

Proposta N. 10 Del 15.02.2017		
--	---	--

Comune di Alcamo

LIBERO CONSORZIO DEI COMUNI DELLA EX PROVINCIA REGIONALE DI TRAPANI

Originale deliberazione del Consiglio Comunale

N° 24 del Reg. Data 24.03.2017	OGGETTO:	CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI GESTIONE SOSTA A PAGAMENTO - APPROVAZIONE PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO E RELAZIONE AI SENSI DELL' ART. 34, COMMA 20, DL 179/2012 CONVERTITO IN LEGGE 221/2012
Parte riservata alla Ragioneria Bilancio _____ ATTO n. _____ Titolo _____ Funzione _____ Servizio _____ Intervento _____ Cap. _____		NOTE

L'anno duemiladiciassette il giorno ventiquattro del mese di marzo alle ore 18,00 nella sala Consiliare del Comune, si è riunito il Consiglio Comunale con l'intervento dei signori:

Pres. Ass.					Pres. Ass.		
1	FERRO VITTORIO	SI	-	13	FERRARA ANNA LISA	SI	-
2	SCIBILIA NOEMI	SI	-	14	PUMA ROSA ALBA	SI	-
3	CALAMIA MARIA PIERA	SI	-	15	CRACCHIOLO FILIPPO	SI	-
4	MELODIA GIOVANNA	SI	-	16	SUCAMELI GIACOMO	SI	-
5	BARONE LAURA	SI	-	17	DARA FRANCESCO	SI	-
6	VIOLA FRANCESCO	SI	-	18	ALLEGRO ANNA MARIA	SI	-
7	LOMBARDO VITO	SI	-	19	NORFO VINCENZA	SI	-
8	ASTA ANTONINO	SI	-	20	MESSANA SAVERIO	-	SI
9	CUSUMANO FRANCESCO	SI	-	21	CALANDRINO GIOVANNI	SI	-
10	SALATO FILIPPO	SI	-	22	CAMARDA CATERINA	-	SI
11	CUSCINA' ALESSANDRA	SI	-	23	RUISI MAURO	-	SI
12	MANCUSO BALDASSARE	SI	-	24	PITO' GIACINTO	SI	-

TOTALE PRESENTI N. 21

TOTALE ASSENTI N.3

Assume la Presidenza il Presidente Baldassare Mancuso
Partecipa il Segretario Generale del Comune Dr. Vito Antonio Bonanno

Consiglieri scrutatori

- 1) Calandrino Giovanni
- 2) Melodia Giovanna
- 3) Puma Rosa Alba

La seduta è pubblica
In continuazione di seduta

Consiglieri presenti n. 21

IL PRESIDENTE

Passa a trattare l'argomento posto al n. 3 dell'o.d.g. relativo a " **CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI GESTIONE SOSTA A PAGAMENTO - APPROVAZIONE PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO E RELAZIONE AI SENSI DELL' ART. 34, COMMA 20, DL 179/2012 CONVERTITO IN LEGGE 221/2012** e sottopone al Consiglio Comunale la seguente proposta di deliberazione.

Il Dirigente del Settore Servizi Tecnici e manutentivi, di cui all'art. 5 della L.R. 10/91, propone la seguente Deliberazione avente oggetto: **CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI GESTIONE SOSTA A PAGAMENTO - APPROVAZIONE PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO E RELAZIONE AI SENSI DELL' ART. 34, COMMA 20, DL 179/2012 CONVERTITO IN LEGGE 221/2012**

Premesso che a partire dall'anno 2017 il Comune di Alcamo vuole intraprendere un percorso di esternalizzazione del servizio di sosta, subordinando la stessa alla corresponsione di una tariffa, ai sensi ed agli effetti dell'art. 6, c. 4, lett. d) , e art. 7, c. 1 lett. f) e c. 8 , del D.Lgs. 285/1992. Tale politica di regolamentazione si inserisce in un più ampio contesto di pianificazione della mobilità a livello comunale quale valido strumento di regolazione della domanda. Per questo motivo la regolarizzazione del servizio è posto come obiettivo nel PEG 2016. Gli obiettivi generali posti a base della regolarizzazione del servizio della sosta a pagamento su strada, possono essere così sintetizzati:

- potenziamento e miglioramento della qualità di fruizione delle aree destinate alla sosta da parte dei residenti ed una accessibilità generalmente più razionale da parte di tutta la cittadinanza, dovuta ad una più accurata organizzazione degli spazi per la sosta;
- miglioramento della viabilità grazie alla riduzione del traffico "parassita" indotto da veicoli alla ricerca di parcheggio, favorendo altresì un traffico fluido e non ostacolato da mezzi in cerca di sosta;
- miglioramento della transitabilità delle strade da parte dei pedoni, salvaguardando gli spazi ad essi riservati, estendendo sul territorio la prevenzione ed il controllo finalizzati ad evitare il ricorso alla sosta in aree non regolamentate con riduzione del fenomeno della sosta selvaggia

Considerato che la nuova regolamentazione degli stalli di sosta soggetti a pagamento prevede, oltre alle aree in cui il parcheggio è libero, un numero considerevole di stalli a pagamento con tariffa oraria, con agevolazioni forfettarie annuali per residenti, turisti, operatori economici con specifici abbonamenti settimanali, mensili o annuali;

Dato atto che al fine di rafforzare il principio di utilizzo della tariffazione della sosta quale strumento di regolazione della domanda di mobilità e renderne più efficace l'applicazione, le tariffe saranno distinte sulla base di una classificazione per area riconducibile a distinte tipologie d'uso, favorendo il parcheggio interrato, attualmente poco utilizzato rispetto a quelli di superficie.

Richiamata la Delibera di G. M. n.44 del 07-03-2012 avente per oggetto "istituzione di nuove aree di sosta a pagamento nel centro urbano della città"

Richiamata la Delibera Commissariale n. 105 del 24.03.2015 con la quale venivano istituite nuove aree di sosta a pagamento ad Alcamo e Alcamo Marina

Richiamata la Delibera Commissariale n. 280 del 01.08.2015 con la quale si disponeva l'esternalizzazione del servizio di gestione dei parcheggi a pagamento mediante l'attivazione di una procedura ad evidenza pubblica per la concessione del servizio e previa approvazione della proposta di esternalizzazione del servizio da parte del Consiglio Comunale;

Visto l'allegato piano economico e finanziario redatto ai sensi degli artt. 164-165 del Dlgs 50/2016, sul rischio operativo del concessionario e l'equilibrio economico-finanziario della gestione, che fa parte integrante e sostanziale del presente atto (ALLEGATO A)

Vista l'allegata relazione ai sensi dell'art. 34, comma 20, dl 179/2012 convertito in legge 221/2012, che fa parte integrante e sostanziale del presente atto (ALLEGATO B), necessaria per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, dalla quale si evince il percorso motivazionale a supporto della forma di affidamento e il rispetto dei principi di cui all'art.30 Dlgs 50/2016 per l'affidamento della gestione; Rilevato che per l'individuazione della ditta con la quale verrà stipulato il contratto relativo all'affidamento in concessione del servizio gestione a pagamento mediante parcometri e ausiliari del traffico, occorre procedere mediante gara pubblica di rilevanza europea;

Ritenuto, al fine di attivare la procedura di gara, sottoporre al Consiglio Comunale il piano economico e finanziario e la relazione di cui all'art.34 comma 20, dl 179/2012 convertito in legge 221/2012

Ritenuto di dover provvedere all'approvazione di quanto sopra espresso;

Visto l'art. 32 comma 2 lett. f) della L. 142/1990 come recepito con L.R. 48/1991 e s.m.i.

Visti i pareri favorevoli espressi ai sensi di legge, che si allegano al presente atto;

PROPONE DI DELIBERARE

1. L'esternalizzazione del servizio di sosta a pagamento mediante procedura ad evidenza pubblica di concessione di servizi ai sensi del Dlgs 50/2016;
2. Di approvare l'allegato piano economico e finanziario redatto ai sensi degli artt. 164-165 del Dlgs 50/2016, che fa parte integrante e sostanziale del presente atto (ALLEGATO A);
3. Di approvare la relazione ai sensi dell'art. 34, comma 20, dl 179/2012 convertito in legge 221/2012, che fa parte integrante e sostanziale del presente atto (ALLEGATO B) da pubblicare sul sito istituzionale e da trasmettere all'Osservatorio dei Servizi pubblici locali di cui al DM 8-8-2014 ai sensi dell'art. 13 comma 25-bis del DL 23-12-2013 n.145 convertito con la legge 21 febbraio 2014, n. 9, per posta elettronica certificata all'indirizzo: osservatorio.spl@pec.sviluppoeconomico.gov.it

4. Di demandare al Settore Servizi Tecnici e manutentivi ogni ulteriore adempimento per l'attuazione della presente Deliberazione.

IL DIRIGENTE
Ing. E.A.Parrino

Prima dell'inizio della trattazione del punto il Cons.re Pitò propone un rinvio dello stesso in coda all'ordine del giorno della seduta del 29.03.2017 ovvero ad altra seduta da convocare per il 31 marzo ed illustra le motivazioni della richiesta di sospensiva.

Il Presidente, ai sensi dell'art. 52 comma 3 del regolamento del Consiglio Comunale, avverte che sulla questione sospensiva potrà intervenire un rappresentante per gruppo.

Alle ore 19,45 esce dall'aula il Cons.re Ferro Presenti n. 20

I Cons.ri Cracchiolo, Norfo e Dara si esprimono a favore della proposta di rinvio.

Il Cons.re Barone chiede una sospensione di 10 minuti della seduta per confrontarsi con il suo gruppo.

Si procede alla votazione sulla sospensione dei lavori e si registra il seguente esito:

Presenti n. 20

Voti favorevoli n. 13

Voti contrari n. 7 (Cracchiolo, Sucameli, Allegro, Dara, Calandrino, Norfo e Pitò) il cui risultato è stato accertato e proclamato dal Presidente con l'assistenza continua degli scrutatori designati.

La proposta di sospensione è approvata e la seduta viene sospesa alle ore 20,00.

Alle ore 20,10 vengono ripresi i lavori e risultano presenti all'appello i seguenti n. 20 Consiglieri Comunali: Allegro, Asta, Barone, Calamia, Calandrino, Cracchiolo, Cuscina, Cusumano, Ferrara, Ferro, Lombardo, Mancuso, Melodia, Norfo, Pitò, Puma, Salato, Scibilia, Sucameli e Viola.

Si passa a votare la questione sospensiva proposta dal Cons.re Pitò e si registra il seguente esito:

Presenti n. 20

Voti favorevoli n. 6

Voti contrari n. 13 (Asta, Barone, Calamia, Cuscina, Cusumano, Ferrara, Lombardo, Mancuso, Melodia, Puma, Salato, Scibilia e Viola)

Astenuto n. 1 (Ferro) il cui risultato è stato accertato e proclamato dal Presidente con l'assistenza continua degli scrutatori designati.

La questione sospensiva è respinta e si procede pertanto con la trattazione del punto n. 3 dell'o.d.g.

Alle ore 20,15 esce dall'aula il Cons.re Sucameli

Presenti n. 19

Alle ore 20,20 entra in aula il Cons.re Dara

Presenti n. 20

Il Cons.re Puma illustra la proposta deliberativa ed il parere della IV Commissione.
Il Presidente comunica che il parere della Commissione è stato reso favorevolmente ma con osservazioni che sono state trasfuse in un emendamento tecnico dell'ufficio e in un ulteriore emendamento presentato in corso di seduta dalla Commissione stessa, senza la firma del solo componente Sucameli.

Il Presidente comunica che entrambi gli emendamenti sono corredati dai pareri tecnico e contabile favorevoli.

Si apre la discussione generale nella quale sono intervenuti i seguenti Consiglieri e Amministratori Comunali: Puma, Allegro, Cracchiolo, Ass.re Butera Ass.re Scurto, Norfo, Presidente, Calandrino, Barone, Cusumano, i cui interventi saranno riportati nel processo verbale di seduta.

Dopo la discussione generale, si passa all'esame degli emendamenti.

Il Presidente dà lettura dell'emendamento n. 1 proposto dall'ufficio che viene sottoposto a votazione e si registra il seguente esito:

Presenti n. 20

Voti favorevoli n. 16

Astenuti n. 4 (Dara, Norfo, Pitò e Cracchiolo) il cui risultato è stato accertato e proclamato dal Presidente con l'assistenza continua degli scrutatori designati.

L'emendamento n. 1 è approvato.

Si passa all'esame dell'emendamento n. 2 proposto dalla IV Commissione e si registra il seguente esito:

Presenti n. 20

Voti favorevoli n. 15

Astenuti n. 5 (Dara, Allegro, Cracchiolo, Pito e Norfo) il cui risultato è stato accertato e proclamato dal Presidente con l'assistenza continua degli scrutatori designati.

L'emendamento n. 2 è approvato.

Si procede infine alla votazione della delibera così come emendata e, dopo le dichiarazioni di voto, si registra il seguente esito:

Presenti n. 20

Voti favorevoli n. 15

Voti Contrari n. 3 (Norfo, Pitò e Cracchiolo)

Astenuti n. 2 (Dara e Allegro) il cui risultato è stato accertato e proclamato dal Presidente con l'assistenza continua degli scrutatori designati.

La delibera così come emendata è approvata.

si passa all'ordine del giorno

Proposta di delibera di Consiglio Comunale avente per oggetto: CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI GESTIONE SOSTA A PAGAMENTO - APPROVAZIONE PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO E RELAZIONE AI SENSI DELL' ART. 34, COMMA 20, DL 179/2012 CONVERTITO IN LEGGE 221/2012

Il sottoscritto Dirigente del Settore Servizi Tecnici, Manutentivi ed Ambientali

Vista la legge Regionale 11/12/1991 n.48 e successive modifiche ed integrazioni;

Verificata la rispondenza della proposta di deliberazione in esame alle vigenti disposizioni;

Verificata, altresì, la regolarità dell'istruttoria svolta dal Responsabile del procedimento, secondo quanto previsto dalla L. 15/2005.

Ai sensi dell'art.1 lett. i) comma 1 lett. i) della L.R. 48/91 e successive modifiche ed integrazioni, esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione di cui all'oggetto.

Alcamo, lì 14.02.2017

Il Dirigente di Settore
Ing. E.A.Parrino

Il sottoscritto Dirigente del Settore di Ragioneria.

Vista la Legge Regionale 11/12/1991 n.48 e successive modifiche ed integrazioni;

Verificata la rispondenza della proposta di deliberazione in esame allo strumento finanziario;

Verificata, altresì, la regolarità dell'istruttoria svolta;

Ai sensi dell'art.1 lett. i) comma 1 lett. i) della L.R. 48/1991 e successive modifiche ed integrazioni, esprime parere favorevole in ordine alla regolarità contabile della proposta di deliberazione di cui all'oggetto.

Alcamo, lì 15.02.2017

Il Dirigente di Settore
F.to Dr. Sebastiano Luppino

Letto approvato e sottoscritto _____

IL PRESIDENTE
Baldassare Mancuso

IL CONSIGLIERE ANZIANO
Ferro Vittorio

IL SEGRETARIO GENERALE
Dr. Vito Bonanno

=====

E' copia conforme all'originale da servire per uso amministrativo
Dalla residenza municipale

IL SEGRETARIO GENERALE

REFERTO DI PUBBLICAZIONE
(Art.11, comma 1, L.R. 44/91 e s.m.i.)

N. Reg. pubbl. 1118

Certifico io sottoscritto Segretario Generale, su conforme dichiarazione del Responsabile Albo Pretorio on line, che copia del presente verbale viene pubblicato a decorrere dal giorno 28.03.2017 all'Albo Pretorio on line ove rimarrà visionabile per 15 giorni consecutivi.

Il Responsabile Albo Pretorio on line
Alessandra Artale

Il Segretario Generale
Dr. Vito Antonio Bonanno

Alcamo, li 28.03.2017

=====

ATTESTAZIONE DI ESECUTIVITA'

Il sottoscritto Segretario Generale, visti gli atti d'ufficio

ATTESTA

Che la presente deliberazione diventerà esecutiva il 07.04.2017

X decorsi dieci giorni dalla data di inizio della pubblicazione all'albo on line (art. 12 comma 1, L.R. 44/91)
dichiarata immediatamente esecutiva (art. 12, comma 2, L.R. 44/91)

Alcamo, li 28.03.2017

IL SEGRETARIO GENERALE
Dr. Vito Antonio Bonanno

1

presentato in corso di
seduta del 26-3-2017



CITTÀ DI ALCAMO

Settore Servizi Tecnici, Manutentivi ed Ambientali

Via Senatore Parrino 91011 Alcamo
servizitecnici@comune.alcamo.tp.it

APPROVATO
my

Emendamento tecnico alla proposta di delibera di C.C. "Concessione del servizio di gestione sosta a pagamento – Approvazione piano economico- finanziario e relazione ai sensi dell'art. 34, comma 20 D.L. 179/2012 convertito in legge 221/2012".

La sottoscritta, in qualità di proponente della deliberazione in oggetto, di concerto con la IV Commissione, di cui si condividono i rilievi e le considerazioni di cui al verbale n.24 del 21-3-2017 propone il seguente emendamento tecnico:

PREMESSO CHE la deliberazione in oggetto è stata trasmessa nel 2016 e che nel periodo intercorso tra la predisposizione dello schema di deliberazione ad oggi si è venuti a conoscenza di informazioni presso l'Ufficio Periferico del Demanio Marittimo che determinano l'esigenza di provvedere ad alcune variazioni della proposta oltre ad una serie di rilievi e di errori di stampa che non incidono sul piano economico e finanziario, emersi in fase di chiarimenti con la IV Commissione e riportati nel verbale n.24 del 21-03-2017

SI PRESENTA emendamento tecnico alla proposta di deliberazione e relativi allegati, come di seguito dettagliato:

Punto 1) modificare la fascia oraria della sosta a pagamento ad Alcamo Marina da H-24 alle 8.00/24.00 nella tabella di cui al 4.1 DETERMINAZIONE DEL RICAVO ANNUO – DURATA E VALORE DELLA CONCESSIONE pagina 6 della RELAZIONE E PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO (Art.164-165 Dlgs 50/2016) e nella analoga tabella della Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta (ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21) riportata alla SEZIONE D MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA;

Punto 2) Identificare l'area 6 della tabella a pagina 4 della RELAZIONE E PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO (Art.164-165 Dlgs 50/2016) e nella analoga tabella della Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta (ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21) riportata alla SEZIONE B CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE B.1 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO, come Area 6 – Alcamo Marina;

Punto 3) modificare la fascia oraria pomeridiana di sosta a pagamento relativamente alle aree 1, 2, 3, 4, e 5, con l'intervallo orario 16:00/20:00, invece che 15:00/20:00 ciò nella tabella di cui al 4.1 DETERMINAZIONE DEL RICAVO ANNUO – DURATA E VALORE DELLA

CONCESSIONE pagina 6 della RELAZIONE E PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO (Art.164-165 Dlgs 50/2016) e nella analoga tabella della Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta (ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21) riportata alla SEZIONE D MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA; tale modifica non incide sul piano economico e finanziario garantendo un’occupazione degli stalli di 9 ore, a fronte delle 3 ore medie di occupazione prudenzialmente ipotizzate per la determinazione del ricavo annuo;

Punto 4) Modificare la denominazione “Area interrato” nella tabella di cui al punto 4.1 della suddetta relazione in quanto la voce “Area interrato”, come tale risultante per mero errore di battitura doveva essere “Area 5 parcheggio interrato”. come risulta dalla tabella riportata nella Relazione e piano economico-finanziario (Art. 164-165 Dlgs 50/2016), al punto 3. Quantificazione e qualificazione dei parcheggi; senza tale modifica sembrerebbe che l’area stessa sia estrapolata dall’Area 5; per tale motivazione si propone di modificare la tabella di cui al punto 4.1 DETERMINAZIONE DEL RICAVO ANNUO – DURATA E VALORE DELLA CONCESSIONE pagina 6 della RELAZIONE E PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO (Art.164-165 Dlgs 50/2016) e nella analoga tabella della Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta (ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21) riportata alla SEZIONE D MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA, sostituendo la dizione “Area interrato” con l’esatta indicazione “Area 5 parcheggio interrato” come risulta dalla tabella riportata nella Relazione e piano economico-finanziario (Art. 164-165 Dlgs 50/2016), al punto 3. Quantificazione e qualificazione dei parcheggi;

Punto 5) Modificare altri errori di battitura e trascrizione relativi al numero degli stalli di sosta indicati nella tabella di cui al paragrafo 4.1 e che sono indicati correttamente nella tabella di cui al paragrafo 3 Quantificazione e qualificazione dei parcheggi ed in particolare:

- Gli stalli dell’Area 1 sono pari a 240 e non a 285 come riportato per mero errore materiale
- Gli stalli dell’Area 5 sono 145 e non 100 come riportato per mero errore materiale
- Per effetto di tale correzione nella stessa tabella nella colonna INCASSO POTENZIALE ANNUO, il valore riferito all’Area 1 pari a € 215.460,00 sarà sostituito con il valore € **181.440,00** e di conseguenza il valore riferito all’Area 5 pari a € 75.600,00 sarà sostituito con il valore € **109.620,00**.

Tali correzioni riguardano la tabella di cui al 4.1 DETERMINAZIONE DEL RICAVO ANNUO – DURATA E VALORE DELLA CONCESSIONE pagina 6 della RELAZIONE E PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO (Art.164-165 Dlgs 50/2016) e nella analoga tabella della Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta (ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21) riportata alla SEZIONE D MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA e non incidono sul valore della concessione.

Punto 6) Per effetto delle superiori modifiche la tabella a pagina 4 della RELAZIONE E PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO (Art.164-165 Dlgs 50/2016) e l’analoga tabella della Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta (ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21) riportata alla SEZIONE B CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE B.1 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO, è la seguente:

AREA 1

DENOMINAZIONE	N. STALLI	N. Parcometri
CORSO VI APRILE (Tratto Via Amendola - VIA P.O. Pastore)	140	8
VIA AMENDOLA LATO OVEST (TRATTO VIA T.TASSO - C.SO IV APRILE)	25	1
VIA VITTORIO VENETO (Tratto Via Ten. V. Manno - C.so VI Aprile)	20	1
VIA F.CRISPI (C.so VI Aprile - C.so SAN F. DI PAOLA)	35	2
C.SO SAN F. DI PAOLA (LATO SUD Tratto Via Arrivabene - Via F. Crispi)	15	1
VIA XV MAGGIO (Tratto CORSO VI APRILE - VIA GUARRASI)	5	0
TOT.	240	13

AREA 2

DENOMINAZIONE	N. STALLI	N. Parcometri
VIALE ITALIA (LATO EST)"LISCA DI PESCE"	100	4
C.SO DEI MILLE FINO G.diF. (LATO SUD)	50	4
LARGO MADONNA DELLE GRAZIE	10	1
P.ZZA P.RENDA (lato villa)	30	1
VIA P.O.PASTORE (LATO OVEST)	40	2
C.SO SAN F. DI PAOLA (tratto VIA P.O.PASTORE-VIA ARRIVABENE)LATO SUD	40	4
TOT.	270	16

AREA 3

DENOMINAZIONE	N. STALLI	N. Parcometri
VIALE EUROPA CARREGGIATA NORD (LATO SX MARCIAPIEDE)	140	6
VIALE EUROPA CARREGGIATA SUD (LATO SX MARCIAPIEDE)	130	6
VIA ROCCO CHINNICI (LATO SUD)	20	1
TOT.	290	13

AREA 4

DENOMINAZIONE	N. STALLI	N. Parcometri
VIA M. DEL RIPOSO (LATO EST tratto VIALE EUROPA-P.S.MARIA)	75	3
PIAZZA DELLA REPUBBLICA	80	2
PIAZZA DELLA REPUBBLICA (DI FRONTE FARMACIA)	17	0
PIAZZA DELLA REPUBBLICA (PERIMETRO)	42	2
TOT.	214	7

AREA 5

DENOMINAZIONE	N. STALLI	N. Parcometri
VIA BARONE S.GIUSEPPE	15	1
VIA ROSSOTTI	30	1
PIAZZA BAGOLINO (PARCHEGGIO INTERRATO)	120	0
PIAZZA BAGOLINO (PARCHEGGIO RASO)	100	2
TOT.	265	4

AREA 6

DENOMINAZIONE	N. STALLI	N. Parcometri
ALCAMO MARINA	200	5
TOT.	200	5

TOTALE	1479	58
---------------	-------------	-----------

Punto 7) Per effetto delle superiori modifiche la tabella di cui al punto 4.1 DETERMINAZIONE DEL RICAVO ANNUO – DURATA E VALORE DELLA CONCESSIONE pagina 6 della RELAZIONE E PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO (Art.164-165 Dlgs 50/2016) e nella analoga tabella della Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta (ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21) riportata alla SEZIONE D MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA

UBICAZIONE	ZONA	POSTI	TARIFFA	ORE DI SOSTA	ORE MEDIE	SETTIMANE	NUMERO GIORNI PER SETTIMANA	INCASSO POTENZIALE ANNUO
ALCAMO CITTA'	Area 1	240	€ 1,00	8:00/13:00 e 16:00/20:00 6gg/sett	3	42	6	€ 181.440,00
ALCAMO CITTA'	Area 2	270	€ 1,00	8:00/13:00 e 16:00/20:00 6gg/sett	3	42	6	€ 204.120,00
ALCAMO CITTA'	Area 3	290	€ 1,00	8:00/13:00 e 16:00/20:00 6gg/sett	3	42	6	€ 219.240,00
ALCAMO CITTA'	Area 4	214	€ 1,00	8:00/13:00 e 16:00/20:00 6gg/sett	3	42	6	€ 161.784,00
ALCAMO CITTA'	Area 5	145	€ 1,00	8:00/13:00 e 16:00/20:00 6gg/sett	3	42	6	€ 109.620,00
ALCAMO CITTA'	Area 5 Parcheggio Interrato	120	€ 0,50	h 24 7gg/sett	6	42	7	€ 105.840,00
ALCAMO MARINA	Area 6	200	€ 1,00	8:00/24:00 7gg/sett	6	17	7	€ 142.800,00
TOTALE		1479						€ 1.124.844,00

Punto 8) Per effetto delle superiori modifiche la RELAZIONE E PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO (Art.164-165 Dlgs 50/2016) risulta quella allegata al presente emendamento come allegato 1

Punto 9) Per effetto delle superiori modifiche la Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta (ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21) risulta quella allegata al presente emendamento come allegato 2

Alcamo 23/3/2017

IL DIRIGENTE
ING. ANNA PARRINO

fare la cura per

PARERE CONTABILE: FAVOREVOLE

[Handwritten signature]

ALLEGATO 1



CITTÀ DI ALCAMO

Settore Servizi tecnici, manutentivi e ambientali

**CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI GESTIONE
DEI PARCHEGGI PUBBLICI A PAGAMENTO**

RELAZIONE E PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO

(Art.164-165 Dlgs 50/2016)



1. PREMESSA

Oggetto del presente documento è l'analisi economico finanziaria della concessione del servizio di gestione dei parcheggi pubblici a pagamento nel territorio del Comune di Alcamo.

La nuova disciplina definita dal Dlgs 50/2016 delinea un quadro essenziale di elementi che regolano le gare per l'affidamento in gestione di servizi nei quali gli operatori economici traggono la loro remunerazione dall'introito delle tariffe per le prestazioni rese. Gli enti locali nell'aggiudicare le concessioni di servizi devono tener conto del rischio operativo del concessionario e dell'equilibrio economico-finanziario della gestione.

Ai sensi del nuovo codice dei contratti (articolo 3, comma 1, lettera fff) per «equilibrio economico e finanziario», si intende la contemporanea presenza delle condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria. Per convenienza economica si intende la capacità del progetto di creare valore nell'arco dell'efficacia del contratto e di generare un livello di redditività adeguato per il capitale investito; per sostenibilità finanziaria si intende la capacità del progetto di generare flussi di cassa sufficienti a garantire il rimborso del finanziamento.

Nell'impostazione della procedura, secondo il nuovo codice, l'elemento-chiave è il rischio operativo del concessionario: il gestore del servizio deve essere consapevole della sua possibile esposizione ad andamenti del mercato negativi, per i quali non potrà essere ausiliato dall'amministrazione aggiudicatrice.

Per neutralizzare il rischio, la concessione deve basarsi su un piano economico-finanziario che deve evidenziare l'equilibrio della gestione sia in termini di rapporto entrate-uscite sia, soprattutto, in relazione alla capacità di generare flussi di cassa con i quali far fronte agli investimenti.

L'equilibrio economico-finanziario della concessione è il presupposto per la corretta allocazione dei rischi.

L'analisi della complessità dei servizi da affidare e degli investimenti potenziali da realizzare si riflette sulla definizione della durata della concessione da porre in gara, tale da consentire il recupero degli investimenti stessi da parte del concessionario, sempre sulla base di un quadro esplicitato nel piano economico-finanziario.

Il Codice dei contratti pubblici definisce (articolo 174) nuove regole anche in ordine all'esecuzione delle concessioni, stabilendo anzitutto il sistema di riferimento per il subappalto: la nuova disciplina impone all'operatore economico che voglia utilizzarlo di dichiarare in sede di offerta le parti della concessione che intende subaffidare a terzi. Il Dlgs 50/2016 configura anche un quadro normativo (art. 175) molto dettagliato per la regolamentazione delle varianti, stabilendo le condizioni in base alle quali possono essere apportate modifiche alla concessione in corso di esecuzione.



2. I PARCHEGGI A PAGAMENTO AD ALCAMO 1999-2016

Ad Alcamo il servizio di gestione dei parcheggi a pagamento è stato svolto direttamente dal Comune; il sistema di pagamento è quello dei grattini che possono essere reperiti presso esercizi commerciali ubicati nei pressi dei parcheggi stessi.

Con Deliberazione di GM n.344/1999 sono state istituite le prime aree di sosta a pagamento in alcune vie e piazze della Città, poi modificate con Delibera di GM n.400/1999; nel 2003 con Delibera di GM n.27 si è esonerato dall'obbligo di pagamento del tickets a particolari categorie di veicoli mentre nel 2005 con Delibera di GM n.310 sono state date delle agevolazioni al pagamento per i residenti.

Nel 1999 sono state istituiti n. 255 stalli di sosta a pagamento così dislocati:

- Corso VI Aprile: Da Piazza Bagolino a Porta Trapani n. 165
- Via Amendola Lato Ovest. Tratto Via Roma - Corso VI Aprile n. 25
- Via Barone di San Giuseppe lato destro verso Via Commendatore Navarra n. 15
- Corso San Francesco Di Paola: lato Sud da via Arrivabene a Via Crispi n. 15
- Via Francesco Crispi: Da Via Roma a C.so San Francesco di Paola n.15
- Via Vittorio Veneto da via Tenente Manno a Corso VI Aprile n. 20

Con Deliberazione di GM n.44/2012 sono state istituite nuove aree di sosta a pagamento rispetto a quelle del 1999, si giungeva ad un totale di stalli pari a 1135, nella considerazione che oltre a scoraggiare l'utilizzo dei veicoli a motore con conseguente beneficio anche dal punto di vista della tutela della qualità dell'aria, era possibile prevedere una migliore organizzazione delle aree di sosta oltre che nel centro storico, anche nelle arterie stradali di maggiore traffico ove vi sono ubicati numerosi esercizi commerciali, uffici pubblici, banche, scuole ecc. In realtà tali stalli non sono stati attivati.

L'istituzione di nuove aree di sosta a pagamento erano suddivise per aree e zone con tariffa oraria di € 0.60, con istituzione di nuove zone: via Rossotti, viale Italia, Corso dei Mille , viale Europa, via Madonna del Riposo e piano Santa Maria, piazza Repubblica, piazza Bagolino, parcheggio interrato.

Nel 2015 con Deliberazione di GM n.105, nonostante la mancata attivazione degli stalli del 2012, sono state istituite nuove aree di sosta introducendo anche Alcamo Marina. Tali stalli allo stato attuale non sono stati messi in funzione per una difficoltà nella gestione e per la necessità di forti investimenti per le attrezzature (parcometri, nuova segnaletica) e per la carenza di personale adeguato alla gestione e per la lamentata carenza di personale della Polizia Municipale per i dovuti controlli repressivi e sanzionatori.

Inoltre il numero degli stalli rispetto al 1999 è diminuito per effetto della pedonalizzazione del Corso Stretto da Piazza Bagolino a Piazza Ciullo con la diminuzione di 70 stalli a pagamento.

Con Deliberazione del Commissario straordinario n.280/2015 è stato dato indirizzo per l'esternalizzazione del servizio di gestione dei parcheggi a pagamento; le motivazioni erano le seguenti:

- 
1. Rendere più agevole la percorribilità della rete viaria e di razionalizzare la sosta sia nel centro abitato sia ad Alcamo Marina, così da eliminare fenomeni di sosta selvaggia e consentire il regolare e ordinato andamento della viabilità
 2. Sulla base di una valutazione in termini di costi e benefici, tenuto conto che il servizio non poteva essere gestito in maniera regolare dalla Polizia Municipale, anche a causa della limitatezza delle risorse umane, tecnologiche e strumentali

A tale superiore motivazione, valida ancora oggi ed a cui è correlato un basso incasso, è da aggiungere, nel contesto di una politica generale di minore risorse economiche per i comuni, quella di assumere provvedimenti miranti all'aumento delle entrate per il bilancio comunale. La media mensile degli incassi negli ultimi tre anni è pari a € 1.366,66, con incassi nel triennio 2013-2015 in diminuzione da € 18.056,25 a € 8.633,25, dovuti come sopra detto al mancato controllo sanzionatorio degli stalli a pagamento da parte della Polizia Municipale per la lamentata carenza delle risorse umane, tecnologiche e strumentali.

Negli ultimi otto mesi l'incasso medio mensile è pari a circa € 2.000,00 con incasso per otto mesi nel 2016 (da aprile a novembre) di € 16.065,00 per 185 stalli a pagamento, senza adeguati controlli e repressioni sanzionatorie.

Nel PEG approvato con Deliberazione di GM n.400 del 06/12/2016 è previsto, per tutte le superiori motivazioni, quale obiettivo dell'Amministrazione l'esternalizzazione del servizio di sosta a pagamento.

3. QUANTIFICAZIONE E QUALIFICAZIONE DEI PARCHEGGI

AREA 1		
DENOMINAZIONE	N. STALLI	N. Parcometri
CORSO VI APRILE (Tratto Via Amendola - VIA P.O. Pastore)	140	8
VIA AMENDOLA LATO OVEST (TRATTO VIA T.TASSO - C.SO IV APRILE)	25	1
VIA VITTORIO VENETO (Tratto Via Ten. V. Manno - C.so VI Aprile)	20	1
VIA F.CRISPI (C.so VI Aprile - C.so SAN F. DI PAOLA)	35	2
C.SO SAN F. DI PAOLA (LATO SUD Tratto Via Arrivabene - Via F. Crispi)	15	1
VIA XV MAGGIO (Tratto CORSO VI APRILE - VIA GUARRASI)	5	0
TOT.	240	13
AREA 2		
DENOMINAZIONE	N. STALLI	N. Parcometri
VIALE ITALIA (LATO EST)"LISCA DI PESCE"	100	4
C.SO DEI MILLE FINO G.di F. (LATO SUD)	50	4
LARGO MADONNA DELLE GRAZIE	10	1
P.ZZA P.RENDA (lato villa)	30	1
VIA P.O.PASTORE (LATO OVEST)	40	2
C.SO SAN F. DI PAOLA (tratto VIA P.O.PASTORE-VIA ARRIVABENE)LATO SUD	40	4
TOT.	270	16
AREA 3		
DENOMINAZIONE	N. STALLI	N. Parcometri
VIALE EUROPA CARREGGIATA NORD (LATO SX MARCIAPIEDE)	140	6
VIALE EUROPA CARREGGIATA SUD (LATO SX MARCIAPIEDE)	130	6
VIA ROCCO CHINNICI (LATO SUD)	20	1
TOT.	290	13
AREA 4		
DENOMINAZIONE	N. STALLI	N. Parcometri
VIA M. DEL RIPOSO (LATO EST tratto VIALE EUROPA-P.S.MARIA)	75	3
PIAZZA DELLA REPUBBLICA	80	2
PIAZZA DELLA REPUBBLICA (DI FRONTE FARMACIA)	17	0
PIAZZA DELLA REPUBBLICA (PERIMETRO)	42	2
TOT.	214	7
AREA 5		
DENOMINAZIONE	N. STALLI	N. Parcometri
VIA BARONE S.GIUSEPPE	15	1
VIA ROSSOTTI	30	1
PIAZZA BAGOLINO (PARCHEGGIO INTERRATO)	120	0
PIAZZA BAGOLINO (PARCHEGGIO RASO)	100	2
TOT.	265	4
AREA 6		
DENOMINAZIONE	N. STALLI	N. Parcometri
ALCAMO MARINA	200	5
TOT.	200	5
TOTALE	1479	58

Gli stalli di sosta a pagamento previsti per la concessione del servizio di che trattasi sono 1479, in aumento rispetto a quelli attuali ed è inserita anche la località turistica di Alcamo Marina densamente frequentata nel periodo estivo da giugno a settembre.

In totale i parcheggi previsti in concessione sono 1.479, che corrispondono ad una superficie indicativa di circa mq 17.748,00 (n. 1.479 x12,00 mq).

4. DETERMINAZIONE DEL VALORE DI CONCESSIONE (art.167 Dlgs 50/2016)

L'art. 167 del nuovo codice riporta le modalità per il calcolo del valore stimato delle concessioni, nel modo seguente:

1. Il valore di una concessione, ai fini di cui all'articolo 35, è costituito dal fatturato totale del concessionario generato per tutta la durata del contratto, al netto dell'IVA, stimato dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore, quale corrispettivo dei lavori e dei servizi oggetto della concessione, nonché per le forniture accessorie a tali lavori e servizi.

2. Il valore stimato è calcolato al momento dell'invio del bando di concessione o, nei casi in cui non sia previsto un bando, al momento in cui l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore avvia la procedura di aggiudicazione della concessione.

3. Se il valore della concessione al momento dell'aggiudicazione è superiore di più del 20 per cento rispetto al valore stimato, la stima rilevante è costituita dal valore della concessione al momento dell'aggiudicazione.

4. Il valore stimato della concessione è calcolato secondo un metodo oggettivo specificato nei documenti della concessione. Nel calcolo del valore stimato della concessione, le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori tengono conto, se del caso, in particolare dei seguenti elementi:

a) il valore di eventuali forme di opzione ovvero di altre forme comunque denominate di protrazione nel tempo dei relativi effetti;

b) gli introiti derivanti dal pagamento, da parte degli utenti dei lavori e dei servizi, di tariffe e multe diverse da quelle riscosse per conto dell'amministrazione aggiudicatrice o dell'ente aggiudicatore;

c) i pagamenti o qualsiasi vantaggio finanziario conferito al concessionario, in qualsivoglia forma, dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore o da altre amministrazioni pubbliche, incluse le compensazioni per l'assolvimento di un obbligo di servizio pubblico e le sovvenzioni pubbliche di investimento;

d) il valore delle sovvenzioni o di qualsiasi altro vantaggio finanziario in qualsivoglia forma conferiti da terzi per l'esecuzione della concessione;

e) le entrate derivanti dalla vendita di elementi dell'attivo facenti parte della concessione;

f) il valore dell'insieme delle forniture e dei servizi messi a disposizione del concessionario dalle amministrazioni aggiudicatrici o dagli enti aggiudicatori, purché siano necessari per l'esecuzione dei lavori o la prestazione dei servizi;

g) ogni premio o pagamento o diverso vantaggio economico comunque denominato ai candidati o agli offerenti.

5. Nel calcolo del valore stimato della concessione le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori tengono conto degli atti di regolazione delle Autorità indipendenti.

6. La scelta del metodo per il calcolo del valore stimato della concessione non può essere fatta con l'intenzione di escludere tale concessione dall'ambito di applicazione del presente codice. Una concessione non può essere frazionata al fine di escluderla dall'osservanza delle norme del presente codice, tranne nel caso in cui ragioni oggettive lo giustificano, valutate al momento della predisposizione del bando dalla amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore.

7. Quando un'opera o un servizio proposti possono dar luogo all'aggiudicazione di una concessione per lotti distinti, è computato il valore complessivo stimato della totalità di tali lotti.

8. Quando il valore complessivo dei lotti è pari o superiore alla soglia di cui all'articolo 35 il presente codice si applica all'aggiudicazione di ciascun lotto.

Per la concessione in esame, il valore è costituito dal fatturato totale del concessionario generato per tutta la durata del contratto, al netto dell'IVA, ai sensi dell'art. 167 del Dlgs 50/2016.

Il valore stimato è stato calcolato per come esplicitato nel paragrafo 4.1, in base al ricavo annuo da parte del concessionario per gli stalli di cui al paragrafo 3 e per gli orari e le tariffe indicate al successivo paragrafo 4.1 stesso.

4.1 DETERMINAZIONE DEL RICAVO ANNUO – DURATA E VALORE DELLA CONCESSIONE

UBICAZIONE	ZONA	POSTI	TARIFFA	ORE DI SOSTA	ORE MEDIE	SETTIMANE	NUMERO GIORNI PER SETTIMANA	INCASSO POTENZIALE ANNUO
ALCAMO CITTA'	Area 1	240	€ 1,00	8:00/13:00 e 16:00/20:00 6gg/sett	3	42	6	€ 181.440,00
ALCAMO CITTA'	Area 2	270	€ 1,00	8:00/13:00 e 16:00/20:00 6gg/sett	3	42	6	€ 204.120,00
ALCAMO CITTA'	Area 3	290	€ 1,00	8:00/13:00 e 16:00/20:00 6gg/sett	3	42	6	€ 219.240,00
ALCAMO CITTA'	Area 4	214	€ 1,00	8:00/13:00 e 16:00/20:00 6gg/sett	3	42	6	€ 161.784,00
ALCAMO CITTA'	Area 5	145	€ 1,00	8:00/13:00 e 16:00/20:00 6gg/sett	3	42	6	€ 109.620,00
ALCAMO CITTA'	Area 5 Parcheggio Interrato	120	€ 0,50	h 24 7gg/sett	6	42	7	€ 105.840,00
ALCAMO MARINA	Area 6	200	€ 1,00	8:00/24:00 7gg/sett	6	17	7	€ 142.800,00
TOTALE		1479						€ 1.124.844,00

La determinazione del ricavo annuo con la gestione esternalizzata è effettuato sulla base di un numero medio di ore di occupazione pari a 3 per ogni stallo ad Alcamo (tutti i giorni escluso la domenica) e pari a 6 per ogni stallo ad Alcamo Marina (per tutti i 7 giorni compreso la domenica).

Le settimane considerate sono rispettivamente 42 per Alcamo centro e 17 per Alcamo Marina in considerazione della stagione estiva.

Il tempo medio di occupazione, utilizzato nella stima, tiene conto della possibilità di minori incassi dovuti agli abbonamenti per i residenti, turisti, operatori economici, degli stalli gratuiti per disabili e per le altre categorie previste dalla norma che possono essere utilizzate liberamente e gratuitamente da: Forze armate con mezzi di servizio, veicoli provvisti dello speciale contrassegno di cui all'art. 31 del d.P.R. 495/92 (invalidi) nelle aree appositamente riservate, Vigili del Fuoco con mezzi di servizio, mezzi di soccorso in servizio (ambulanze), 118 ect), mezzi dell'amministrazione comunale di Alcamo, medici

generici iscritti al S.S.N. per le visite domiciliari e per un massimo di due ore, Enti erogatori di servizi (ENEL, TELECOM, GAS, POSTE ITALIANE in servizio).

Nella tabella precedente è riportato il calcolo presunto degli incassi del gestore.

Il calcolo è stato effettuato con tariffe aumentate rispetto a quelle attuali.

Le tariffe per il periodo di gestione sono aumentate rispetto a quelle attuali, nella stima la tariffa è stata posta pari a € 1,00 per tutte le aree tranne il parcheggio interrato (120 posti) per incentivare l'uso del quale la tariffa è posta pari a € 0,50; sono inoltre da aumentare gli abbonamenti per le categorie protette, per i residenti, gli operatori economici, i turisti ecc.

L'incasso lordo stimato annuo è pari € 1.124.844,00 iva compresa, per un valore annuo al netto dell'IVA pari a € 922.003,28 ed IVA al 22% pari a € 202.840,72.

L'art. 168 del nuovo codice riguarda la durata delle concessioni ed è così formulato:

1. La durata delle concessioni è limitata ed è determinata nel bando di gara dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore in funzione dei lavori o servizi richiesti al concessionario. La stessa è commisurata al valore della concessione, nonché alla complessità organizzativa dell'oggetto della stessa.

2. La durata massima della concessione non può essere superiore al periodo di tempo necessario al recupero degli investimenti da parte del concessionario individuato sulla base di criteri di ragionevolezza, insieme ad una remunerazione del capitale investito, tenuto conto degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi contrattuali specifici come risultante dal piano economico-finanziario. Gli investimenti presi in considerazione ai fini del calcolo comprendono quelli effettivamente sostenuti dal concessionario, sia quelli iniziali sia quelli in corso di concessione.

In ragione del potenziale ricavo annuo per come calcolato al paragrafo 4.1, la durata della concessione è stabilita in anni 7 in funzione del recupero degli investimenti iniziali del concessionario, insieme ad una remunerazione del capitale investito, tenuto conto degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi contrattuali. Gli investimenti presi in considerazione ai fini del calcolo comprendono quelli effettivamente sostenuti dal concessionario, sia quelli iniziali (costi impianto del primo anno) sia quelli in corso di concessione (dal secondo al settimo anno).

Ricavo annuo presunto IVA compreso	€ 1.124.844,00
Ricavo annuo presunto al netto dell'IVA	€ 922.003,28
Anni della concessione	7
Ricavo presunto settennale IVA compreso	€ 7.873.908,00
Ricavo presunto al netto dell'IVA	€ 6.454.022,95

4.2 CANONE DI CONCESSIONE O AGGIO

L'importo effettivo da introitare da parte dell'Amministrazione Comunale quale canone di concessione o aggio è determinato come percentuale sulla base degli effettivi introiti al netto dell'IVA della sosta a pagamento.

Tale importo, che costituisce una percentuale dell'incasso del concessionario, al fine di una maggiore responsabilizzazione di quest'ultimo all'organizzazione di un ottimale servizio è costituito da due parti:

- 1) Una quota fissa determinata in base ai potenziali incassi
- 2) Una quota variabile in funzione degli incassi effettivi

Per maggiore chiarezza, il canone concessorio o aggio da corrispondere al Comune di Alcamo sarà pari al risultato derivante dall'offerta, esclusivamente in aumento, espressa nei termini di percentuale unica sugli incassi totali lordi derivanti dalla concessione della gestione dei parcheggi, partendo da una base minima che sarà nel seguito esplicitata secondo quanto prevede l'art. 165 del Dlgs 50/2016 in termini congruità dell'aggio richiesto.

Di tale canone, una quota è fissa ed una quota è variabile in funzione degli incassi effettivi del concessionario; la somma delle due quote è pari alla percentuale degli incassi derivante dall'offerta, esclusivamente in aumento, espressa nei termini di percentuale unica sugli incassi totali lordi derivanti dalla concessione della gestione dei parcheggi.

In base ai possibili incassi ed alla percentuale d'utile di impresa di cui al successivo paragrafo 5.3, si stabilisce che la quota fissa del canone o aggio annuo da riconoscere al Comune è pari a € 150.000,00 annui, ciò anche qualora gli incassi siano inferiori, in ragione del valore della concessione e della circostanza che la nuova gestione deve sopperire alla mancanza attuale di controllo repressivo e sanzionatorio per carenza di personale adeguato della Polizia Municipale.

Gli incassi stimati sono basati sulla presenza di 20 ausiliari del traffico dipendenti dal gestore addetti al controllo del rispetto della sosta a pagamento in sinergia con il Corpo di Polizia Municipale per l'aspetto sanzionatorio. Una mancanza di controllo con conseguente carenza sanzionatoria determina inevitabilmente una oscillazione negli incassi, per fatti dovuti all'organizzazione del gestore chiamato a sopperire la carenza attuale.

Se gli incassi del concessionario sono superiori a tale somma, come calcolato nella presente relazione, il Comune incasserà la rimanente parte del canone di concessione o aggio fino a raggiungere la percentuale minima del 30%, per come nel seguito esplicitata, o il valore che sarà offerto dal concessionario in sede di partecipazione alla procedura pubblica.

4.3 RISCHIO OPERATIVO

Tra le innovazioni più significative approntate dal nuovo Codice degli appalti pubblici e dei contratti di concessione (d.lgs n. 50 del 2016) vi è certamente la disciplina concorrenziale dettata in tema di affidamento di concessioni. L'intervento del legislatore nazionale costituisce l'attuazione e lo sviluppo della Direttiva 2014/23/UE, che, con l'obiettivo di "garantire l'apertura delle concessioni alla concorrenza e un adeguato livello di certezza giuridica", ha introdotto un insieme di regole finalizzate a realizzare un coordinamento minimo delle procedure di aggiudicazione, diretto ad assicurare la massima competitività tra gli operatori del mercato. (Parere del Cons. Stato, Sez. II, 20 dicembre 2016 n. 2648).

La trasposizione nel Codice del concetto di rischio operativo elaborato a livello europeo ha dato la stura a due diversi tipi di contratti, a seconda che il rischio riguardi il lato della domanda (contratti di concessione) ovvero dell'offerta (contratti di partenariato pubblico-privato).

Il Dlgs 50/2016, recependo la Direttiva 2014/23, ha chiarito inoltre gli aspetti peculiari della concessione, stabilendo che l'elemento fondamentale che la distingue da un appalto tradizionale risiede nella gestione e allocazione dei rischi.

Nel caso della concessione di servizi, per l'equilibrio economico finanziario, come prevede l'art. 165 del Dlgs 50/2016 occorre individuare i rischi dell'impresa, ciò perché nella concessione si ha il trasferimento al concessionario del rischio operativo definito dall'articolo 3, comma 1, lettera zz)¹ riferito alla possibilità che, in condizioni operative normali, le variazioni relative ai costi e ai ricavi oggetto della concessione incidano sull'equilibrio del piano economico finanziario. Le variazioni devono essere, in ogni caso, in grado di incidere significativamente sul valore attuale netto dell'insieme degli investimenti, dei costi e dei ricavi del concessionario.

Affinché tale rischio si consideri effettivamente assunto dal concessionario, è necessario come si legge nella Direttiva comunitaria che *“in condizioni operative normali, 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 al concessionario comporta una reale esposizione alle fluttuazioni del mercato tale per cui ogni potenziale perdita stimata subita dal concessionario non sia puramente nominale o trascurabile”*.

In altri termini, il Legislatore comunitario ha voluto stabilire che, anche se una parte del rischio dovesse restare a carico dell'amministrazione aggiudicatrice, quest'ultima non può tutelare l'operatore economico da qualsiasi perdita potenziale garantendogli un introito minimo pari o superiore agli investimenti effettuati e ai costi da sostenere in relazione all'esecuzione del contratto (Considerando 18). Tale impostazione va comunque interpretata in maniera flessibile, essendo possibile strutturare un contratto di concessione anche nel caso in cui il rischio sia limitato già dalla fase iniziale: il Considerando 19 esplicita una simile possibilità di deroga per ciò che concerne i settori con tariffe regolamentate. Il rischio operativo dovrebbe essere inteso come l'esposizione a variazioni e mutamenti del mercato, che possono riguardare la domanda, l'offerta ovvero entrambe. In relazione al primo aspetto, il legislatore comunitario fa riferimento all'alea associata alla domanda effettiva di lavori o servizi oggetto del contratto, che può subire un calo, ad esempio, per l'insorgere nel mercato di un'offerta competitiva di altri operatori, per mancato appeal commerciale del concessionario, e così via; il secondo profilo, invece, è relativo al rischio connesso all'offerta dei lavori o servizi da realizzare, in particolare il pericolo che la fornitura di servizi non corrisponda alla domanda per quantità e livelli qualitativi.

La disciplina contenuta nella Direttiva concessioni 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014, relativa all'aggiudicazione dei contratti di concessione, elimina la dicotomia tra l'affidamento delle concessioni di lavori, disciplinata dalla Direttiva 2004/18/CE, e la procedura di affidamento delle concessioni di servizi sottoposta unicamente ai principi del Trattato.

La Direttiva Concessioni chiarisce inoltre che per la concessione di servizi costituisce elemento fondamentale il trasferimento in capo al privato, in modo effettivo e sostanziale, del rischio operativo. Viene infatti specificato che la concessione di servizi comporta il trasferimento *«al concessionario di un rischio operativo legato alla gestione dei servizi, comprendente un rischio sul lato della domanda o sul lato dell'offerta, o di entrambi»*.

¹ Dlgs 50/2016 art. 3 comma 1 lettera zz) *«rischio operativo»*, il rischio legato alla gestione dei lavori o dei servizi sul lato della domanda o sul lato dell'offerta o di entrambi, trasferito al concessionario. Si considera che il concessionario assuma il rischio operativo nel caso in cui, in condizioni operative normali, 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 al concessionario deve comportare una reale esposizione alle fluttuazioni del mercato tale per cui ogni potenziale perdita stimata subita dal concessionario non sia puramente nominale o trascurabile

Il concessionario deve quindi essere contrattualmente esposto al rischio di «*non riuscire a recuperare gli investimenti effettuati e i costi sostenuti per la realizzare i servizi aggiudicati in condizioni operative normali, anche se una parte del rischio resta a carico dell'amministrazione aggiudicatrice o dell'ente aggiudicatore*» (18 Considerando).

Nel nuovo Codice la definizione di concessione di servizi riprende quella fornita dalla Direttiva Concessioni individuando la stessa come il contratto a titolo oneroso stipulato per iscritto in virtù del quale vengono affidati a uno o più operatori economici la fornitura e la gestione di servizi riconoscendo a titolo di corrispettivo unicamente il diritto di gestire i servizi oggetto del contratto o tale diritto accompagnato da un prezzo.

Per la prima volta, tuttavia, anche con riferimento ai servizi viene chiarito che «*la maggior parte dei ricavi di gestione del concessionario proviene dalla vendita dei servizi resi al mercato*» e che tali contratti comportano il trasferimento in capo a quest'ultimo del rischio operativo «*riferito alla possibilità che, in condizioni operative normali, le variazioni relative ai costi e ricavi oggetto della concessione incidano sull'equilibrio del piano economico finanziario*».

La formulazione utilizzata nel nuovo Codice individua una stretta connessione tra il trasferimento del rischio operativo e l'equilibrio economico e finanziario il quale, anche con riferimento ai servizi, assume il ruolo di presupposto fondamentale per una corretta valutazione e allocazione dei rischi tra le parti.

Affinché vi sia un effettivo trasferimento del rischio, il concessionario deve essere concretamente esposto all'eventualità di non recuperare gli investimenti e i costi di gestione e ciò può avvenire soltanto in presenza di un adeguato piano economico e finanziario.

La specificazione contenuta nel testo conferma poi quanto costantemente affermato dalla giurisprudenza secondo la quale ciò che distingue la concessione di servizi dall'appalto è la circostanza che, nel primo caso, la controprestazione in favore del concessionario consiste nel diritto di gestire il servizio, dovendo l'operatore assumere il rischio legato alla gestione rivalendosi necessariamente (almeno per una quota preponderante) sull'utenza.

I servizi oggetto del contratto devono dunque essere caratterizzati da una chiara matrice imprenditoriale ed essere rivolti ad un mercato composto da una pluralità di utenti e il rischio assunto dal concessionario deve valutarsi proprio interno alla aleatorietà della domanda di prestazioni, poiché l'errore circa l'analisi della domanda e dei ricavi attesi condiziona la remuneratività dell'investimento e identifica la validità imprenditoriale dell'iniziativa.

Il concessionario sostiene dunque sia il rischio connesso alla titolarità di una attività imprenditoriale sia quello relativo alla gestione in concreto del servizio pubblico effettuando gli investimenti necessari perché l'opera possa utilmente essere messa a disposizione degli utenti.

Il rischio di gestione, come ha avuto modo di chiarire la giurisprudenza del Corte della Giustizia², può tradursi, segnatamente:

- nel rischio di concorrenza da parte di altri operatori;
- nel rischio di uno squilibrio tra domanda e offerta di servizi;
- nel rischio d'insolvenza dei soggetti che devono pagare il prezzo dei servizi forniti;
- nel rischio di mancata copertura delle spese di gestione mediante le entrate
- nel rischio di responsabilità di un danno legato ad una carenza del servizio.

Al contrario, rischi come quelli legati a una cattiva gestione o ad errori di valutazione da parte dell'operatore economico non sono determinanti ai fini della qualificazione di un contratto come appalto pubblico o come concessione di servizi, dal momento che rischi del genere, in realtà, sono insiti in qualsiasi contratto, indipendentemente dal fatto che

² Corte di giustizia, sentenze 27 ottobre 2005, causa C-234/03 e 11 giugno 2009, causa C-300/07

quest'ultimo sia riconducibile alla tipologia dell'appalto pubblico di servizi ovvero a quella della concessione di servizi³. In sintesi, perché possa ravvisarsi una concessione in base alle nuove disposizioni comunitarie, è necessario che in capo al concessionario sia trasferito in modo effettivo e sostanziale il rischio operativo di natura economica legato alla gestione dei lavori e/o servizi oggetto del contratto. Ne consegue, pertanto, che:

- il concessionario deve essere contrattualmente esposto al rischio di *“non riuscire a recuperare gli investimenti effettuati e i costi sostenuti per realizzazione i lavori o i servizi aggiudicati in condizioni operative normali, anche se una parte del rischio resta a carico dell'amministrazione aggiudicatrice o dell'ente aggiudicatore”*⁴
- non può configurarsi come concessione e, quindi, rientrare nel campo di applicazione della direttiva 2014/23/UE, il contratto nel quale siano presenti clausole che abbiano l'effetto di eliminare il rischio operativo a carico del concessionario, ad esempio attraverso tariffe regolamentate o garanzie che permettano a quest'ultimo di recuperare la totalità degli investimenti e dei costi sostenuti a fronte dell'esecuzione del contratto⁵

5. DETERMINAZIONE DEL CANONE DI CONCESSIONE O AGGIO RICHIESTO E DELLA SUA CONGRUITA'

La concessione come in precedenza indicato, determina un ricavo presunto per sette anni di € 7.873.908,00, IVA compresa, per un importo al netto dell'IVA pari a € 6.454.022,95.

L'art. 165 comma 2 del nuovo codice stabilisce che l'equilibrio economico finanziario definito all'articolo 3, comma 1, lettera fff), rappresenta il presupposto per la corretta allocazione dei rischi di cui al precedente comma 1. Secondo la stima di cui al punto 6.3, non si ritiene necessario alcun contributo pubblico o cessione di beni immobili.

La previsione dei ricavi, cioè del volume di fatturato realizzabile dall'impresa, è fondamentale per verificare la fattibilità economica. La fattibilità economica dipende infatti dalla capacità dell'impresa di produrre nell'arco dell'esercizio annuale dei ricavi superiori ai costi di start up e di gestione.

Il canone di concessione o aggio, costituito da una quota minima fissa ed una variabile, in base ai costi del concessionario ed all'utile d'impresa è stabilito in misura non inferiore al 30% come risulta nei paragrafi successivi, in base alla congruità del canone stesso per come stabilito dall'art.165 del DLGS 50/2016.

6. DETERMINAZIONE COSTI DEL CONCESSIONARIO – DETERMINAZIONE CANONE DI CONCESSIONE O AGGIO – DETERMINAZIONE UTILE D'IMPRESA

6.1 DETERMINAZIONE DEI COSTI DEL CONCESSIONARIO

Il Piano Economico Finanziario (PEF) è il documento che esplicita i presupposti e le condizioni di base che determinano l'equilibrio economico finanziario degli investimenti e della connessa gestione per l'intero arco del periodo di concessione. Esso si sviluppa

³ Corte di giustizia, sentenza 10 marzo 2011, causa C-274/09

⁴ Cfr. 17° Considerando della direttiva 2014/23/UE

⁵ Cfr. 17° e 19° Considerando della direttiva 2014/23/UE

attraverso un sistema di conti che permette di valutare la convenienza economica di un progetto d'investimento e la capacità del progetto di rimborsare il debito e di remunerare il capitale di rischio. Il PEF costituisce, inoltre, lo strumento che consente di stimare la redditività del progetto, giustificando l'entità del canone o aggio proposto, nonché l'eventuale necessità di contributi pubblici in conto investimenti a fronte della realizzazione del progetto.

Il Piano Economico Finanziario (PEF) di un progetto può essere definito come uno strumento di pianificazione strategica e di valutazione finanziaria e reddituale, utilizzato nelle decisioni di investimento, in grado di verificare preventivamente le opportunità ed i rischi di un nuovo progetto. Occorre pertanto individuare i fabbisogni finanziari correlati alla gestione del servizio sia al primo anno di attività sia all'attività a regime (a partire dal secondo anno).

Il periodo di start up tiene conto degli investimenti iniziali (acquisto parcometri), altri costi fissi sono sia del primo anno sia dell'attività a regime.

È opportuno però precisare che la redditività di un'iniziativa non può essere analizzata e prevista in astratto. La redditività, infatti, è intrinsecamente legata alle scelte strategiche del gestore e della sua capacità di organizzarla al meglio.

Molti costi non possono, ad esempio, essere stimati se non sulla base di preventivi riferiti a prodotti/attrezzature specifici.

La seguente tabella riporta una stima dei costi degli investimenti necessari all'avvio dell'attività e quelli a regime, compreso il costo del personale.

N	VOCE DI SPESA	IMPORTO IMPIANTO /SETTENNIO
1	Centrale dati	€ 20.000,00
2	Parcometri n.58	€ 406.000,00
3	Installazione parcometri	€ 17.400,00
4	Manutenzione parcometri	€ 11.600,00
5	Segnaletica verticale ed orizzontale	€ 48.750,00
6	Spese varie e minute, assicurazione	€ 40.000,00
7	Ausiliari del traffico n.20	€ 320.000,00
	Totale	€ 863.750,00
	Costi impianto/primo anno	€ 852.150,00
	Costi annuali dal secondo anno	€ 420.350,00

6.2 DETERMINAZIONE UTILE D'IMPRESA – DETERMINAZIONE CANONE DI CONCESSIONE O AGGIO

Giova ricordare che per differenziare un appalto di servizi da una concessione di servizi è necessario analizzare l'effettivo trasferimento del rischio operativo, inteso, nel caso di specie, come rischio di domanda. Infatti, se l'aggiudicatario avesse in ogni caso una

ragionevole certezza di conseguire un determinato guadagno o comunque di non sostenere effettive perdite, saremmo in presenza di un appalto e non di una concessione.

Sul tema delle concessioni dei servizi per le soste a pagamento, l'ANAC ha più volte avuto modo di evidenziare che il valore del servizio oggetto della concessione non è predeterminabile, se non in via presuntiva, in quanto condizionato dalla domanda effettiva. Pertanto, la remuneratività della gestione del servizio è legata ai livelli di utenza e in capo al concessionario grava il rischio dell'eventuale inadempimento da parte degli utenti.

Nella tabella seguente è riportata la verifica della congruità dell'aggio o canone di concessione richiesto sulla base dell'utile di impresa, in quanto rappresentativo della componente economica della controprestazione integrante il guadagno del privato.

N	VOCE DI SPESA	IMPORTO IMPIANTO /SETTENNIO
	Incasso presunto per sette anni	€ 7.873.908,00
	IVA 22%	€ 1.419.885,05
A	Incasso IVA esclusa	€ 6.454.022,95
b.1	<i>Costi primo anno</i>	<i>€ 852.150,00</i>
b.2	<i>Costi anni secondo-settimo</i>	<i>€ 2.522.100,00</i>
B	Totale costi per sette anni	€ 3.374.250,00
C	Ammontare dell'aggio o canone settennale 30% di A IVA esclusa	€ 1.936.206,89
c.1	<i>Ammontare dell'aggio o canone annuo 30% IVA esclusa</i>	<i>€ 276.600,98</i>
	Incasso presunto per sette anni al netto di IVA	€ 6.454.022,95
D	Utile presunto per sette anni al netto di IVA e canone o aggio e dei costi	€ 1.143.566,07
E	Percentuale utile di impresa	17,719%

Alcamo 20/12/2016

26.3.2017

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE
ING. ANTONINO RENDA

IL DIRIGENTE
ING. ANNA PARRINO

ALLEGATO 2

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive script that is difficult to decipher but appears to be a personal name or initials.

Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta (ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21.)

INFORMAZIONI DI SINTESI

Oggetto dell'affidamento	<i>CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI GESTIONE DEI PARCHEGGI PUBBLICI A PAGAMENTO</i>
Ente affidante	COMUNE DI ALCAMO
Tipo di affidamento	Concessione
Modalità di affidamento	Affidamento tramite gara con procedura di evidenza pubblica secondo l'art.30 del Dlgs 50/2016
Durata del contratto	7 anni
Specificare se nuovo affidamento o adeguamento di servizio già attivo	<i>Nuovo affidamento(ex D.L. 179/12 art.34 comma 20)</i>
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	<i>Un singolo comune</i>

SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE

Nominativo	Enza Anna Parrino
Ente di riferimento	Comune di Alcamo
Area/servizio	Servizi tecnici manutentivi e ambientali
Telefono	0924590
Email	eaparrino@comune.alcamo.tp.it
Data di redazione	28/12/2016

SEZIONE A

NORMATIVA DI RIFERIMENTO

L'articolo 34, commi 20 e 21, del Decreto Legge del 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla Legge del 17 dicembre 2012, n. 221, stabilisce quanto segue:

- comma 20: "Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste.

Le sopra riportate disposizioni riguardano tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica con la sola esclusione di quelli indicati al comma 25 dello stesso art. 34, che recita:

- I commi da 20 a 22 non si applicano al servizio di distribuzione di gas naturale, di cui al decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164, al servizio di distribuzione di energia elettrica, di cui al decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79, e alla legge 23 agosto 2004, n. 239, nonché alla gestione delle farmacie comunali, di cui alla legge 2 aprile 1968, n. 475. Restano inoltre ferme le disposizioni di cui all'art. 37 del decreto legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134.

Appare innanzitutto necessario operare la classica distinzione tra servizio pubblico locale ed attività resa a favore dei comuni, al fine di collocare la gestione della sosta a pagamento in una delle due fattispecie.

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

Circa il dibattuto tema della rilevanza economica, va innanzitutto evidenziato quanto espresso con la sentenza Consiglio di Stato, Sez. V, 23/10/2012 n. 5409, la quale sintetizza gli argomenti che hanno animato la pluriennale discussione, articolatasi secondo l'evoluzione della normativa, della giurisprudenza, della dottrina e della prassi. *"La distinzione tra [servizi ed] attività economiche e non economiche ha carattere dinamico ed evolutivo, cosicché non è possibile fissare a priori un elenco definitivo dei servizi di interesse generale di natura economica (secondo la costante giurisprudenza comunitaria spetta infatti al giudice nazionale valutare circostanze e condizioni in cui il servizio viene prestato, tenendo conto, in particolare, dell'assenza di uno scopo precipuamente lucrativo, della mancata assunzione dei rischi connessi a tale attività ed anche dell'eventuale finanziamento pubblico dell'attività in questione). In sostanza, per qualificare un servizio pubblico come avente rilevanza economica o meno si deve prendere in considerazione non solo la tipologia o caratteristica merceologica del servizio (vi sono attività meramente erogative come l'assistenza agli indigenti), ma anche la soluzione organizzativa che l'ente locale, quando può scegliere, sente più appropriata per rispondere alle esigenze dei cittadini (ad esempio servizi della cultura e del tempo*

libero da erogare, a seconda della scelta dell'ente pubblico, con o senza copertura dei costi). Dunque, la distinzione può anzitutto derivare da due presupposti, in quanto non solo vi può essere un servizio che ha rilevanza economica o meno in astratto ma anche uno specifico servizio che, per il modo in cui è organizzato, presenta o non presenta tale rilevanza economica. Saranno, quindi, privi di rilevanza economica i servizi che sono resi agli utenti in chiave meramente erogativa e che, inoltre, non richiedono una organizzazione di impresa in senso obiettivo (invero, la dicotomia tra servizi a rilevanza economica e quelli privi di rilevanza economica può anche essere desunta dalle norme privatistiche, coincidendo sostanzialmente con i criteri che contraddistinguono l'attività di impresa nella previsione dell'art. 2082 c.c. e, per quanto di ragione, dell'art. 2195 o, per differenza, con ciò che non vi può essere ricompreso). Per gli altri servizi, astrattamente di rilevanza economica, andrà valutato in concreto se le modalità di erogazione, ne consentano l'assimilazione a servizi pubblici privi di rilevanza economica. [...] La qualificazione di un servizio pubblico a rilevanza economica è correlata alla astratta potenzialità di produrre un utile di gestione e, quindi, di riflettersi sull'assetto concorrenziale del mercato di settore [...]."

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

Si deve, anzitutto, osservare che la nozione di servizio pubblico locale corrisponde a quella comunitaria di servizio di interesse generale che ricomprende tutte le attività immediatamente rivolte agli utenti ma anche quelle che rispondono finalisticamente ai bisogni collettivi della società (cfr. art. 106, par. 2 TFUE, art. 14 TFUE). La giurisprudenza ha precisato che sono da considerare servizi pubblici tutti quelli di cui i cittadini usufruiscono uti singuli e come componenti della collettività, purché rivolti alla produzione di beni e utilità per obiettive esigenze sociali (Cons. St., sez. V, 22 dicembre 2005, n. 7345). Il "servizio pubblico" può essere definito come un'attività di interesse generale assunta dal soggetto pubblico (titolare del servizio medesimo), il quale 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, la nozione comunitaria di cd. servizio universale ricomprende "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 nozione interna di "servizio pubblico locale" a rilevanza economica, in base alle interpretazioni elaborate al riguardo dalla giurisprudenza comunitaria (ex multis, Corte di giustizia UE, 18 giugno 1998, C-35/96, Commissione c. Italia) e dalla Commissione europea (in specie, nelle Comunicazioni in tema di servizi di interesse generale in Europa del 26 settembre 1996 e del 19 gennaio 2001, nonché nel Libro verde su tali servizi del 21 maggio 2003), deve essere considerata corrispondente a quella comunitaria di "servizio di interesse generale", ove limitata all'ambito locale, come riconosciuto dalla Corte costituzionale con la sentenza n. 272 del 2004 (e ribadito con sent. Corte cost. n. 325/2010).

I "servizi di interesse generale" sono servizi forniti dietro retribuzione o meno, considerati d'interesse generale dalle autorità pubbliche e soggetti quindi a specifici obblighi inerenti al pubblico servizio (Commissione Europea, I servizi d'interesse generale in Europa [COM(96)443]. Gli "obblighi di servizio pubblico" definiscono i requisiti specifici imposti dalle autorità pubbliche al fornitore del servizio per garantire il conseguimento di alcuni obiettivi di interesse pubblico. In altre parole, può affermarsi che la ratio degli obblighi di servizio pubblico sia da ricercare nella necessità di garantire l'equilibrio tra il mercato e la regolamentazione, tra la concorrenza e l'interesse generale, garantendo che i servizi di interesse economico generale siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe uniformi e a condizioni di qualità simili, indipendentemente dalle circostanze particolari e dal grado di redditività economica di ciascuna singola operazione (parità).

L'ente locale deve pertanto intervenire laddove - per garantire un servizio accessibile a tutti, di qualità e ad un prezzo abbordabile - si rendano necessarie adeguate compensazioni economiche (e quindi integrative della tariffa) al fine di rendere appetibile un servizio che, senza tali condizioni, non risulterebbe contendibile per il mercato. Sotto il profilo dell'individuazione dei contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico ed universale è opportuno evidenziare che l'ente locale competente non può esimersi dall'imporre specifici obblighi di servizio pubblico. E', quindi, necessario che il gestore del servizio si obblighi, attraverso la stipulazione del contratto di servizio, a garantire determinati standard qualitativi e quantitativi a beneficio dell'utenza.



SEZIONE B

CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

B.1 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO

A partire dall'anno 2017 il Comune di Alcamo vuole intraprendere un percorso di esternalizzazione del servizio di sosta, subordinando la stessa alla corresponsione di una tariffa, ai sensi ed agli effetti dell'art. 6, c. 4, lett. d), e art. 7, c. 1 lett. f) e c. 8, del D.Lgs. 285/1992.

Tale politica di regolamentazione si inserisce in un più ampio contesto di pianificazione della mobilità a livello comunale quale valido strumento di regolazione della domanda.

Per questo motivo l'esternalizzazione del servizio è stato posto come obiettivo nel PEG 2016.

Gli obiettivi generali e gli indirizzi all'origine della decisione da parte della Civica Amministrazione di procedere alla esternalizzazione del servizio della sosta a pagamento su strada, possono essere così sintetizzati:

- potenziamento e miglioramento della qualità di fruizione delle aree destinate alla sosta da parte dei residenti ed una accessibilità generalmente più razionale da parte di tutta la cittadinanza, dovuta ad una più accurata organizzazione degli spazi per la sosta;
- miglioramento della viabilità grazie alla riduzione del traffico "parassita" indotto da veicoli alla ricerca di parcheggio, favorendo altresì un incremento della velocità dei mezzi pubblici;
- miglioramento della transitabilità delle strade da parte dei pedoni, salvaguardando gli spazi ad essi riservati, estendendo sul territorio la prevenzione ed il controllo finalizzati ad evitare il ricorso alla sosta in aree non regolamentate con riduzione del fenomeno della sosta selvaggia

La regolamentazione degli stalli di sosta soggetti a pagamento prevede, oltre alle aree in cui il parcheggio è libero, un numero considerevole di stalli a pagamento con tariffa oraria, con agevolazioni forfettarie annuali per residenti, turisti, operatori economici con specifici abbonamenti settimanali, mensili o annuali. Al fine di rafforzare il principio di utilizzo della tariffazione della sosta quale strumento di regolazione della domanda di mobilità e renderne più efficace l'applicazione, le tariffe saranno distinte sulla base di una classificazione per area riconducibile a distinte tipologie d'uso, favorendo il parcheggio interrato, attualmente poco utilizzato rispetto a quelli di superficie. Ad oggi (con riferimento alla Deliberazione di GM n.44/2012) gli stalli che costituiscono la concessione sono 1479 distinti come nella seguente tabella.

Per garantire l'erogazione dei servizi attinenti la sosta a pagamento, il Comune concede al gestore sia gli spazi di suolo pubblico (sosta a raso), sia l'area del parcheggio interrato.

Il gestore deve provvedere:

1. l'affidamento in concessione del servizio di gestione di parcheggi pubblici a pagamento alle condizioni e alla tariffa fissate dal Comune, mediante fornitura, installazione e manutenzione di parcometri, in numero minimo di 58, per tutta la durata della concessione; l'appalto comprende l'esecuzione di tutte le opere necessarie per la gestione dei parcheggi regolamentati e subordinati al pagamento, senza custodia, con l'impiego di parcometri, il rilascio di contrassegni per le tariffe agevolate, cosiddetti abbonamenti e la rivendita e distribuzione di schede parcheggio prepagate, con orari e stalli di sosta su strade e piazze cittadine;
2. La gestione dei parcheggi pubblici a pagamento include anche la fornitura, l'installazione, di parcometri, lo scassetto giornaliero dei parcometri, la verifica e contabilizzazione delle somme introitate, la fornitura di tutto il materiale di consumo necessario per il loro corretto funzionamento, la messa in opera e la manutenzione ordinaria e straordinaria della segnaletica verticale e orizzontale nelle aree oggetto del

servizio, l'organizzazione logistica con la disponibilità di uffici/locali operativi e magazzini all'interno del territorio comunale; l'attività di controllo deve essere effettuata tramite ausiliari della sosta, opportunamente formati ed abilitati allo svolgimento del servizio conformemente alle normative vigenti in materia.

3. il concessionario è tenuto a garantire la vigilanza sulle aree assegnate in gestione, finalizzata alla verifica dell'avvenuto pagamento della tariffa di sosta e della regolarità della sosta stessa ai fini del codice della strada. Per l'attività di vigilanza il concessionario è tenuto ad impiegare personale proprio titolare della qualifica di Ausiliario del Traffico che svolge attività di prevenzione ed accertamento ai sensi dell'art. 17 comma 132, legge 127/1997 e successive modifiche ed integrazioni delle violazioni in materia di sosta, limitatamente alle aree oggetto di concessione, gli ausiliari del traffico debbono procedere alla redazione di preavvisi di accertamento e/o verbale di contestazione per le violazioni ai sensi di quanto previsto C.d.S. secondo la modulistica e le modalità approvate dal Corpo di Polizia Municipale di Alcamo, a cui rimangono in capo gli adempimenti amministrativi e procedurali conseguenti nonché l'eventuale contenzioso. È fatto obbligo alla ditta di depositare presso il Corpo di Polizia Municipale con cadenza settimanale tutti i preavvisi di accertamento e i verbali di contestazione delle violazioni accertate dagli ausiliari del traffico accompagnata da apposta distinta riepilogativa. Resta inteso che i proventi delle violazioni accertate dal personale della ditta concessionaria saranno totalmente introitate dal Comune di Alcamo secondo i normali canali di pagamento il quale ne disporrà secondo quanto previsto dall'art. 208 del c.d.s. I dipendenti con funzioni di "Ausiliario del Traffico" dovranno essere abilitati a tali funzioni con provvedimento del Sindaco, previo accertamento dei requisiti previsti dalle vigenti normative opportunamente documentati nonché dovrà risultare idoneo dopo il corso di formazione tenuto dal Corpo di Polizia Municipale della durata di ore 20.

4. l'appaltatore dovrà fornire per il parcheggio interrato un sistema tecnologico che permetta di monitorare la sosta degli utenti, la rotazione e l'occupazione

5. l'appaltatore dovrà fornire per le aree di sua competenza, un sistema tecnologico (software) che permetta l'acquisizione e l'elaborazione di statistiche ai fini dell'analisi sulla sosta. In particolare il sistema dovrà consentire di:

- verificare l'effettivo livello di occupazione dei parcheggi e il pagamento degli stessi, al fine di una verifica statistica sulla sosta
- acquisire in via informatica tutti i dati relativi ai pagamenti effettuati e permettere la visualizzazione e l'elaborazione dei dati anche per aggregazioni;
- eseguire il pagamento del parcheggio da parte dell'utente mediante: moneta Euro (nei tagli da € 0,05 a € 2,00), telefono cellulare attraverso chiamata e/o sms, scheda prepagata, grattini (gratta e sosta);

6. la ditta appaltatrice dovrà effettuare alla consegna del servizio, tramite professionisti abilitati, il rilievo delle aree in concessione su cui eseguire la segnaletica necessaria all'espletamento del servizio sia strisce blu che quanto altro necessario; gli elaborati grafici saranno poi sottoposti all'approvazione dell'Ufficio tecnico del traffico, prima dell'esecuzione della segnaletica verticale ed orizzontale e la collocazione dei parcometri

7. Le modalità di prelevamento degli incassi dai parcometri, dovranno prevedere specifiche attività da parte degli ausiliari incaricati, che garantiscano celerità, precisione e sicurezza nelle operazioni di prelevamento degli incassi, raccolta, trasporto, conteggio del denaro prelevato.

8. Lo scassetto dei parcometri, con verifica e contabilizzazione delle somme introitate, dovrà avvenire con cadenza almeno settimanale a cura e spese del concessionario.

9. Le intere somme introitate dovranno integralmente essere versate con cadenza mensile (entro il secondo giorno del mese successivo) al Comune di Alcamo, mediante versamento a mezzo di bonifico bancario sul conto bancario tenuto presso la tesoreria del Comune di Alcamo.

10. Si dà atto che ad ogni effetto di legge il concessionario riveste la qualità di agente contabile e come tale dovrà effettuare la rendicontazione giudiziale secondo la vigente normativa. Per gli effetti penali, contabili ed amministrativi il concessionario indicherà un soggetto munito di procura institoria.

AREA 1		
DENOMINAZIONE	N. STALLI	N. Parcometri
CORSO VI APRILE (Tratto Via Amendola - VIA P.O. Pastore)	140	8
VIA AMENDOLA LATO OVEST (TRATTO VIA T.TASSO - C.SO IV APRILE)	25	1
VIA VITTORIO VENETO (Tratto Via Ten. V. Manno - C.so VI Aprile)	20	1
VIA F.CRISPI (C.so VI Aprile - C.so SAN F. DI PAOLA)	35	2
C.SO SAN F. DI PAOLA (LATO SUD Tratto Via Arrivabene - Via F. Crispi)	15	1
VIA XV MAGGIO (Tratto CORSO VI APRILE - VIA GUARRASI)	5	0
TOT.	240	13
AREA 2		
DENOMINAZIONE	N. STALLI	N. Parcometri
VIALE ITALIA (LATO EST)"LISCA DI PESCE"	100	4
C.SO DEI MILLE FINO G.di F. (LATO SUD)	50	4
LARGO MADONNA DELLE GRAZIE	10	1
P.ZZA P.RENDA (lato villa)	30	1
VIA P.O.PASTORE (LATO OVEST)	40	2
C.SO SAN F. DI PAOLA (tratto VIA P.O.PASTORE-VIA ARRIVABENE)LATO SUD	40	4
TOT.	270	16
AREA 3		
DENOMINAZIONE	N. STALLI	N. Parcometri
VIALE EUROPA CARREGGIATA NORD (LATO SX MARCIAPIEDE)	140	6
VIALE EUROPA CARREGGIATA SUD (LATO SX MARCIAPIEDE)	130	6
VIA ROCCO CHINNICI (LATO SUD)	20	1
TOT.	290	13
AREA 4		
DENOMINAZIONE	N. STALLI	N. Parcometri
VIA M. DEL RIPOSO (LATO EST tratto VIALE EUROPA-P.S.MARIA)	75	3
PIAZZA DELLA REPUBBLICA	80	2
PIAZZA DELLA REPUBBLICA (DI FRONTE FARMACIA)	17	0
PIAZZA DELLA REPUBBLICA (PERIMETRO)	42	2
TOT.	214	7
AREA 5		
DENOMINAZIONE	N. STALLI	N. Parcometri
VIA BARONE S.GIUSEPPE	15	1
VIA ROSSOTTI	30	1
PIAZZA BAGOLINO (PARCHEGGIO INTERRATO)	120	0
PIAZZA BAGOLINO (PARCHEGGIO RASO)	100	2
TOT.	265	4
AREA 6		
DENOMINAZIONE	N. STALLI	N. Parcometri
ALCAMO MARINA	200	5
TOT.	200	5
TOTALE	1479	58

L'Amministrazione intende adottare una metodologia di determinazione delle tariffe orarie basata su una classificazione del territorio riconducibile a due distinte tipologie d'uso (a raso o interrato), ciò con il duplice scopo di rivedere il livello di tariffazione nelle zone già soggette a politiche di regolazione della sosta, nonché indicare, nelle aree ad oggi non soggette ad alcuna regolazione, il livello tariffario da applicare. Considerando la struttura del territorio comunale, è stata ipotizzata una classificazione che tenga conto:

- dell'area centrale della città e di Alcamo Marina nel periodo estivo, caratterizzata da una domanda di sosta estremamente elevata;
- dell'area del parcheggio interrato ad oggi poco utilizzato

La struttura dei rapporti economici nel contratto di servizio per la gestione del servizio in esame prevede che i proventi da tariffa introitate dal gestore dovranno integralmente essere versate con cadenza mensile (entro il secondo giorno del mese successivo) al Comune di Alcamo, mediante versamento a mezzo di bonifico bancario sul conto bancario tenuto presso la tesoreria del Comune di Alcamo. Il Comune di Alcamo, dopo aver effettuato i controlli sulla regolarità della rendicontazione fatta dal concessionario e presentata entro la prima settimana del mese successivo, provvederà con cadenza mensile, entro il 25 del mese successivo, a versare sul conto dedicato indicato dal concessionario, le somme dovute decurtate dell'aggio e fatto salvo l'incasso del minimo garantito. Gli introiti da tariffa coprono interamente i costi di gestione e permettono al Gestore, un ritorno economico come risulta dal piano economico e finanziario

B.2 OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

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

Il concetto di obbligo di servizio pubblico direttamente connesso all'esigenza di assicurare l'universalità e l'accessibilità dei servizi pubblici trova riscontro in quella parte di servizi che qualsiasi operatore, con riguardo al proprio interesse economico, non assumerebbe o assumerebbe solo se adeguatamente compensato.

Ciò premesso, i concetti di universalità del servizio e dei relativi obblighi di servizio pubblico trovano difficile applicazione in tale contesto, se non nel solo dovere da parte del gestore di garantire uno standard minimo di servizi di qualità come determinati nei rapporti convenzionali con l'Ente titolare del servizio, nonché implementare un piano tariffario coerente con gli obiettivi che il servizio in trattazione persegue, in particolare prevedere abbonamenti per i residenti, turisti, operatori economici, degli stalli gratuiti per disabili e per le altre categorie previste dalla norma che possono essere utilizzate liberamente e gratuitamente da: Forze armate con mezzi di servizio, veicoli provvisti dello speciale contrassegno di cui all'art. 31 del d.P.R. 495/92 (invalidi) nelle aree appositamente riservate, Vigili del Fuoco con mezzi di servizio, mezzi di soccorso in servizio (ambulanze), 118 ect), mezzi dell'amministrazione comunale di Alcamo, medici generici iscritti al S.S.N. per le visite domiciliari e per un massimo di due ore, Enti erogatori di servizi (Enel, Telecom, Gas, Poste Italiane).

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

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

A tal proposito il gestore deve programmare, organizzare e attivare un ufficio aperto al pubblico, a favore dell'utenza per ottenere il rilascio dei documenti di sosta, di autorizzazioni–contrassegni, di informazioni relative al servizio, ovvero per poter definire e/o regolarizzare i rapporti commerciali e quelli amministrativi, siano questi in essere, presenti, passati o futuri. Deve essere garantita, con gli opportuni accorgimenti, la più ampia fruizione, da parte dell'utenza o dei clienti, dei servizi da erogare, con particolare attenzione per i risultati in termine di efficienza e di efficacia, e con le necessarie garanzie in materia di: imparzialità, equilibrio, adeguatezza, correttezza, riservatezza (anche nel trattamento dei dati), semplificazione (di procedure e procedimenti), nonché completa accessibilità, dei locali per il pubblico, ai disabili con minorazioni ed agli invalidi con difficoltà di deambulazione.

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

SEZIONE C

MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

La modalità di affidamento scelto è quella della gara ad evidenza pubblica in applicazione delle norme inerenti gli appalti.

Nel seguito vengono esaminate le motivazioni della scelta di affidare la gestione del servizio di sosta a pagamento su suolo pubblico in esclusiva ad un solo gestore. Per il servizio in esame l'unità minima di gestione è il singolo stallo di sosta. Risulta evidente che il singolo stallo non possa essere gestito contemporaneamente da più operatori in concorrenza esistendo – di fatto – un monopolio naturale su di esso. Si rileva infatti che, trattandosi di suolo pubblico, lo spazio di sosta deve necessariamente essere oggetto di una concessione verso un soggetto terzo e risulta impossibile la concessione simultanea verso più soggetti. Oltre ai vincoli di carattere concessorio, verrebbero poi a mancare le condizioni pratiche per la regolamentazione in merito alla installazione e manutenzione sia della necessaria segnaletica sia dei dispositivi per il pagamento (parcometri). In tale ipotesi, infine, non si immagina sulla base di quali criteri di convenienza l'utenza possa essere indotta ad una scelta del gestore cui rivolgersi per il pagamento di un servizio esercito nello stesso spazio e alle stesse condizioni.

Constata quindi la effettiva impraticabilità di una sperimentazione di forme di concorrenza "nel mercato" è possibile analizzare lo scenario di possibile frammentazione del servizio tra più gestori, titolari di diversi contratti di concessione, mantenendo l'ente l'esclusività del servizio e dunque compiti di pianificazione e controllo. Si analizzano nel seguito gli effetti pratici che potrebbero scaturire da uno scenario di frammentazione estrema del servizio, ad esempio in un ambito di singola strada:

- Complessità di gestione dei rapporti concessori tra ente concedente ed una pluralità di concessionari, con conseguente necessità di impegno di maggiori risorse da parte dell'ente titolare del suolo pubblico per tutte le attività connesse alla gestione dei contratti ed al monitoraggio e controllo della qualità dei servizi;
- Moltiplicazione dei costi connessi a tutte le attività di gestione del territorio da parte dei concessionari quali, ad esempio, installazione e manutenzione della segnaletica, installazione e manutenzione dei dispositivi per il pagamento, raccolta moneta, rapporti con la clientela ed, in generale, di tutte le attività svolte dal presente gestore. Si verrebbero infatti ad ingenerare situazioni diametralmente opposte a quelle auspiccate dalla normativa (economie di scala e maggiore efficienza gestionale);
- Impossibilità pratica, date le prescrizioni in merito alla segnaletica del Codice della Strada da una parte, ed i vincoli urbanistici dall'altra, di fornire all'utenza tutte le informazioni necessarie relative alle condizioni contrattuali (tra utente e concessionario), determinando quindi una proliferazione della segnaletica e/o un peggioramento della qualità del servizio;
- L'ipotesi di gestione della sosta da parte di una pluralità di gestori avrebbe un ulteriore impatto negativo sugli investimenti. Infatti il mantenimento dell'esclusiva del servizio di sosta su suolo pubblico con affidamento ad un unico gestore risulterebbe strategico in quanto l'entità dei proventi della sosta potrebbero garantire investimento a più ampio respiro;

Si deve inoltre sottolineare che, in un ambito urbano ad elevata concentrazione di attrattori e servizi (e, conseguentemente, ad elevata domanda di sosta), la condizione più comune per la sosta su suolo pubblico è rappresentata da strade caratterizzate da un coefficiente di occupazione prossimo alla condizione di saturazione. In tal caso l'utente tenderà, in modo verosimile, ad occupare il primo posto disponibile in modo assolutamente non dipendente dalle condizioni applicate dal gestore, ipotizzando che, operando sulla stessa strada, i servizi offerti dai diversi gestori non possano essere così differenti tra loro.

Occorre infatti considerare che, essendo in regime di concessione di suolo pubblico e mantenendo i diritti di esclusiva sul servizio, l'Ente conserva anche la titolarità della determinazione delle tariffe.

In questo caso quindi, oltre agli effetti negativi sul lato pratico precedentemente determinati, di fatto non esiste un regime di concorrenza in quanto la scelta del gestore non viene effettuata sulla base della bontà dei servizi resi ma sulla base della disponibilità (casuale e non pre-determinabile) dell'oggetto del servizio. Altra opzione di frammentazione del servizio è quella in cui l'ente determina aree con caratteristiche omogenee che vengono assegnate in gestione ad operatori diversi. Tale ipotesi, che necessita di una analisi più attenta in quanto di maggior praticabilità rispetto alle precedenti (che di fatto non sono realizzabili se non in astratto), presenta ugualmente significativi aspetti critici:

- Valgono, seppur in modo minore, le medesime considerazioni fatte al punto precedente in merito ai maggiori oneri per l'ente in relazione alla gestione dei contratti e alle attività di monitoraggio e controllo.
- Analogamente, anche in questo caso, avendo più gestori operanti in bacini più piccoli, non si verrebbero a creare le condizioni per avere economie di scala nella gestione che, almeno in parte, si potrebbero tradurre per l'utenza in minori tariffe e/o maggior qualità dei servizi.

Occorre invece soffermarsi maggiormente sulle potenziali criticità dovute dall'aver aree confinanti gestite da gestori diversi, senza possibilità di distinzioni particolari considerati gli obblighi imposti dal Codice della Strada sulla segnaletica orizzontale.

Tale situazione, che genera situazioni equivocate e scarsa chiarezza nei confronti dell'utenza determinando un generale peggioramento nella qualità del servizio reso.

Per le sopra esposte motivazioni il Comune, quale Ente affidante ritiene che l'affidamento in esclusiva ad un solo gestore del servizio in trattazione risponda al meglio ai criteri di economicità, efficienza ed efficacia come previsto dalla vigente normativa.

Gli enti locali possono aggiudicare le concessioni di servizi con procedure in parte semplificate, ma devono tener conto del rischio operativo del concessionario e dell'equilibrio economico-finanziario della gestione. La nuova disciplina definita dal Dlgs 50/2016 delinea un quadro essenziale di elementi che regolano le gare per l'affidamento in gestione di servizi nei quali gli operatori economici traggono la loro remunerazione dall'introito delle tariffe per le prestazioni rese. Gli articoli da 170 a 173 configurano la struttura della procedura selettiva, nell'ambito della quale le amministrazioni possono innestare le disposizioni regolative dei vari aspetti della gara tratte dalla parte I dalla parte II nuovo codice dei contratti pubblici. Le amministrazioni devono peraltro considerare che l'impostazione più articolata della gara vale per le concessioni di valore superiore a 5.225.000 euro, mentre per il sottosoglia hanno margine di utilizzo delle procedure telematiche o delle procedure semplificate (passando per le centrali di committenza), in base all'applicazione degli articoli 36 e 37. L'elemento di maggiore novità è l'obbligo di pubblicizzazione mediante un bando, il quale deve illustrare l'oggetto della concessione, la sua durata e i requisiti per la partecipazione degli operatori economici. L'aggiudicazione delle concessioni è effettuata nel rispetto dei principi dell'articolo 30 e secondo uno schema semplificato, nel quale tuttavia devono essere esplicitati i criteri di valutazione delle offerte (anche se con la possibilità di derogare lo schema dell'articolo 95) e il loro termine di presentazione, che è individuato in 30 giorni dalla data di pubblicazione del bando.

SEZIONE D

MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA

La procedura scelta è quella della concorrenza nel mercato con gara ad evidenza pubblica.

Nell'impostazione della procedura l'elemento-chiave è il rischio operativo del concessionario: il gestore del servizio deve essere consapevole della sua possibile esposizione ad andamenti del mercato negativi, per i quali non potrà essere ausiliato dall'amministrazione aggiudicatrice. Per neutralizzare il rischio, la concessione si basa su un piano economico-finanziario che evidenzia l'equilibrio della gestione sia in termini di rapporto entrate-uscite sia, soprattutto, in relazione alla capacità di generare flussi di cassa con i quali far fronte agli investimenti. L'equilibrio economico-finanziario della concessione è il presupposto per la corretta allocazione dei rischi e per consentire il suo raggiungimento, in relazione all'analisi svolta non è previsto alcun corrispettivo da parte dell'Amministrazione. L'analisi della complessità dei servizi da affidare e degli investimenti potenziali da realizzare si riflette sulla definizione della durata della concessione da porre in gara, tale da consentire il recupero degli investimenti stessi da parte del concessionario, sempre sulla base di un quadro esplicitato nel piano economico-finanziario.

L'art. 167 del nuovo codice riporta le modalità per il calcolo del valore stimato delle concessioni, nel modo seguente:

1. Il valore di una concessione, ai fini di cui all'articolo 35, è costituito dal fatturato totale del concessionario generato per tutta la durata del contratto, al netto dell'IVA, stimato dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore, quale corrispettivo dei lavori e dei servizi oggetto della concessione, nonché per le forniture accessorie a tali lavori e servizi.
2. Il valore stimato è calcolato al momento dell'invio del bando di concessione o, nei casi in cui non sia previsto un bando, al momento in cui l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore avvia la procedura di aggiudicazione della concessione.
3. Se il valore della concessione al momento dell'aggiudicazione è superiore di più del 20 per cento rispetto al valore stimato, la stima rilevante è costituita dal valore della concessione al momento dell'aggiudicazione.
4. Il valore stimato della concessione è calcolato secondo un metodo oggettivo specificato nei documenti della concessione. Nel calcolo del valore stimato della concessione, le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori tengono conto, se del caso, in particolare dei seguenti elementi:
 - a) il valore di eventuali forme di opzione ovvero di altre forme comunque denominate di protrazione nel tempo dei relativi effetti;
 - b) gli introiti derivanti dal pagamento, da parte degli utenti dei lavori e dei servizi, di tariffe e multe diverse da quelle riscosse per conto dell'amministrazione aggiudicatrice o dell'ente aggiudicatore;
 - c) i pagamenti o qualsiasi vantaggio finanziario conferito al concessionario, in qualsivoglia forma, dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore o da altre amministrazioni pubbliche, incluse le compensazioni per l'assolvimento di un obbligo di servizio pubblico e le sovvenzioni pubbliche di investimento;
 - d) il valore delle sovvenzioni o di qualsiasi altro vantaggio finanziario in qualsivoglia forma conferiti da terzi per l'esecuzione della concessione;
 - e) le entrate derivanti dalla vendita di elementi dell'attivo facenti parte della concessione;
 - f) il valore dell'insieme delle forniture e dei servizi messi a disposizione del concessionario dalle amministrazioni aggiudicatrici o dagli enti aggiudicatori, purché siano necessari per l'esecuzione dei lavori o la prestazione dei servizi;

g) ogni premio o pagamento o diverso vantaggio economico comunque denominato ai candidati o agli offerenti.

5. Nel calcolo del valore stimato della concessione le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori tengono conto degli atti di regolazione delle Autorità indipendenti.

6. La scelta del metodo per il calcolo del valore stimato della concessione non può essere fatta con l'intenzione di escludere tale concessione dall'ambito di applicazione del presente codice. Una concessione non può essere frazionata al fine di escluderla dall'osservanza delle norme del presente codice, tranne nel caso in cui ragioni oggettive lo giustifichino, valutate al momento della predisposizione del bando dalla amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore.

7. Quando un'opera o un servizio proposti possono dar luogo all'aggiudicazione di una concessione per lotti distinti, è computato il valore complessivo stimato della totalità di tali lotti.

8. Quando il valore complessivo dei lotti è pari o superiore alla soglia di cui all'articolo 35 il presente codice si applica all'aggiudicazione di ciascun lotto.

Per la concessione in esame, il valore è costituito dal fatturato totale del concessionario generato per tutta la durata del contratto, al netto dell'IVA.

Nella nozione di "importo totale pagabile" è da ricomprendere il flusso dei corrispettivi pagati dagli utenti per i servizi in concessione. Infatti, così come nella stessa nozione è ricompreso il corrispettivo pagato dalla stazione appaltante nel caso di appalto, qualora si tratti di una concessione, non essendovi un prezzo pagato dalla stazione appaltante, ma solo quello versato dagli utenti, sarà quest'ultimo a costituire parte integrante dell'"importo totale pagabile"; il canone a carico del concessionario potrà, altresì, essere computato, ma certamente proprio in quanto solo eventuale non può considerarsi – come avvenuto nel caso di specie – l'unica voce indicativa del valore della concessione".

UBICAZIONE	ZONA	POSTI	TARIFFA	ORE DI SOSTA	ORE MEDIE	SETTIMANE	NUMERO GIORNI PER SETTIMANA	INCASSO POTENZIALE ANNUO
ALCAMO CITTA'	Area 1	240	€ 1,00	8:00/13:00 e 16:00/20:00 6gg/sett	3	42	6	€ 181.440,00
ALCAMO CITTA'	Area 2	270	€ 1,00	8:00/13:00 e 16:00/20:00 6gg/sett	3	42	6	€ 204.120,00
ALCAMO CITTA'	Area 3	290	€ 1,00	8:00/13:00 e 16:00/20:00 6gg/sett	3	42	6	€ 219.240,00
ALCAMO CITTA'	Area 4	214	€ 1,00	8:00/13:00 e 16:00/20:00 6gg/sett	3	42	6	€ 161.784,00
ALCAMO CITTA'	Area 5	145	€ 1,00	8:00/13:00 e 16:00/20:00 6gg/sett	3	42	6	€ 109.620,00
ALCAMO CITTA'	Area 5 Parcheggio Interrato	120	€ 0,50	h 24 7gg/sett	6	42	7	€ 105.840,00
ALCAMO MARINA	Area 6	200	€ 1,00	8:00/24:00 7gg/sett	6	17	7	€ 142.800,00
TOTALE		1479						€ 1.124.844,00

La determinazione del ricavo annuo con la gestione esternalizzata è effettuato sulla base di un numero medio di ore di occupazione in numero di 3 per ogni stallo ad Alcamo (tutti i giorni escluso la domenica) ed in numero di 6 per ogni stallo ad Alcamo Marina (per tutti i 7 giorni compreso la domenica).

Le settimane considerate sono rispettivamente 42 per Alcamo centro e 17 per Alcamo Marina in considerazione della stagione estiva (giugno-settembre).

Il tempo medio di occupazione, utilizzato nella stima, tiene conto della possibilità di minori incassi dovuti agli abbonamenti per i residenti, turisti, operatori economici, degli stalli gratuiti per disabili e per le altre categorie previste dalla norma che possono essere utilizzate liberamente e gratuitamente da: Forze armate con mezzi di servizio, veicoli provvisti dello speciale contrassegno di cui all'art. 31 del d.P.R. 495/92 (invalidi) nelle aree appositamente riservate, Vigili del Fuoco con mezzi di servizio, mezzi di soccorso in servizio (ambulanze), 118 ect), mezzi dell'amministrazione comunale di Alcamo, medici generici iscritti al S.S.N. per le visite domiciliari e per un massimo di due ore, Enti erogatori di servizi (ENEL, TELECOM, GAS, POSTE ITALIANE in servizio.

L'art. 168 del nuovo codice riguarda la durata delle concessioni ed è così formulato:

1. La durata delle concessioni è limitata ed è determinata nel bando di gara dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore in funzione dei lavori o servizi richiesti al concessionario. La stessa è commisurata al valore della concessione, nonché alla complessità organizzativa dell'oggetto della stessa.

2. La durata massima della concessione non può essere superiore al periodo di tempo necessario al recupero degli investimenti da parte del concessionario individuato sulla base di criteri di ragionevolezza, insieme ad una remunerazione del capitale investito, tenuto conto degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi contrattuali specifici come risultante dal piano economico-finanziario. Gli investimenti presi in considerazione ai fini del calcolo comprendono quelli effettivamente sostenuti dal concessionario, sia quelli iniziali sia quelli in corso di concessione.

In ragione del potenziale ricavo annuo per come calcolato, la durata della concessione è stabilita in anni 7 in funzione del recupero degli investimenti iniziali del concessionario, insieme ad una remunerazione del capitale investito, tenuto conto degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi contrattuali. Gli investimenti presi in considerazione ai fini del calcolo comprendono quelli effettivamente sostenuti dal concessionario, sia quelli iniziali (costi impianto del primo anno) sia quelli in corso di concessione (dal secondo al settimo anno).

Il valore della concessione, al netto dell'IVA, per tutto il periodo della concessione stessa è di € 6.454.022,95.

L'importo effettivo da introitare da parte dell'Amministrazione Comunale quale canone di concessione o aggio è determinato come percentuale sulla base degli effettivi introiti al netto dell'IVA della sosta a pagamento.

Tale importo, che costituisce una percentuale dell'incasso del concessionario, al fine di una maggiore responsabilizzazione di quest'ultimo all'organizzazione di un ottimale servizio è costituito da due parti:

- 1) Una quota fissa determinata in base ai potenziali incassi
- 2) Una quota variabile in funzione degli incassi effettivi

Per maggiore chiarezza, il canone concessorio o aggio da corrispondere al Comune di Alcamo sarà pari al risultato derivante dall'offerta, esclusivamente in aumento, espressa nei termini di percentuale unica sugli incassi totali lordi derivanti dalla concessione della gestione dei parcheggi, partendo da una base minima che sarà nel seguito esplicitata secondo quanto prevede l'art. 165 del Dlgs 50/2016 in termini congruità dell'aggio richiesto. Di tale canone, una quota è fissa ed una quota è variabile in funzione degli incassi effettivi del concessionario; la somma delle due quote è pari alla percentuale degli incassi derivante dall'offerta, esclusivamente in aumento, espressa nei termini di percentuale unica sugli incassi totali lordi derivanti dalla concessione della gestione dei parcheggi. In base ai possibili incassi ed alla percentuale d'utile di impresa di cui al successivo paragrafo 5.3, si stabilisce che la quota fissa del canone o aggio annuo da riconoscere al Comune è pari a € 150.000,00 annui, ciò anche qualora gli incassi siano inferiori, in ragione del valore della concessione e della circostanza che la nuova gestione deve sopperire alla mancanza attuale di controllo repressivo e sanzionatorio per carenza di personale adeguato della Polizia Municipale.

Gli incassi stimati sono basati sulla presenza di 20 ausiliari del traffico dipendenti dal gestore addetti al controllo del rispetto della sosta a pagamento in sinergia con il Corpo di Polizia Municipale per l'aspetto sanzionatorio. Una mancanza di controllo con conseguente carenza sanzionatoria determina inevitabilmente una oscillazione negli incassi, per fatti dovuti all'organizzazione del gestore chiamato a sopperire la carenza attuale. Le tariffe per il periodo di gestione sono aumentate rispetto a quelle attuali, nella stima la tariffa è stata posta pari a € 1,00 per tutte le aree tranne il parcheggio interrato (120 posti) per incentivare l'uso del quale la tariffa è posta pari a € 0,50; sono inoltre da aumentare gli abbonamenti per le categorie protette, per i residenti, gli operatori economici, i turisti ecc.

Il Canone di concessione o aggio è stabilito in misura non inferiore al 30% in base all'utile d'impresa.

Si ha la seguente stima dei costi di impianto (start up e costi a regime) e gestione:

N	VOCE DI SPESA	IMPORTO IMPIANTO /SETTEENNIO
1	Centrale dati	€ 20.000,00
2	Parcometri n.58	€ 406.000,00
3	Installazione parcometri	€ 17.400,00
4	Manutenzione parcometri	€ 11.600,00
5	Segnaletica verticale ed orizzontale	€ 48.750,00
6	Spese varie e minute, assicurazione	€ 40.000,00
7	Ausiliari del traffico n.20	€ 320.000,00
	Totale	€ 863.750,00
	Costi impianto/primo anno	€ 852.150,00
	Costi annuali dal secondo anno	€ 420.350,00

Nella tabella seguente è riportata la congruità del canone richiesto e l'utile d'impresa:

N	VOCE DI SPESA	IMPORTO IMPIANTO /SETTEENNIO
	Incasso presunto per sette anni	€ 7.873.908,00
	IVA 22%	€ 1.419.885,05
A	Incasso IVA esclusa	€ 6.454.022,95
<i>b.1</i>	<i>Costi primo anno</i>	<i>€ 852.150,00</i>
<i>b.2</i>	<i>Costi anni secondo-settimo</i>	<i>€ 2.522.100,00</i>
B	Totale costi per sette anni	€ 3.374.250,00
C	Ammontare dell'aggio o canone settennale 30% di A IVA esclusa	€ 1.936.206,89
<i>c.1</i>	<i>Ammontare dell'aggio o canone annuo 30% IVA esclusa</i>	<i>€ 276.600,98</i>
	Incasso presunto per sette anni al netto di IVA	€ 6.454.022,95
D	Utile presunto per sette anni al netto di IVA e canone o aggio e dei costi	€ 1.143.566,07
E	Percentuale utile di impresa	17,719%

(2) *presentato al corso di redazione del 24/3/2012*

OGGETTO: Emendamento alla proposta di delibera di Consiglio Comunale avente per oggetto "CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI GESTIONE SOSTA A PAGAMENTO - APPROVAZIONE PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO E RELAZIONE AI SENSI DELL'ART. 34, COMMA 20 DL 179/2012 CONVERTITO IN LEGGE 221/2012."

Vista la proposta di deliberazione, meglio specificata in oggetto, i consiglieri comunali della IV Commissione consiliare, di seguito firmatari, presentano il seguente emendamento alla proposta di deliberazione di cui all'oggetto:

APPROVATO

TESTO VIGENTE - 4.1 DETERMINAZIONE DEL RICAVO ANNUO - DURATA E VALORE DELLA CONCESSIONE	TESTO VIGENTE - 4.1 DETERMINAZIONE DEL RICAVO ANNUO - DURATA E VALORE DELLA CONCESSIONE
<p>Il tempo medio di occupazione, utilizzato nella stima, tiene conto della possibilità di minori incassi dovuti agli abbonamenti per i residenti, turisti, operatori economici, degli stalli gratuiti per disabili e per le altre categorie previste dalla norma che possono essere utilizzate liberamente e gratuitamente da: Forze armate con mezzi di servizio, veicoli provvisti dello speciale contrassegno di cui all'art. 31 del d.P.R. 495/92 (invalidi) nelle aree appositamente riservate, Vigili del Fuoco con mezzi di servizio, mezzi di soccorso in servizio (ambulanze), 118 ect), mezzi dell'amministrazione comunale di Alcamo, medici generici iscritti al S.S.N. per le visite domiciliari e per un massimo di due ore, Enti erogatori di servizi (ENEL, TELECOM, GAS, POSTE ITALIANE in servizio.</p> <p>Nella tabella precedente è riportato il calcolo presunto degli incassi del gestore.</p> <p>Il calcolo è stato effettuato con tariffe aumentate rispetto a quelle attuali.</p> <p>Le tariffe per il periodo di gestione sono aumentate rispetto a quelle attuali, nella stima la tariffa è stata posta pari a € 1,00 per tutte le aree tranne il parcheggio interrato (120 posti) per incentivare l'uso del quale la tariffa è posta pari a € 0,50; sono inoltre da aumentare gli abbonamenti per le categorie protette, per i residenti, gli operatori economici, i turisti ecc.</p>	<p>Il tempo medio di occupazione, utilizzato nella stima, tiene conto della possibilità di minori incassi dovuti agli abbonamenti (distinti in due tipologie: 'residenti' e 'abbonamento generico', includendo nella seconda categoria le tipologie diverse dalla prima, come per esempio i turisti, gli operatori economici...), degli stalli gratuiti per disabili e per le altre categorie previste dalla norma che possono essere utilizzate liberamente e gratuitamente da: Forze armate con mezzi di servizio, veicoli provvisti dello speciale contrassegno di cui all'art. 31 del d.P.R. 495/92 (invalidi) nelle aree appositamente riservate, Vigili del Fuoco con mezzi di servizio, mezzi di soccorso in servizio (ambulanze), 118 ect), mezzi dell'amministrazione comunale di Alcamo, medici generici iscritti al S.S.N. per le visite domiciliari e per un massimo di due ore, Enti erogatori di servizi (ENEL, TELECOM, GAS, POSTE ITALIANE in servizio.</p> <p>Nella tabella precedente è riportato il calcolo presunto degli incassi del gestore.</p> <p>Il calcolo è stato effettuato con tariffe aumentate rispetto a quelle attuali.</p> <p>Le tariffe per il periodo di gestione sono aumentate rispetto a quelle attuali, nella stima la tariffa è stata posta pari a € 1,00 per tutte le aree tranne il parcheggio interrato (120 posti) per incentivare l'uso del quale la tariffa è posta pari a € 0,50; per le tipologie di abbonamento sopra definite saranno predisposti abbonamenti giornalieri, settimanali, mensili, semestrali, annuali, DA AUMENTARE RISPETTO A QUELLI ATTUALI.</p>

Handwritten signatures and notes on the left side of the page, including a large signature and the name "Piero Lovullo".

Handwritten signatures and notes on the right side of the page, including the name "Rosa Della Penna" and "MIPER Consilio: PAULAVOL".

Proposta di delibera di Consiglio Comunale avente per oggetto: **CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI GESTIONE SOSTA A PAGAMENTO - APPROVAZIONE PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO E RELAZIONE AI SENSI DELL' ART. 34, COMMA 20, DL 179/2012 CONVERTITO IN LEGGE 221/2012**

Il sottoscritto Dirigente del Settore Servizi Tecnici, Manutentivi ed Ambientali

Vista la legge Regionale 11/12/1991 n.48 e successive modifiche ed integrazioni;

Verificata la rispondenza della proposta di deliberazione in esame alle vigenti disposizioni;

Verificata, altresì, la regolarità dell'istruttoria svolta dal Responsabile del procedimento, secondo quanto previsto dalla L. 15/2005.

Ai sensi dell'art.1 lett. i) comma 1 lett. i) della L.R. 48/91 e successive modifiche ed integrazioni, esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione di cui all'oggetto.

Alcamo, li 14 FEB 2017,

Il Dirigente di Settore

INGEGNERE CAPO DIRIGENTE
Ing. E. M. TUFFINO

Il sottoscritto Dirigente del Settore di Ragioneria.

Vista la Legge Regionale 11/12/1991 n.48 e successive modifiche ed integrazioni;

Verificata la rispondenza della proposta di deliberazione in esame allo strumento finanziario;

Verificata, altresì, la regolarità dell'istruttoria svolta;

Ai sensi dell'art.1 lett. i) comma 1 lett. i) della L.R. 48/1991 e successive modifiche ed integrazioni, esprime parere favorevole in ordine alla regolarità contabile della proposta di deliberazione di cui all'oggetto.

Alcamo, li 15-02-2017

Il Dirigente di Settore
Direttore di Ragioneria
(Dr. Sebastiano Luppino)