RELAZIONE ILLUSTRATIVA

delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta

(ai sensi degli artt. 34, cc. 20 e 21 del D.L. 179/2012 convertito con legge 221/2012, e 192, c. 2, del D.Lgs. 50/2016 *)*

Gestione della sosta a pagamento su aree pubbliche e parcheggi in struttura.

INFORMAZIONI DI SINTESI

Oggetto dell'affidamento	Gestione della sosta a pagamento su aree pubbliche e Servizio di Postalizzazione
Ente affidante	Comune di Andria
Tipo di affidamento	Contratto di servizio
Modalità di affidamento	Affidamento diretto a società in house
Durata del contratto	7 anni
Specificare se nuovo affidamento o adeguamento di servizio	Nuovo affidamento
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	Aree soggette alla sosta a pagamento in Comune di Andria

SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE

Nominativo	Dott. Ing. Santola Quacquarelli
Ente di riferimento	Comune di Andria
Area/settore	Settore Ambiente Igiene Urbana, Paesaggio Mobilità e Viabilità, Decoro Urbano, Gare
Telefono	0883- 290206 – 290263 - 290220
Email	trafficoemobilita@cert.comune.andria.bt.it
Data di redazione	Giugno 2022

INDICE

NUM.	TITOLO
	PREMESSE
Sez. A	TIPOLOGIA DEL SERVIZIO - NORMATIVA DI RIFERIMENTO
A.1	Disciplina dell' "in house providing"
Sez. B	CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE
B.1	Situazione della sosta a pagamento nel territorio Comunale
B.2	Servizi di sosta ed accessori proposti
B.3	Obblighi di Servizio Pubblico e Universale
Sez. C	MODALITÀ DI A FFIDAMENTO PRESCELTA
C.1	Forme di affidamento possibili
C.2	Motivazioni della forma di affidamento scelta
Sez. D	MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA
D.1	Ragioni del mancato ricorso al mercato
D.2	Benefici per la collettività
D.3	Convenienza economica rispetto all'esternalizzazione

PREMESSE

Nel Mese di AGOSTO 2022 verrà a scadere l'affidamento della gestione della sosta a pagamento nel Comune di ANDRIA nelle zone a raso e nei parcheggi in aree esterne alla carreggiata stradale.

Il Comune di Andria e' socio unico della società ANDRIA MULTISERVICE S.p.A. che effettua si occupa di una serie di lavorazioni e manutenzioni nella Città di Andria in modalità "in house-providing";

La presente Relazione, ai sensi del combinato disposto degli artt 34, cc. 20 e 21 del D.L. 179/2012 convertito con legge 221/2012, e 192, c. 2, del D.Lgs. 50/2016 , assolve agli obblighi informativi per l'affidamento del servizio in parola allo stato in scadenza ed illustra i presupposti giuridici, gestionali ed economico-finanziari posti a base della modalità di affidamento prescelta nell'ambito delle opzioni consentite dal vigente ordinamento giuridico nel rispetto dei requisiti e degli obblighi all'uopo richiesti.

SEZIONE A – TIPOLOGIA DEL SERVIZIO - NORMATIVA DI RIFERIMENTO

I servizi pubblici locali (SPL), anche a rilevanza economica, sono originariamente individuati dagli artt. 112 e 113 del D.Lgs. 267/2000 (TUEL) da cui risulta che "*Gli enti locali, nell'ambito delle rispettive competenze, provvedono alla gestione dei servizi pubblici che abbiano per oggetto produzione di beni ed attività rivolte a realizzare fini sociali e a promuovere lo sviluppo economico e civile delle comunità locali.*"

A livello europeo si è andato parallelamente affermando (vedi il "Libro verde sui servizi di interesse generale" della Commissione del 2004) il concetto di "servizio di interesse generale", ora chiaramente recepito anche nel nostro ordinamento nazionale ai sensi dell'art. 2, c. 1, del D.Lgs. 175/2016, lett. h) e i) di seguito riportate:
h) *"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";
i) "servizi di interesse economico generale»: i servizi di interesse generale erogati o suscettibili di essere erogati dietro corrispettivo economico su un mercato";

Il vigente quadro normativo dei SPL di rilevanza economica prevede altresì che, ai sensi combinato disposto degli artt 34, cc. 20 e 21 del D.L. 179/2012 convertito con legge 221/2012, e 192, c. 2, del D.Lgs. 50/2016, il loro affidamento sia preceduto da "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."

In base alle disposizioni dell'UE l'affidamento dei SPL può avvenire in tre modalità:

- mediante procedure ad evidenza pubblica nel rispetto delle disposizioni in materia di appalti e concessioni di servizi (attualmente dettate dal D.Lgs. 50/2016 "Codice dei contratti pubblici");

- tramite affidamento a società a partecipazione mista pubblico-privata – di cui all'art. 17 del D.Lgs. 175/2016 – previa selezione del socio tramite gara a doppio oggetto, in applicazione delle disposizioni sul partenariato pubblico-privato;

- con gestione diretta in house providing, dato il rispetto dei requisiti e dei vincoli normativi all'uopo previsti dall'ordinamento comunitario e nazionale.

La gestione della sosta nell'ambito del territorio comunale è volta alla tutela di interessi eminentemente pubblici. Essa risponde alle finalità di pubblico interesse che guidano le scelte dell'amministrazione sui criteri della mobilità e del parcheggio veicolare in Città al fine di prevedere la rotazione dei parcheggi.

La gestione della sosta a pagamento su aree pubbliche e in struttura costituisce quindi un servizio pubblico locale – non a rete – di rilevanza economica. Detta attività, in quanto suscettibile di erogazione dietro corrispettivo su un mercato, rientra altresì tra i servizi di interesse (economico) generale opportunamente richiamati anche all'art. 4, c. 2, ltr. a) del D.Lgs. 175/2016. Inoltre essa fa parte delle funzioni fondamentali dei Comuni ai sensi della lett. b), comma 27, art. 14, del DL 78/2010 che espressamente indica l'"organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito comunale ivi compresi i servizi di trasporto pubblico comunale". Il servizio in parola puo' essere svolto in regime di concorrenza di mercato posto che, oltre alla modalità dell'in house, risulta affidato anche a gestori privati a seguito di procedure pubbliche di affidamento in concessione.

Con riferimento al servizio pubblico oggetto della presente relazione, la normativa di riferimento di settore deriva dall'art.15 della Legge n.122/1989 (legge Tognoli), poitrasfusa con modifiche nell'art.7 del d. Lgs. n.285/1992 "Nuovo Codice della Strada" che all'art. 7, comma 1, lett. f) prevede per i Comuni la possibilità di "stabilire, previa deliberazione della Giunta, aree da destinare 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...".

A.1 Disciplina dell' "in house providing"

- l'art. 4, comma 2, lett. d) del D.Lgs. 175/2016 secondo il quale le amministrazioni pubbliche possono, direttamente o indirettamente, costituire società e acquisire o mantenere partecipazioni in società esclusivamente per Io svolgimento delle attività di autoproduzione di beni o servizi strumentali all'ente o agli enti pubblici partecipanti o allo svolgimento delle loro funzioni, nel rispetto delle condizioni stabilite dalle direttive europee in materia di contratti pubblici e della relativa disciplina nazionale di recepimento;

- l'art. 16, comma 1, del D.Lgs. 175/2016 secondo il quale le società in house ricevono affidamenti diretti di contratti pubblici dalle amministrazioni che esercitano su di esse il controllo analogo;
- l'art. 5 del D.lgs. 50/2016 (Codice dei Contratti), che recependo gli orientamenti e la disciplina comunitaria, esclude dall'applicazione delle regole sugli affidamenti in appalto o in concessione di lavori, servizi e forniture, quelli effettuati in favore dei c.d. "organismi in house", consentendo l'affidamento diretto senza gara, ponendo però le seguenti condizioni legittimanti:

  1) - L'amministrazione aggiudicatrice deve esercitare un il c.d. "controllo analogo" sull'organismo in house aggiudicatario;
  2) - Oltre I'80% delle attività delle attività della persona giuridica controllata devono essere svolte in favore dell'amministrazione aggiudicatrice controllante;
  3) - Nella persona giuridica controllata non può esservi alcuna partecipazione privata salvo i casi previsti dalla legge;

- l'art. 192 comma 1 del D.Lgs. 50/2016 che istituisce presso l'ANAC l'elenco delle amministrazioni aggiudicatrici e degli enti aggiudicatori che operano mediante affidamenti diretti nei confronti di proprie società in house di cui all'articolo 5. ,
- l'art. 192 comma 2 del D.Lgs. 50/2016 secondo il quale «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»;
- le linee guida dell'ANAC n. 7 di attuazione del D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, approvate con delibera del Consiglio dell'Autorità n. 235/2017 e aggiornate con delibera n. 951 del 20 settembre 2017, recanti "Linee Guida per l'iscrizione nell'Elenco delle amministrazioni aggiudicatrici e degli enti aggiudicatori che operano mediante affidamenti diretti nei confronti di proprie società in house previsto dall'art. 192 del D.Lgs. 50/2016", che dispongono che a partire dal 30 ottobre 2017 le amministrazioni aggiudicatrici che operano mediante affidamenti in house, possono a far data da tale momento, presentare la domanda di iscrizione che costituirà presupposto legittimante l'affidamento in house;

Tenuto conto che:

- la Società Andria Multiservice SpA è a totale capitale pubblico;
- la Società Andria Multiservice SpA ha come oggetto sociale la gestione di servizi e attività strumentali per l'Ente con il modello dell'*in house providing*, esercitando attività prevalente nei confronti dell'Ente e sulla base del limite di almeno l'80% dell'attività svolta e così come ribadito all'art. 5, comma 1, lett. b), del Codice dei Contratti Pubblici;
- il Comune di Andria esercita il Controllo Analogo rispetto alla Società Andria Multiservice, così come definito all'art. 2 comma 1 let. c del TUSP e disciplinato all'art. 5 e 192 del Dlgs 50/2016 smi;

Preso atto che:

- la Società Andria Multiservice risulta iscritta nell'elenco delle Società *in house* del Comune di Andria istituito presso l'ANAC (delibera di iscrizione n. 887 del 28/10/2020 nota prot. n. 23903 dell'11/03/2021).
- la Deliberazione del Commissario Straordinario, assunta con i poteri del Consiglio Comunale n. 53/2020 è stata approvato il nuovo Statuto della Società Andria Multiservice e il Piano industriale 2020-2026, nei quali si è precisato che la Società oltreché ai servizi già previsti e resi all'Ente potrebbe essere affidataria anche del servizio "*Gestione parcheggi";*

- La Deliberazione di G.M. n. 23 del giorno 03/02/2022 con cui la Giunta ha dato indirizzi in merito al'Amministrazione Comunale, preso atto delle innovazioni in materia di *"in house providing"* e rilevata l'esigenza di assicurare il mantenimento della predetta società partecipata, per la cui ragione ha già avviato un percorso finalizzato a garantirne la sostenibilità giuridica ed economico-finanziaria, con la Deliberazione di Consiglio Comunale n. 11 del 29/04/2022, dalla quale emerge che:
    - la Società Andria Multiservice, in linea con quanto stabilito nel Piano Industriale della Società e dal nuovo Statuto della Società, sottoposto già alle valutazioni dell'Ente controllante e approvato con Deliberazione del Commissario Straordinario, assunta con i poteri del Consiglio Comunale n.53/2020, ha già sviluppato adeguate analisi preliminari dei costi e benefici dei servizi da rendersi al Comune di Andria**;**
    - per la piena operatività di tutti i Servizi, la Società Andria Multiservice ha risorse operative, tecniche e strumentali nonché risorse umane adeguate per svolgere compiutamente i servizi da affidarsi permettendo al Comune di Andria *"…una capacità di autoproduzione interna mediante strutture su cui l'autorità pubblica affidante ha un controllo di tipo organico analogo a quello svolto sui propri uffici" (Consiglio di Stato, sez. V, sentenza n. 3716 del 28 luglio 2015)";*

Considerato:

- che i vantaggi ottenibili dal Comune di Andria rispetto agli affidamenti dei servizi di che trattasi alla Società Andria Multiservice sono riassumibili nelle seguenti motivazioni:
    - *concentrare maggiori risorse sugli obiettivi prioritari della propria attività, mantenendo non solo funzioni di indirizzo e di controllo ma anche strategiche;*
    - *possibilità di confrontarsi con un unico referente con conseguente snellimento degli iter procedurali interni;*
    - *garanzia di flessibilità operativa del Gestore per rispondere tempestivamente a qualsiasi esigenza del Committente con una presenza capillare sul territorio e mantenimento dello standard di servizio stabilito in fase contrattuale;*
    - *innovare e ammodernare il portafoglio dei servizi strumentali oggetto dell'affidamento avendo riguardo, sia dei parametri di efficienza efficacia ed economicità e sia degli obiettivi di universalità e socialità, erogando a favore dell'Ente servizi a più alto valore aggiunto;*

- che tra le possibili forme di gestione dei servizi di cui è titolare il Comune il mancato affidamento a società *in house* comporterebbe altresì un costo sociale ed economico rilevante derivante dalla necessità di dismettere una società, che ha già registrato per ben due esercizi perdite sostanziali di natura economica e che occupa circa 98 dipendenti, traducendosi in possibili costi sociali rilevantissimi;
- che la gestione dei servizi strumentali ad un soggetto sottoposto al controllo analogo consente all'Ente di avere risparmi sui costi indiretti derivanti dai tempi necessari per espletare le procedure di gara per i diversi servizi, tenuto conto dei rischi di contenzioso, nonché di conseguire più facilmente gli obiettivi di efficienza, di economicità, di efficacia e qualità dei servizi stessi, in quanto gestiti da un organismo sostanzialmente interno al Comune;
- che l'Ente non ha in dotazione personale sufficiente per svolgere tali servizi e che la vigente normativa in materia di contenimento delle spese di personale non consente assunzioni in misura adeguata al fine di prevedere un eventuale internalizzazione dei servizi di che trattasi;
- che le richiamate ragioni di efficacia, efficienza ed economicità della modalità prescelta di svolgimento dei servizi, inducono a ritenere coerente, congrua ed adeguata l'erogazione degli stessi a favore dell'Ente affidante, per un arco temporale di affidamento di durata non inferiore ad un triennio;

SEZIONE B – CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO

B.1. Situazione della sosta a pagamento nel territorio Comunale

Premesso:

- **che** con Delibera di Giunta Comunale n. 109 del 19/04/2001 si è deliberato di estendere la disciplina della sosta e parcheggio a pagamento mediante l'uso di tagliandi a pagamento, cosiddetti "grattini" nei giorni feriali con tariffa oraria pari a lire 1.000 in alcune vie cittadine (Via V. Pisani, Via Annunziata, Via Eritrea e Via Orsini;
- **che** con deliberazione n. 226 del 14/12/2006, la Giunta Comunale, approvava l'estensione della disciplina della sosta e parcheggio di che trattasi, con tariffa oraria di € 0,60 sulle vie xxiv Maggio, P.zza Vittorio Emanuele II e Piazza Duomo;
- **che** con successiva delibera n. 186 dell' 8/10/2008 la Giunta Comunale approvava l'ampliamento della predetta disciplina della sosta a pagamento, mediante l'uso dei "grattini" nei giorni feriali e con tariffa oraria di € 0,60 sulle vie Principe Amedeo, Piazza Bersaglieri d'Italia e via Ospedaletto;
- **che** con Delibera di Giunta Comunale n. 134 del 27 maggio 2011 è stato deliberato di estendere le aree comunali per la sosta dei veicoli sottoposti a tariffazione, di n. 335, per un totale di 840 posti auto attualmente disponibili;
- **che** il miglioramento della qualità dei servizi, resi dalle pubbliche amministrazioni, si ottiene attraverso l'applicazione di modelli manageriali di gestione degli stessi, la semplificazione amministrativa attraverso l'adozione della massima revisione e semplificazione dei procedimenti amministrativi, facendo uso delle nuove tecnologie, il contenimento e razionalizzazione della spesa pubblica al fine di rispondere agli obiettivi generali di controllo del deficit pubblico ed avere una pubblica amministrazione che, pur producendo servizi di qualità, costi meno nel rispetto dei criteri di efficienza, la digitalizzazione delle amministrazioni per favorire, tra l'altro, una più efficace gestione delle risorse umane e efficiente gestione delle procedure;
- **che** risulta necessario tenere conto della legittimità del servizio, della sua qualità, della sua efficienza, della completezza nonché della sua economicità, occorre riorganizzazione la sosta a pagamento della città di Andria fattibile attraverso l'affidamento a terzi di attività che sino a quel momento, e da sempre, sono interne all'Amministrazione perseguendo la riduzione dei costi operativi e maggior controllo degli stessi, focalizzazione sulle proprie funzioni specifiche, possibilità di accesso alle migliori capacità realizzative del servizio a livello nazionale, disponibilità delle risorse interne liberate, grazie all' outsuorcing, per scopi attinenti al proprio ruolo, condivisione dei rischi fra l' esternalizzazione ed il provider.
- **che** con delibera di Consiglio Comunale n. 29 del 12 marzo 2012 avente come oggetto: "Istituzione di parcometri in tutte le aree di sosta a pagamento ed esternalizzazione del servizio legato alla gestione delle stesse. Atto di indirizzo" é stata approvata, tra l'altro, la "esternalizzazione del servizio di gestione delle zone a pagamento presenti nell'abitato di Andria e in quelle che in futuro si andranno a definire, attraverso l'installazione di appositi parcometri";
- **che** il Settore Ambiente e Mobilità – Servizio Traffico – ha predisposto gli elaborati progettuali quali Relazione Tecnica, Capitolato Speciale D'Appalto, Planimetria Aree di sosta a pagamento e delimitazione tariffe 1^ e 2^ fascia e (allegata) Tavola di Progetto Fornitura e Installazione di Parcometri e di Segnaletica Stradale (Orizzontale e Verticale) per aree di Sosta a Pagamento ;
- **che** con Delibera di Giunta Comunale n. 371 del 21/12/2012, si è proceduto ad istituire, come progettualmente previsto, un piano di sosta a pagamento dei veicoli più esteso, che prevede due fasce orarie, una antimeridiana (9,00-13,00) e una pomeridiana-serale (17,00-21,00) ed un incremento di circa n.535 posti auto soggetti a tariffazione, per un totale di circa n. 1375, distribuiti sulle strade cittadine, come si evince dalla Relazione Tecnica Finanziaria e dagli allegati grafici e si sono istituite le tariffe delle fasce orarie nel seguente modo:

    - *tariffa di FASCIA 1 = € 1,20 sono le aree di sosta a pagamento istituite su*

strade e piazze ubicate all'interno e sul perimetro delle strade evidenziate nella planimetria allegata;

- *tariffa di FASCIA 2 = € 0,80 sono le aree di sosta a pagamento ubicate all'esterno del succitato perimetro indicate nella planimetria allegata;*

- **che** con Atto di G.C. n. 371 del 21/12/2012: si è deliberato, tra l'altro:
  - *di estendere le aree sottoposte a tariffazione su ulteriori strade cittadine oltre a quelle già individuate con delibera di Giunta Comunale n.134 del 27/11/2011, mediante l'uso dei parcometri, lasciando attivi gli spazi riservati precedentemente istituiti;*
  - *di rideterminare le tariffe, per tutte le aree di sosta a pagamento nella città di Andria;*
  - *a seguito di gara ad evidenza pubblica, è stato affidato il servizio di Concessione per la messa a disposizione, l'installazione, la manutenzione e la Gestione del Servizio dei parcheggi a pagamento mediante parcometri, ausiliari del traffico e servizi di postalizzazione, giusto contratto sottoscritto il 13/02/2015 e registrato al n. 1050 il 17/02/2015;*
- **che** attualmente, le aree di sosta a pagamento sono n. 1341 stalli già istituiti su un totale contrattuale di n. 1375 posti;
- **che**, con successiva Delibera di Consiglio Comunale n.56 del 27/11/2018 avente per oggetto "Piano di riequilibrio finanziario pluriennale" sono state deliberate, tra l'altro, le seguenti misure:
  - *istituzione di ulteriori 214 stalli di sosta a pagamento;*
  - *di attuare nuove fasce orarie per la sosta a pagamento;*
  - *istituzione di abbonamento per lavoratori e residenti;*
- **che**, con Delibera di Giunta Comunale n.38 del 08/03/2019, avente per oggetto "*MODIFICA, AMPLIAMENTO ORARI DI ESERCIZIO E AREE DI SOSTA REGOLAMENTATE CON PARCOMETRI.* PROPOSTA DI MODIFICA in esecuzione della Delibera di Consiglio Comunale n. 56 del 27/11/2018 "PIANO DI RIEQUILIBRIO FINANZIARIO PLURIENNALE", È stato deliberato:
  - *l' istituzione di ulteriori 214 stalli di sosta a pagamento portando il totale complessivo dei posti di sosta a pagamento a n. 1555;*
  - *ampliamento delle nuove fasce orarie antimeridiane e pomeridiane per la sosta a pagamento, che saranno così articolate:*
    - *antimeridiana 08:30 – 13:30;*
    - *pomeridiana 16:00 – 21:00;*
  - *di concedere MINI–ABBONAMENTI ANNUALI a chi risiede o lavora sulle strade ove sono presenti stalli di sosta a pagamento:*
    - *riduzione del 50% per la sosta giornaliera all'interno delle succitate micro-zone;*
    - *riduzione del 50% per la sosta sugli stalli presenti nella fascia I o II, con la possibilità di utilizzo limitata a metà giornata (solo mattina 8:30-13:30 o solo pomeriggio 16:00-21:00);*

B.2. Servizi di sosta ed accessori proposti :

Gli obblighi specifici del servizio di "gestione dei parcheggi e aree di sosta a pagamento" a cui la Società dovrà riportarsi saranno i seguenti:

- Realizzazione/rifacimento mediante segnaletica stradale (orizzontale e verticale) delle aree di sosta a pagamento istituite ai sensi dell'art.7 lett. f) del Cd.S, con relativa manutenzione ordinaria e straordinaria;

- Installare nell'immediato (entro il 2022) alcuni nuovi parcometri di nuova generazione in sostituzione di quelli esistenti, tali da offrire ulteriori e innovativi servizi all'utenza. Installare nuovi parcometri a copertura delle nuove zone di sosta a pagamento;

- Implementare sistemi di Smart Parking a far data dal 01 gennaio 2023 (che la società Andria Multiservice intende contemplare anche nell'ambito degli ulteriori affidamenti dei quali è destinataria, con particolare riferimento all'efficientamento

energetico dell'Illuminazione Pubblica e della Smart City), finalizzati al miglioramento dei servizi all'utenza (tipo indicazione del numero di stalli liberi in alcune zone con pannelli a messaggio variabile, ecc.), nonché finalizzati al migliore controllo della sosta e della sicurezza da parte degli operatori e degli organi di polizia;

- 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;

- Il controllo della sosta con le procedure previste dalla Legge 15 maggio 1997 n.127art.17comma 132, e successive modificazioni;

- L'obbligo di mettere temporaneamente a disposizione dell'Amministrazione Comunale le aree concesse in gestione per lo svolgimento delle manifestazioni, fiere e mercati consolidatisi nel tempo, secondo il calendario appositamente predisposto dagli uffici competenti, da allegarsi al contratto di servizio;

- L'obbligo di mettere temporaneamente a disposizione dell'Amministrazione Comunale le aree concesse in gestione per svolgimento di eventi straordinari di pubblica utilità fatto salvo il diritto ad eventuali compensazioni a carico del bilancio pubblico per obblighi di servizio;

- Il controllo della sosta con le procedure previste dallo specifico regolamento di esercizio, inclusa la rilevazione di irregolarità e/o mancati pagamenti ed il diritto del recupero coattivo delle somme non pagate nonché del risarcimento del danno e delle spese allo scopo sostenute;

- Riservare ai veicoli al servizio di persone invalide o/o portatrici di handicap, muniti di regolare contrassegno rilasciato dal Comune di residenza;

- L'obbligo di applicare il sistema tariffario, compreso le eventuali agevolazioni, stabilite
  dall'Amministrazione Comunale;

- Garantire l'accesso ai parcheggi negli orari stabiliti dall'Ente con propri atti amministrativi.

Il servizio parcheggi si baserà sulle seguenti scelte di tipo organizzativo, tecnico, dimensionale e contrattuale; il piano prevede di attuare, in una fase iniziale (si presume che l'avvio effettivo del servizio della gestione possa avvenire in data 12 settembre 2022), il servizio di controllo della sosta relativamente ai 1555 posti auto censiti e già presenti sul territorio collocati nei principali punti di snodo del traffico cittadino, gestiti mediante parcometri ed applicazioni, affidando alla forza lavoro il supporto ausiliario e di controllo (il personale sarà dotato sin da subito di palmari e stampanti necessarie per il controllo della sosta). Successivamente, con l'approvazione del nuovo Programma Urbano dei Parcheggi, si prevede l'estensione delle zone di sosta a pagamento a far data dal 01 gennaio 2023, con l'esecuzione delle relative attività connesse, esposte in precedenza.

Le attuali aree di sosta, con le relative fasce orarie antimeridiane e pomeridiane, tariffe e abbonamenti, sono individuate con Delibera di Giunta Comunale n. 38 del 08/03/2019, cui si rimanda per i dettagli.

Visto il Piano Industriale, inerente la gestione della sosta a pagamento redatto dall'Andria Multiservice e acquisito agli atti del Servizio Mobilità in data 05/04/2022 prot.n. 30881.

Rilevato dalle valutazioni tecniche che la strategia della società è quella di erogare servizi tecnologicamente avanzati al fine di conseguire i seguenti obiettivi:

- *migliorare il servizio all'utenza, attraverso l'utilizzo di tecnologie innovative;*

- *migliorare l'efficienza degli operatori impegnati nella gestione della sosta a pagamento;*

- *raggiungere gli obiettivi di mobilità sostenibile;*

- *incrementare le entrate per il Comune di Andria.*

I predetti obiettivi possono perseguirsi prioritariamente con l'utilizzo di tecnologie innovative finalizzate alla smart city e allo smart parking.

A tal fine, sono stati previsti investimenti per l'acquisto di parcometri di nuova generazione, tipo "Strada Touch Generazione 3" (vedi brochure allegata), della Flowbird (i parcometri attualmente installati sul territorio cittadino sono prodotti dalla Flowbird), le cui principali peculiarità sono di seguito sintetizzate:

- *Scelta di applicazioni multiple: abbonamenti, permessi residenti, carico/scarico ecc., ricarica/distribuzione titoli di trasporto pubblico, pagamento sanzioni (anche con soluzioni PagoPA), integrazione per accesso a sistemi ZTL, schemi di fidelity locali pubbliche e private, informazioni di servizio alla città;*

- *Gestisce tutti i metodi di pagamento, come monete, banconote, carte di credito a contatto o senza contatto, e City card, pagamento tramite cellulare con tecnologia NFC;*

- *Applicazione per il pagamento di contravvenzioni supportata dal lettore di codici QR.*

La società Andria Multiservice utilizzerà il sistema Cloud della Flowbird, le cui funzionalità attivabili in generale sono di seguito elencate:

- *Sosta on street;*

- *Borsellino elettronico con contact less card;*

- *Ricarica carta di trasporto;*

- *Real time parking;*

- *Pay by space;*

- *Pagamento accesso ZTL;*

- *Pagamento sanzione di sosta;*

- *Jpark;*

- *Smartfolio.*

Le soluzioni tecnologiche descritte in precedenza saranno integrate nella smart city, efficientamento energetico dell'illuminazione pubblica e smart parking. L'obiettivo più generale è quello di sviluppare reti urbane intelligenti e offrire servizi innovativi al Comune di Andria, alle attività commerciali e ai privati cittadini. In altre parole, creare un newtork in grado di fornire informazioni in tempo reale su tutti i servizi della città: illuminazione stradale, parcheggio pubblico, ecc..

La società Andria Multiservice intende applicare soluzioni che promettono una gestione più intelligente dei servizi urbani atraverso il monitoraggio da remoto e lo scambio di informazioni, con benefici in termini di qualità, soddisfazione del cliente, efficienza, risparmio, consumo di energia e riduzione di emissioni dannose.

Gli investimenti relativi allo smart parking parzialmente compresi nel presente piano, la cui valorizzazione economica è pari a circa € 200.000,00-250.000,00, sono stati parzialmente inseriti nel presente piano in quanto si ipotizza che gli stessi saranno attivati a far data dal 01 gennaio 2023 e rientrano nel più ampio perimetro della smart city ed efficientamento dell'illuminazione pubblica dei quali è previsto l'affidamento alla società Andria Multiservice, da parte del Comune di Andria.

Sono previsti lampioni stradali smart e connessi alla rete wireless, controllati da remoto. I lampioni smart, possono diventare utili colonne di ricarica e micro hub al servizio dei cittadini, ottimizzando i consumi e raccogliendo dati che, analizzati in seguito, possono aiutare a capire meglio il traffico, i comportamenti dei cittadini, prevenendo atti vandalici e supportando nel mondo dello smart parking e nell'aumento della sicurezza per gli attraversamenti pedonali.

Sarà possibile spegnere e accendere gruppi o singoli lampioni, variare l'intensità della luce dove necessario e monitorare le performance delle fonti luminose. I pali, dotati di sensori di movimento, saranno in grado di variare automaticamente l'intensità della luce a seconda del passaggio dei veicoli. La stessa architettura supporta il sistema di smart parking: installato presso le aree di sosta cittadine, offrirà in tempo reale informazioni sulla disponibilità dei parcheggi. Servizio utile in caso di occasioni sociali o sportive. A tal fine nel presente piano è prevista l'installazione di pannelli a messaggio variabile.

L'applicazione di queste tecnologie permette, in combinazione con il software di analisi video, di attivare diverse funzionalità "smart", come la rilevazione della densità del traffico, degli ingorghi, degli incidenti e dei veicoli contromano, trasformando l'infrastruttura dell'illuminazione urbana in una rete intelligente che migliora il controllo e la sicurezza stradale.

Sono in media più di 40 le ore all'anno impiegate per trovare un parcheggio per la propria auto. Sono diverse le tecnologie oggi disponibili sul mercato. Esistono infrastrutture di illuminazione connesse per la gestione dei parcheggi, ma anche per il controllo del traffico e il monitoraggio della sicurezza. Sistemi pensati per le "smart city", dove la gestione dei flussi di veicoli diventerà un fattore chiave per ridurre traffico e inquinamento.

Ad esempio lo Streetlight 11 è un sistema di illuminazione modulare della Osram che permette di aggiungere al lampione stradale tutta una serie di sensori e videocamere, alimentatati dal lampione stesso. Ciò consente , grazie alle videocamere, di individuare i parcheggi liberi, comunicando la posizione esatta agli automobilisti. La videocamera installata nel lampione "intelligente", grazie al software, è dunque in grado di riconoscere se il parcheggio che sta illuminando è libero o meno e indirizzare una automobile connessa verso di esso, facendo risparmiare tempo e carburante. Sarà inoltre possibile individuare ingorghi, incidenti, monitorando quindi il traffico e andando ben oltre alla semplice illuminazione stradale.

Attualmente sono installati sul territorio cittadino n. 66 parcometri della Flowbird, di proprietà del Comune di Andria, ai sensi dell'art. 10 del contratto di concessione stipulato con l'attuale concessionario. I predetti parcometri saranno affidati alla società Andria Multiservice con la stipula del contratto di concessione e la stessa società ne dovrà curare il funzionamento, la gestione e la manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché la sostituzione in caso di guasti irreparabili e/o di atti vandalici

B.3 Obblighi di servizio pubblico universale

Obblighi di servizio pubblico: L'onere di "definizione espressa" dei contenuti specifici degli obblighi di "servizio pubblico" di "servizio universale", indicando le "compensazioni economiche" (se previste) da erogare, si ricollega alla generale finalità di tutela della concorrenza ed a quello correlato della legittimità degli aiuti di Stato, di cui al Trattato Ue. Con "obblighi di servizio pubblico" si intendono i requisiti minimi, di tipo quali-quantitativo e di equa distribuzione territoriale del servizio, imposti dalle Autorità pubbliche al prestatore del servizio per garantire il conseguimento degli obiettivi di interesse pubblico. Con riferimento al servizio di gestione della sosta a pagamento in Comune di Andria gli obblighi di servizio pubblico atti a salvaguardare i diritti degli utenti e la tutela

dell'ambiente, sono individuati nella parte B.1.2 della descrizione dei servizi di sosta ed accessori proposti.

Altri obblighi di servizio pubblico "universale" possono riguardare l'imposizione di standard minimi delle prestazioni che devono essere assicurati alla generalità degli utenti nell'espletamento del servizio, determinando il sostenimento di oneri anche eccedenti la remuneratività della gestione da compensare con trasferimenti pubblici.

SEZIONE C – MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

C.1 Forme di affidamento possibili

L'ordinamento prevede le seguenti forme di affidamento dei Servizi Pubblici Locali:

a) in appalto: la gestione è in capo al concedente e l'affidatario esegue solo le prestazioni indicate nel capitolato; la scelta dell'operatore viene fatta con procedura aperta;
b) concessione: la gestione è in capo al concessionario che percepisce direttamente i corrispettivi dagli utenti e si accolla gli oneri e rischi di gestione, pagando un canone al concedente; la scelta dell'operatore viene fatta con procedura aperta;
c) concessione a società a capitale misto pubblico-privato tramite gara a doppio oggetto (compiti operativi di gestione del servizio e qualità del socio privato);
d) con contratto di servizio a società in house: gli aspetti di gestione sono identici al punto *b)*, ma in luogo di una gara viene fatto un affidamento diretto.

I principali riflessi organizzativi sono:

a) appalto: il Comune deve organizzare il servizio, progettare gli investimenti, ed appalta al privato solo la gestione materiale del servizio (svuotamento parcometri, manutenzioni, realizzazione opere di investimento ecc.). Il Comune ritiene di non avere le risorse umane ed il know how per poter operare questo modello di gestione.
b) concessione: necessita di una forte capacità di progettazione del servizio in fase di gara, e poi la gestione tendenzialmente procede secondo quanto previsto nel capitolato. Il principale svantaggio è rappresentato dalla rigidità della gestione, intesa come rispetto contrattuale delle previsioni del capitolato, senza grandi possibilità di variazioni, personalizzazioni e sperimentazioni.
c) concessione a società a capitale misto pubblico-privato: viene realizzata quando il concedente non ha un sufficiente know how di gestione e deve ricorrere al privato, in una via mediata rispetto alla concessione affidata con gara. Il modello si presenta abbastanza complesso nella sua realizzazione in quanto bisogna disporre di una società inizialmente interamente pubblica, operare la cessione delle quote/azioni ed il loro riacquisto finale prevedendo termini e condizioni di un tanto.
d) con contratto di gestione in house providing : lo strumento permette di utilizzare per la gestione del servizio un proprio organismo (nel caso specifico società) sul quale la Pubblica Amministrazione esercita il proprio controllo (sia in senso societario che fattuale, come prevede l'ordinamento comunitario). Di fatto l'organismo diventa una articolazione dell'amministrazione affidante dal quale si distingue solo in termini di soggettività giuridica e fiscale, ma non organizzativa.

C.2. Motivazioni della forma di affidamento scelta

Alla luce delle analisi contenute nella presente relazione, risulta preferibile operare l'affidamento diretto alla società ANDRIA MULTISERVICE SpA "in house" per le seguenti motivazioni:

a) flessibilità del servizio: il contratto di concessione prevede una regolamentazione precisa ed allo stesso tempo rigida delle prestazioni delle parti. La necessità di fare ingenti investimenti comporta poi una durata molto lunga di questi contratti. La mobilità invece è in costante evoluzione e con essa i fabbisogni di sevizi da parte dei Comuni e necessita di continue sperimentazioni (come ha dimostrato in questo momento di cambiamenti legati alla pandemia);

b) possibilità di agire direttamente, con semplicità gestionale e immediatezza del processo decisionale, sulle modalità di esecuzione del servizio:

- *possibilità di indirizzo, monitoraggio e forte controllo sia sul servizio che sulla società;*
- *rischio minimale di contenzioso tra le parti sullo svolgimento del servizio;*
- *organicità intrinseca della società in house, la quale per la natura di ente strumentale*

dell'amministrazione partecipante opera non già per fini di lucro, ma per realizzare gli obiettivi di interesse pubblico dell'amministrazione medesima;

c) valorizzazione dell'esperienza maturata dalla società, delle professionalità e del know how aziendale tale da consentirle di offrire un progetto maggiormente rispondente alle dinamiche esigenze del servizio;

d) innovatività del servizio: oltre alla gestione materiale della sosta sono previsti una serie di servizi telematici che permettono una maggiore facilità di utilizzo del servizio;

e) convenienza economica: possibilità di mantenere gli eventuali margini positivi della gestione all'interno dell'Ente locale piuttosto che consentirne il trasferimento a favore di operatori terzi;

D'altra parte il modello in house presenta anche alcune criticità:

1) - la struttura societaria ha delle spese generali tendenzialmente superiori rispetto ai costi generali allocati da un operatore privato. Questo fattore viene pero' attenuato:

a) dalla ripartizione dei costi generali della società anche ad altre gestioni in house di cui è plausibile il rinnovo;

b) da altri parametri di maggiore convenienza dell'in house rispetto al mercato (es. canone, minore redditività capitale investito, ecc...

2) - applicazione delle normative pubblicistiche in materia di acquisti, lavori e gestione del personale che di fatto accrescono i costi.

Si ritiene comunque che le criticità siano ampiamente superate dai vantaggi.

SEZIONE D – MOTIVAZIONE ECONOMICO–FINANZIARIA DELLA SCELTA *(vedi Piano Economico Industriale).*

D.1 Ragioni del mancato ricorso al mercato

Si ritiene che la forte riduzione dei ricavi legati alla pandemia da Covid-19 per l'anno 2020 e 2021 e la forte incertezza sulla domanda di sosta dal 2022 in poi, renda in questo momento storico non conveniente il ricorso al mercato, in quanto il canone offerto sarà quasi certamente inferiore a quello convenuto con la società L'affidamento in house invece permette di concordare con la società un business plan piu' aderente alla realtà locale e di beneficiare, tramite i dividenti, dei proventi di una eventuale maggiore domanda di sosta rispetto a quella prevista nel piano. L'affidamento in house, permette inoltre di svincolarsi dalle logiche di rendimento di mercato del capitale investito, proprio dei gestori privati, con beneficio in termini di maggiore incasso da canone o di maggiori investimenti.

D.2 Benefici per la collettività

a) <u>obiettivi di universalità e socialità:</u> I servizi sono forniti all'intera collettività, senza alcuna distinzione, sulla base delle disposizioni stabilite dalle apposite delibere comunali e della carta dei servizi del gestore della sosta. L'obiettivo della sosta a pagamento e' di massimizzare l'utilità complessiva per i cittadini/utenti della sosta garantendo la dovuta rotazione a beneficio della frequentazione del centro cittadini. I proventi della sosta a raso permettono inoltre di finanziare gli investimenti in particolare nei parcheggi in struttura che costituiscono un importante incremento quantitativo rispetto a quelli a raso a pagamento.

b) <u>obiettivi di efficienza ed economicità:</u> Si ritiene che i servizi offerti siano effettuati a costi competitivi rispetto al mercato, anche in considerazione dell'integrazione da parte della Andria Multiservice dello smart parking nella smart city e nell'efficientamento

energetico dell'illuminazione pubblica, servizi già affidati alla stessa società. Difatti, il perseguimento degli obiettivi di efficienza ed economicità, possono essere perseguiti dalla società Andria Multiservice in quanto la medesima società, proprio in virtù dell'affidamento dei servizi relativi all'efficientamento energetico della pubblica illuminazione e alla smart city, ha una visione complessiva e non parziale (come accadrebbe con un operatore economico terzo cui venga affidato il solo servizio della sosta), massimizzando così, attraverso lo sviluppo di reti urbane intelligenti, l'offerta di servizi innovativi al Comune di Andria, alle attività commerciali e ai privati cittadini. In altre parole, sarà creato un newtork in grado di fornire informazioni in tempo reale su tutti i servizi della città: illuminazione stradale, parcheggio pubblico, ecc..

c) obiettivi di qualità del servizio: Si ritiene che la qualità dei servizi offerti sia buona, soprattutto grazie all'introduzione di strumenti tecnologici per il pagamento della sosta (App. In Park), riconoscimento automatico targhe, controllo sosta.

d) Possibilità di sviluppare dei servizi informatici innovativi informativi alla cittadinanza (es parcheggi disponibili, eventi): La società ha già sviluppato dei servizi innovativi (es. App In Park, lettura automatica targhe abbonati, servizi informativi sui parcheggi disponibili).
Per il futuro sono previsti ulteriori interventi quali l'installazione dei parcometri intelligenti o il controllo automatico del pagamento della sosta.

e) Gestione flessibile degli orari e zonizzazione sosta in occasione di eventi anche in una logica di promozione dell'attrattività del centro. L'affidamento in house permette una maggiore flessibilità di gestione rispetto al contratto appalto che e' maggiormente rigido.

f) Mantenimento del gettito fiscale IVA ed imposte sui redditi in Regione: considerato che SSM ha sede ad Udine e che versa l'IVA e le imposte sui redditi in Regione, la maggior parte del gettito rimane nell'ambito regionale. Nel caso di un concessionario esterno che non abbia sede in Puglia, il gettito non rimarrebbe a livello regionale.

D.3 Convenienza economica rispetto all'esternalizzazione

Si ritiene sussista la convenienza economica dell'affidamento in house per le seguenti motivazioni:

a) Conformemente a quanto previsto nella Delibera di Giunta Comunale n. 23 del 03/02/2022, con l'elaborazione del presente piano industriale, è stato possibile incrementare l'aggio in favore del Comune di Andria dall'attuale 30,26% al **33,5%.**

b) si ritiene che gli investimenti proposti dalla società in house, siano superiori a quelli che possono essere offerti attualmente dal mercato, anche in considerazione delle ragioni esposte (D.2, lettera b) .

Il Dirigente del Settore

Dott. Ing. Santola Quacquarelli