubblico può essere definito come un'attività di interesse generale assunta dal soggetto pubblico (titolare del servizio medesimo), che la gestisce direttamente ovvero indirettamente tramite un soggetto privato, mentre il servizio universale può essere definito in considerazione degli effetti perseguiti, volti a garantire un determinato servizio di qualità ad un prezzo accessibile. In particolare, l'Unione Europea intende il servizio universale come "l'insieme minimo di servizi di qualità specifica cui tutti gli utenti finali hanno accesso a prezzo abbordabile tenuto conto delle specifiche circostanze nazionali, senza distorsioni di concorrenza".

La Direttiva 2002/22/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 marzo 2002, seppur afferente al servizio universale ed ai diritti degli utenti in materia di reti e di servizi di comunicazione elettronica (direttiva servizio universale), fornisce alcuni chiarimenti circa la nozione di "servizio universale".

Relativamente alla materia dei servizi pubblici locali si può concludere che le due citate nozioni rappresentano, nella sostanza, le due facce di una stessa medaglia, in quanto laddove si parla di "servizio pubblico" tout court l'attenzione si focalizza verso il soggetto pubblico che deve esplicare (direttamente ovvero indirettamente mediante la concessione ad imprese pubbliche, miste o private) l'attività di interesse generale, mentre invece laddove si parla di "servizio universale" l'attenzione si focalizza verso gli utenti finali di tale servizio pubblico e, più precisamente, verso le condizioni di accessibilità, di fruibilità e di qualità del servizio medesimo.

Il Comune di Olbia per i servizi di gestione dei parcheggi non custoditi a pagamento ha individuato i seguenti obblighi di servizio pubblico e universale che l'azienda affidataria dovrà assicurare attraverso adeguati standard quanti- qualitativi:

- Universalità: il servizio è garantito su tutto il territorio ai medesimi standard qualitativi;
- Continuità: il servizio è attivo tutto l'anno, sia pure con orari differenziati a seconda del sito;
- Qualità: standard più alto nello svolgimento dei servizi;
- Economicità: maggiore livello di servizio realizzato senza oneri a carico del Comune, salvo il riconoscimento di una quota derivante dall'introito delle sanzioni;
- Accessibilità a condizioni tariffarie agevolate, secondo quanto disciplinato per i vari siti;
- Rappresentanza e partecipazione attiva: possibilità per gli utenti di segnalare disservizi e criticità sul territorio, di fare osservazioni sui servizi che gli vengono forniti, produrre memorie e documenti, formulare suggerimenti per il miglioramento del servizio. La concessionaria si impegna a dare riscontro alle segnalazioni e proposte dell'utente garantendo risposte chiare e tempestive. Le valutazioni fornite dai clienti e dalle associazioni di categoria saranno utilizzate per la verifica periodica della qualità del servizio;

- Trasparenza e informazione completa: sottoscrizione di un contratto di servizio dove sono specificati tutti i servizi in modo puntuale e chiaro; libero accesso a gli atti aziendali, nel rispetto della normativa vigente. Per gli aspetti relazionali con i cittadini, garantisce l'identificabilità del personale e dei relativi responsabili dei vari settori;
- Sostenibilità ambientale e riduzione degli impatti: il servizio si caratterizza per un limitato impatto ambientale ed è finalizzato tra l'altro alla disincentivazione dell'uso dell'autovettura privata per gli spostamenti urbani.

4.3 Conclusioni

La presente Relazione:

1. individua quale forma di affidamento del servizio relativo alla gestione dei parcheggi non custoditi a pagamento la modalità in house;
2. esplicita le ragioni del ricorso all'in house e la sussistenza dei requisiti previsti dall'Ordinamento europeo e dalla normativa nazionale in capo alla Società incaricata;
3. definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico;
4. indica le compensazioni economiche previste;
5. esplicita le motivazioni dell'affidamento e del mancato ricorso al mercato, i benefici derivanti alla collettività dalla forma di gestione in house anche in riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, efficienza, economicità e di qualità del servizio nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche.

Come già evidenziato in precedenza, si sottolinea che nelle scelte sottese alla presente relazione si è tenuto conto delle caratteristiche della Società affidataria in ordine all'affidabilità della stessa e alla capacità di operare con flessibilità per raggiungere gli obiettivi dell'Amministrazione.

Nel caso in specie si prende atto che, secondo i principi e le modalità definite, i requisiti richiesti per l'affidamento in house risultano soddisfatti, richiamando l'esigenza di un puntuale monitoraggio delle attività e la verifica della sostenibilità economico-finanziario, gestionale e organizzativo.

Il funzionario	Il dirigente
Ing. Sergio Usai	Ing. Diego Ciceri