



COMUNE DI MONDOLFO

PROVINCIA DI PESARO E URBINO

SERVIZI PUBBLICI LOCALI DI RILEVANZA ECONOMICA

**Schema di relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione
del servizio pubblico locale**

(d.lgs. 201/2022, art. 14, commi 2, 3 e 4; art. 31, commi 1 e 2)

**CONCESSIONE DELLA GESTIONE DELLE ARRE DI SOSTA A PAGAMENTO
SENZA CUSTODIA**

INFORMAZIONI DI SINTESI	
Oggetto dell'affidamento	CONCESSIONE DELLA GESTIONE DELLE ARRE DI SOSTA A PAGAMENTO SENZA CUSTODIA
Importo dell'affidamento	€ 510.746,73 al netto dell'Iva
Ente affidante	COMUNE DI MONDOLFO (PU) CF: 81002570414
Tipo di affidamento	Concessione
Modalità di affidamento	Affidamento tramite procedura a evidenza pubblica (d.lgs. 201/2022, art. 14, comma 1, lett. a)
Durata dell'affidamento	3 ANNI
Territorio e popolazione interessata dal servizio affidato o da affidare:	COMUNE DI MONDOLFO 14.252 Ab. al 31.12.2022

<u>Soggetto responsabile della compilazione</u>	
Nominativo:	Dott. Donati Ivan Comune di Mondolfo (PU) Sesto Settore – Polizia Locale 0721.939251 responsabile.poliziale@comune.mondolfo.pu.it protocollo.comune.mondolfo@emarche.it 10.02.2024
Ente di riferimento	
Area/servizio:	
Telefono:	
Email/PEC	
Data di redazione	

SEZIONE A - CONTESTO GIURIDICO E INDICATORI DI RIFERIMENTO

La natura del “servizio d’interesse generale”

Il “Servizio di gestione della sosta a pagamento” rientra nell’ambito dei servizi pubblici locali aventi rilevanza economica, tanto in ossequio all’art. 2, comma 1, lett. c), del Decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, che classifica quali “servizi pubblici locali di rilevanza economica” quei servizi erogati o suscettibili di essere erogati dietro corrispettivo economico su un mercato, che non sarebbero svolti senza un intervento pubblico o sarebbero svolti a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che sono previsti dalla legge o che gli Enti Locali, nell'ambito delle proprie competenze, ritengono necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni delle comunità locali, così da garantire l’omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale.

Le fonti normative che regolano i servizi aventi la suddetta natura e i relativi modelli di gestione trovano radice tanto nella normativa europea che in quella nazionale.

La normativa europea

- il “Libro bianco sui servizi di interesse generale” di cui alla Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni, del 12 maggio 2001, sottolinea l'importanza dei servizi d'interesse generale quale pilastro del modello europeo di Società evidenziando l'esigenza di garantire la fornitura di “servizi di interesse generale” di alta qualità e a prezzi accessibili a tutti i cittadini.

L'erogazione degli stessi può essere organizzata coinvolgendo il Settore privato o esclusivamente quello pubblico, restando demandata all’autorità pubblica la definizione degli obblighi e delle funzioni del servizio pubblico;

- il “Libro verde sui servizi d'interesse generale” della Commissione datato 21 maggio 2003, evidenzia l'importanza dei “servizi di interesse generale” quale mezzo per migliorare la qualità di vita di tutti i cittadini e per superare l'emarginazione e l'isolamento sociali. Per quanto riguarda l'organizzazione, il Libro verde afferma che “gli Stati sono liberi di stabilire le modalità di gestione sempre nel rispetto delle norme comunitarie. In ogni caso, il grado di apertura del mercato e la concorrenza in un determinato servizio di interesse economico generale è deciso dalle pertinenti norme comunitarie sul mercato interno e sulla concorrenza. Per quanto riguarda la partecipazione dello Stato nella fornitura di ‘servizi di interesse generale’”;

- la Carta dei diritti fondamentali dell’Unione europea (2000/C 364/01), art. 36 rubricato “Accesso ai servizi d’interesse economico generale”, riconosce e rispetta l'accesso ai “servizi di interesse economico generale” quale previsto dalle legislazioni e prassi nazionali, conformemente al trattato che istituisce la Comunità Europea;

- il Trattato sul funzionamento dell’Unione europea ribadisce per le Amministrazioni pubbliche il compito di provvedere affinché i “servizi di interesse economico generale” funzionino in base a principi e condizioni, in particolare economiche e finanziarie, principi e condizioni che garantiscano la corretta ed efficiente erogazione del servizio a favore della collettività;

- le Direttive Europee 2014/23/UE e 2014/24/UE sull’aggiudicazione dei contratti di concessione e degli appalti pubblici, aventi ad oggetto lavori, servizi e forniture, nei settori ordinari, le cui rispettive previsioni sono state recepite a livello nazionale dal Decreto legislativo n. 36/2023, recante il “Codice dei Contratti pubblici”;

La normativa nazionale

Si è già detto del Decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, il quale, oltre a definire i servizi in questione, individua le modalità di gestione alle quali le Amministrazioni pubbliche possono ricorrere per organizzare detti servizi e sancisce una serie di adempimenti procedurali atti a garantire la trasparenza e la ponderazione delle scelte, abrogando il precedente regime del Decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 (Tuel), fatta eccezione per l'art. 42 che assegna al Consiglio comunale la competenza in merito alla organizzazione dei servizi pubblici, costituzione di Istituzioni e Aziende speciali, concessione dei pubblici servizi, partecipazione dell'Ente Locale a Società di capitali, affidamento di attività o servizi mediante convenzione; lett. f) istituzione e ordinamento dei tributi, con esclusione della determinazione delle relative aliquote; disciplina generale delle tariffe per la fruizione dei beni e dei servizi.

Gli obblighi di servizio pubblico

L'art. 12 del Dlgs. n. 201/2022 prevede che, qualora risulti necessaria l'istituzione di un servizio pubblico per garantire le esigenze delle comunità locali, l'Ente Locale deve verificare se la prestazione del servizio possa essere assicurata attraverso l'imposizione di obblighi di servizio pubblico a carico di uno o più operatori, senza restrizioni del numero di soggetti abilitati a operare sul mercato. Di tale verifica deve esserne dato adeguatamente conto nella deliberazione di istituzione del servizio, nella quale sono altresì indicate le eventuali compensazioni economiche.

La scelta della modalità di gestione

Ai fini della scelta della modalità di gestione del servizio e della definizione del rapporto contrattuale, l'Ente affidante deve predisporre una relazione nella quale dà atto delle specifiche valutazioni che ha effettuato. In particolare, si deve tener conto delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, inclusi i profili relativi alla qualità del servizio e agli investimenti infrastrutturali, della situazione delle finanze pubbliche, dei costi per l'Ente Locale e per gli utenti, dei risultati prevedibilmente attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili, nonché dei risultati della eventuale gestione precedente del medesimo servizio sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l'ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati. Nella valutazione occorre altresì tener conto dei dati e delle informazioni che emergono dalle verifiche periodiche a cura degli enti locali sulla situazione gestionale. Nella relazione sono evidenziate, inoltre, le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione europea per la forma di affidamento prescelta, nonché illustrati gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, anche al fine di evitare sovracompenzazioni.

La possibilità di affidamento "in house"

L'art. 17 del Dlgs. n. 201/2022 precisa che, per gli affidamenti di importo superiore alle soglie di rilevanza europea, la motivazione della scelta di affidamento deve dare espressamente conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato ai fini di un'efficiente gestione del servizio, illustrando i benefici per la collettività della forma di gestione prescelta con riguardo agli investimenti, alla qualità del servizio, ai costi dei servizi per gli utenti, all'impatto sulla finanza pubblica, nonché agli obiettivi di universalità, socialità, tutela dell'ambiente e accessibilità dei servizi, anche in relazione ai risultati conseguiti in eventuali pregresse gestioni "in house".

Tale motivazione può essere fondata anche sulla base degli atti e degli indicatori (costi dei servizi, schemi-tipo, indicatori e livelli minimi di qualità dei servizi) predisposti dalle competenti Autorità di regolazione (ad oggi ancora non completamente definiti) nonché tenendo conto dei dati e delle informazioni risultanti dalle verifiche periodiche a cura degli enti locali sulla situazione gestionale.

Il contratto può essere stipulato dopo un periodo di *stand still* di 60 giorni dalla pubblicazione della delibera di affidamento accompagnata dalla motivazione qualificata. Fino a quando la predetta deliberazione di

affidamento non viene trasmessa e pubblicata non è dunque possibile procedere con la stipula del contratto di servizio, con ogni conseguenza di legge.

La qualificazione del “Servizio di sosta a pagamento”

La giurisprudenza ha affermato che il “servizio pubblico” è quello che consente al Comune di realizzare fini sociali e di promuovere lo sviluppo civile della comunità locale in quanto preordinato a soddisfare i bisogni della Cittadinanza.

In merito alla nozione di “servizio pubblico locale”, la giurisprudenza ha precisato quanto segue:

- nel “servizio pubblico locale” sono ricomprese quelle attività destinate a rendere un'utilità immediatamente percepibile ai singoli o all'utenza complessivamente considerata, che ne sopporta i costi direttamente mediante pagamento di apposita tariffa, all'interno di un rapporto trilaterale, con assunzione del rischio di impresa a carico del gestore”;
- il “servizio pubblico locale” risulta fondato su 2 elementi: 1) la preordinazione dell'attività a soddisfare in modo diretto esigenze proprie di una platea indifferenziata di utenti; 2) la sottoposizione del gestore ad una serie di obblighi, tra i quali quelli di esercizio e tariffari, volti a conformare l'espletamento dell'attività a regole di continuità, regolarità, capacità tecnico- professionale e qualità;
- il “servizio pubblico locale”, in quanto volto al perseguimento di scopi sociali e di sviluppo della comunità, è finalizzato al soddisfacimento diretto di esigenze collettive della stessa con effetto generalizzato sul suo assetto socio-economico; riguarda di conseguenza un'utenza indifferenziata, anche se sia fruibile individualmente, ed è sottoposto a obblighi di esercizio imposti dall'ente pubblico affinché gli scopi suddetti siano garantiti, inclusa la determinazione del corrispettivo in forma di tariffe.

Per tali tipologie di servizi, le Pubbliche Amministrazioni possono detenere partecipazione in Società che svolgono le attività indicate all'art. 4, comma 2, lett. a): “a) produzione di un ‘servizio di interesse generale’, ivi inclusa la realizzazione e la gestione delle reti e degli impianti funzionali ai servizi medesimi”.

Invece, per la gestione di “servizi strumentali”, le Pubbliche Amministrazioni possono detenere partecipazione in Società che svolgono “autoproduzione di beni o servizi strumentali all'Ente o agli Enti pubblici partecipanti o allo svolgimento delle loro funzioni, nel rispetto delle condizioni stabilite dalle Direttive europee in materia di contratti pubblici e della relativa disciplina nazionale di recepimento”, ex art. 4, comma 2, lett. d), del Tusp.

Per quanto attiene alla “rilevanza economica”, si rammenta quanto espresso con la Sentenza Consiglio di Stato, Sezione V, 23 ottobre 2012, n. 5409, secondo la quale “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 [...].”

Per quanto sopra, per il “Servizio di gestione della sosta a pagamento” ricorrono le caratteristiche sopra evidenziate perché la gestione stessa possa considerarsi tra i “servizi pubblici a rilevanza economica”, come peraltro stabilito anche dai Pareri dell’Autorità garante per la Concorrenza ed il Mercato (“AGCM”) – tra gli altri, vedi AS542 - AS554 - AS618 - AS642 - AS681 – AS1198.

Le modalità di affidamento dei “servizi pubblici locali di rilevanza economica”

Ai sensi di quanto prescritto dall’art. 14, comma 1, del Decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, gli Enti Locali provvedono all’organizzazione di servizi che ritengono necessari al perseguimento dell’interesse pubblico mediante una delle seguenti modalità di gestione:

- a) affidamento a terzi mediante procedura a evidenza pubblica, secondo le modalità previste dall'art. 15, nel rispetto del diritto dell'Unione Europea;
- b) affidamento a Società mista, secondo le modalità previste dall'art. 16, nel rispetto del diritto dell'Unione Europea;
- c) affidamento a Società “in house”, nei limiti fissati dal diritto dell'Unione europea, secondo le modalità previste dall'art. 17;
- d) limitatamente ai servizi diversi da quelli a rete, gestione in economia o mediante Aziende speciali di cui all'art. 114 del Tuel.

SEZIONE B – DESCRIZIONE DEL SERVIZIO

B.1.1 – Servizio Base

Il servizio consiste nell'espletamento di quanto già realizzato in forma sperimentale nel corso della stagione estiva 2023 e riportato dettagliatamente ai punti B.1.4 e B.1.5 che seguono.

B.1.2 – servizi aggiuntivi su richiesta

Eventuali servizi aggiuntivi, potranno essere inseriti come migliorie in sede di gara e valutati mediante punteggio al fine dell'individuazione dell'affidatario.

B.1.3 progettazione e realizzazione delle infrastrutture e degli impianti

In conseguenza del servizio di sosta sperimentale istituito nell'anno 2023 e descritto ai punti successivi, si rileva che la maggior parte dell'infrastruttura, considerando in essa tutta la segnaletica verticale ed orizzontale (con esclusione dei parcometri rimossi a fine servizio) risulta per la maggior parte utilizzabile ed idonea. Sarà necessario quindi procedere all'annuale manutenzione della stessa, anche a fronte di modifiche o delocalizzazioni di stalli della sosta o altre necessità, quali a titolo di mero esempio, lavori eseguiti alla sede stradale che comportano la rimozione della stessa.

B.1.4 Descrizione delle modalità di erogazione del servizio

Il Soggetto Gestore espletterà tutte le attività di seguito sinteticamente elencate:

1. gestione della sosta regolamentata su strada e del relativo incasso;
2. fornitura, installazione e manutenzione della relativa segnaletica stradale verticale e orizzontale, dei dispositivi tecnologici e delle apparecchiature di pagamento e di ogni altra possibile forma di pagamento al servizio di sosta regolamentata;
3. gestione completa del servizio di rilascio degli abbonamenti per l'utilizzo degli stalli di sosta a pagamento sia in modalità digitale che mediante l'istituzione di uno "sportello utente" fisico;
4. gestione e aggiornamento di un sito internet dedicato, completo di informazioni, mappe relative alla sosta e modulistica;
5. attività di accertamento delle violazioni amministrative, svolta dagli ausiliari del traffico ai sensi della legge n. 127/97 e s.m.i.;

B.1.5 Situazione della sosta a pagamento nel territorio Comunale

Allo stato attuale il "Servizio per la gestione della sosta a pagamento" del Comune di Mondolfo è previsto nella zona mare della Fraz. Di Marotta, compresa tra la spiaggia e la linea ferroviaria. Il servizio ha preso il via per la prima volta in forma sperimentale nell'estate 2023 nel periodo compreso tra il 15/06 e il 15/09. Tale servizio sperimentale è stato eseguito mediante affidamento diretto a ditta esterna esperta nel settore.

Il "Servizio per la gestione della sosta a pagamento" nella località sopra indicata, è stato istituito al fine di regolamentare la sosta in funzione dell'elevata domanda, conseguente alle caratteristiche morfologiche del territorio cittadino e al notevole afflusso turistico estivo collegato alle attività balneari. Il servizio ha come obiettivo principale, quello di incrementare la rotazione dell'utilizzo degli stalli di sosta da parte dei fruitori dei servizi turistici balneari, con ricadute positive in tema ambientale e sulla sicurezza della viabilità, legate all'incentivazione dell'utilizzo di mezzi di locomozione alternativi ai veicoli a motore, specialmente per la popolazione locale o limitrofa a Marotta.

Qui di seguito si evidenziano le principali caratteristiche del servizio svolto:

AREA INTERESSATA:

Area compresa tra il mare e la linea ferroviaria, con confine nei pressi del Residence “Le Vele” (Lungomare C. Colombo) sul lato sud e il Camping Del Gabbiano (Vi Faa di Bruno) sul lato nord.

STRADE INTERESSATE:

1. Lungomare C. Colombo – dallo spartitraffico nei pressi del civico 180 al civico 73;
2. Lungomare C. Colombo – Area parcheggio antistante il civ. 115;
3. Lungomare C. Colombo – Area parcheggio esterna alla carreggiata antistante il civ 73;
4. Lungomare C. Colombo – Area parcheggio esterna alla carreggiata antistante “Villa Valentina”;
5. Via C. Goldoni;
6. Via T. Tasso;
7. Via Spontini;
8. Via Giuseppe Parini;
9. Via Faà di Bruno – Dal civico 1 all’intersezione con Via Potenza (giardini 11 Eroine)
10. Via Faà di Bruno – Dal civico 18 all’intersezione con Via Chienti;
11. Via Faà di Bruno – area ex Colonia Santa Cecilia;
12. Via Faà di Bruno – Dal civico 26 al civico 88;
13. Via Faà di Bruno – Dal civico 88 all’intersezione con Via D. Chiesa;
14. Via D. Chiesa dal civico 101 a Via Esino;
15. Piazza Ricci;
16. Via Marecchia;
17. Via Tronto;
18. Via Chienti;
19. Via Esino;
20. Via A. Manzoni;
21. Viale G. Carducci – Dall’intersezione con Via Parini a Piazza Roma;
22. Viale G. Carducci – Dal civ. 153 sino a Via Palmiro Togliatti;

TABELLA RIEPILOGATIVA POSTI AUTO ESISTENTI* (comprese le aree fruibili incluse o nelle vicinanze della zona mare, interessata dal servizio di sosta a pagamento)			
	POSTI AUTO	POSTI A PAGAMENTO	POSTI LIBERI
INTERA AREA	1588	937	651

* Il conteggio è stato eseguito puntualmente ove possibile, mentre è stato stimato in base a misurazioni ove non presente la segnaletica orizzontale.

VALIDITA' E ORARI DELLA SOSTA:

La sosta a pagamento è valida tutti i giorni dal 15/06/2023 al 15/09/2023 con orario 09,00-21,00.

TARIFFE

1,00 €/ora, con frazionamento e pagamento minimo 0,20 €;

4,00 € per mezza giornata: durata di 6 (sei) ore decorrenti dall’inizio della sosta;

8,00 € per l’intera giornata;

ABBONAMENTI:

- ✓ 30,00 € una tantum per tutto il periodo estivo – Attivabile esclusivamente dai soggetti residenti nelle vie interessate dalla sosta a pagamento. Potranno essere inserite al massimo 2 targhe per nucleo familiare con possibilità di sosta di un solo veicolo;

- ✓ 150,00 € una tantum per tutto il periodo estivo – Attivabile esclusivamente dai soggetti residenti nelle aree interessate dalla sosta a pagamento, come secondo abbonamento per nucleo familiare;
- ✓ 35,00 € per giorni 7 (sette) – Attivabile da chiunque;
- ✓ 100,00 € per giorni 30 (trenta) – Attivabile da chiunque;
- ✓ 50,00 € una tantum per tutto il periodo estivo – Attivabile esclusivamente dal titolare di attività economica con sede fisica nelle vie interessate dalla sosta a pagamento, ad esclusione dei soggetti di cui al punto seguente. In caso di più titolari l'abbonamento attivabile sarà comunque uno.
- ✓ 40,00 € una tantum per tutto il periodo estivo – Attivabile esclusivamente dal titolare delle strutture ricettive classificate come Alberghi e Campeggi ai sensi dell'art 10 comma 3 e 11 comma 3 della L.R. 11 Luglio 2006 n. 9, aventi sede fisica nelle vie interessate dalla sosta a pagamento secondo il seguente algoritmo:

ALBERGHI:

- da 0 a 15 camere dichiarate: max 2 abbonamenti;
- da 16 a 30 camere dichiarate: max 3 abbonamenti;
- da 31 a 50 camere dichiarate: max 4 abbonamenti
- oltre 50 camere dichiarate: max 5 abbonamenti

CAMPEGGI: max 4 abbonamenti;

*gli abbonamenti non danno alcun diritto sulla riserva dei posti.

ESENZIONI AL PAGAMENTO:

- a) Veicoli targati forze dell'ordine;
- b) Vigili del Fuoco con mezzi di servizio;
- c) I veicoli delle forze armate e della polizia, dei vigili del fuoco e dei servizi di soccorso in stato di emergenza, dei quali sia palese la funzione e/o la destinazione all'espletamento di un pubblico servizio;
- d) mezzi di soccorso in servizio, ambulanze, 118 ecc.;
- e) mezzi del Comune di Mondolfo;
- f) Enti erogatori di servizi ENEL, TELECOM, GAS, POSTE ITALIANE in servizio. I veicoli dovranno essere muniti di apposito contrassegno di riconoscimento o scritta identificativa, e dovranno comprovare di essere in servizio.
- g) veicoli ad esclusiva trazione elettrica mediante l'esposizione di idoneo permesso rilasciato su richiesta dell'interessato

B.1.6 Individuazione degli obiettivi finali previsti, in termini di standard tecnici, livelli quantitativi e qualitativi

Gli obiettivi che si intendono perseguire possono essere così sintetizzati:

- garantire una maggiore rotazione della sosta dei veicoli, allo scopo di soddisfare la necessità di sosta di un alto numero di utenti che raggiungono la zona costiera per fruire delle attività balneari e le attività commerciali ivi presenti;
- nel migliorare l'ordine e la disciplina della circolazione snellendo il traffico soprattutto nel periodo estivo dato il maggiore afflusso nella zona mare;
- ridurre il fenomeno della sosta vietata che causa particolari problemi alla circolazione;
- favorire l'utilizzo di mezzi alternativi ai veicoli a motore a beneficio della sicurezza stradale e della tutela ambientale;

- riduzione dell'impatto del servizio sulle strutture operative comunali, quali risorse umane e materiali da destinare alla parte gestionale del servizio;

B.1.7 Indicazione degli assetti gestionali e tecnico-economici richiesti per conseguire gli obiettivi

L'assetto gestionale, seppur con aspetti vincolanti posti dall'amministrazione, è rimesso nelle mani del gestore del servizio che dovrà farvi fronte con il proprio *Know-how* aziendale, mentre relativamente gli aspetti tecnico-economici per l'Ente è prevedibile l'incasso di un canone stabilito nella misura del 50% degli introiti maggiorato del rialzo offerto in sede di gara e comunque con un minimo annuo garantito di € 90.000,00 (Novantamila).

B.2 - Obblighi di servizio pubblico e relative compensazioni

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

Con riferimento al servizio di gestione della sosta a pagamento in Comune di Mondolfo, gli obblighi di servizio pubblico atti a salvaguardare i diritti degli utenti e la promozione della tutela dell'ambiente, sono individuati nella parte che segue relativa alle attività connesse alla gestione della sosta regolamentata.

Altri obblighi di servizio pubblico "universale" possono riguardare l'imposizione di standard minimi delle prestazioni che devono essere assicurati alla generalità degli utenti nell'espletamento del servizio, determinando il sostenimento di oneri anche eccedenti la remuneratività della gestione da compensare con trasferimenti pubblici. Tale ultima previsione non è attualmente prevista, non si prevedono quindi compensazioni mediante trasferimenti pubblici.

I servizi/attività che vengono posti in gara corrispondono a quelli già attuati in forma sperimentale nel corso dell'anno 2023 e sono i seguenti:

1. gestione della sosta regolamentata su strada e del relativo incasso;
2. fornitura, installazione e manutenzione della relativa segnaletica stradale verticale e orizzontale, dei dispositivi tecnologici e delle apparecchiature di pagamento e di ogni altra possibile forma di pagamento al servizio di sosta regolamentata;
3. gestione completa del servizio di rilascio degli abbonamenti per l'utilizzo degli stalli di sosta a pagamento sia in modalità digitale che mediante l'istituzione di uno "sportello utente" fisico;
4. gestione e aggiornamento di un sito internet dedicato, completo di informazioni, mappe relative alla sosta e modulistica;
5. attività di accertamento delle violazioni amministrative, svolta dagli ausiliari del traffico ai sensi della legge n. 127/97 e s.m.i.;

Ulteriori servizi aggiuntivi o migliorie saranno definiti nella valutazione dell'offerta tecnica come migliorie o proposte.

Il servizio di cui al punto 1 concerne l'organizzazione e la gestione della sosta su demanio. Si tratta quindi della gestione di infrastrutture definibili come "monopoli naturali" per i quali non è possibile una gestione concorrenziale da parte di una pluralità di soggetti.

Al servizio di gestione della sosta regolamentata su strada di cui al punto 1, sono connesse le attività di cui al punto 2, 3, 4 e 5:

- L'adeguamento e la manutenzione costante della segnaletica orizzontale e verticale, permette il permanere di condizioni di sicurezza della viabilità nonché ricadute positive di immagine e cura dei luoghi;
- Il rilascio degli abbonamenti previsti, mediante sistemi digitali, con funzione di snellimento delle procedure nonché gestione di uno sportello utenti, finalizzato a soddisfare le esigenze di quella collettività meno avveza all'utilizzo di strumenti digitali;
- La creazione e l'aggiornamento di un sito internet dedicato alla sosta a pagamento, permette un accesso generalizzato ai contenuti e alle peculiarità del servizio, idoneo a soddisfare la circolazione delle informazioni e garantire la miglior fruibilità del servizio;
- Attività controllo e sanzionamento prevista e regolata dall'art. 17, commi 132 e 133, della Legge n. 127/97 s.m.i., da esercitarsi da parte del soggetto affidatario per garantire il buon funzionamento del piano complessivo della mobilità e della sosta a pagamento;

SEZIONE C - MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

C.1 - Specificazione della modalità di affidamento prescelta

C.1. Forme di affidamento possibili

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

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

I principali riflessi organizzativi sono:

- a) appalto: il Comune deve organizzare il servizio, progettare gli investimenti, ed appalta al privato solo la gestione materiale del servizio (svuotamento parcometri, manutenzioni, realizzazione opere di investimento ecc.). Il Comune ritiene di non avere il know-how e soprattutto adeguate risorse umane e per poter operare questo modello di gestione. Gli aspetti qualificanti il servizio della sosta a pagamento, implicano infatti conoscenze del mercato e delle strumentazioni tecnologiche specifiche, finalizzate a garantire alti livelli di qualità del servizio che necessita di costante aggiornamento.
- b) concessione: necessita di una buona capacità di progettazione del servizio in fase di gara, espletata quest'ultima, la gestione tendenzialmente procede secondo quanto previsto nel capitolato. Lo svantaggio principale è rappresentato dalla rigidità della gestione, intesa come rispetto contrattuale delle previsioni del capitolato, senza grandi possibilità di variazioni, personalizzazioni e sperimentazioni. Tale svantaggio si ritiene però ampiamente superato in termini di qualità, innovazione dalla qualità del servizio offerto da parte di ditte specializzate del settore, nonostante le condizioni base imposte, costituenti l'espressione della volontà dell'amministrazione comunale. Gli operatori economici del settore posseggono infatti un patrimonio di competenze, conoscenze e abilità, che le aziende sviluppano nel corso degli anni durante lo svolgimento della propria attività d'impresa.
- c) concessione a società a capitale misto pubblico-privato: viene realizzata quando il concedente non ha un sufficiente know-how di gestione e deve ricorrere al privato, in una via mediata rispetto alla concessione affidata con gara. Il modello si presenta però abbastanza complesso nella sua realizzazione.
- d) con contratto di servizio a società in house: lo strumento permette di utilizzare per la gestione del servizio un proprio organismo (nel caso specifico società) sul quale la Pubblica Amministrazione esercita il proprio controllo (sia in senso societario che fattuale, come prevede l'ordinamento comunitario). Di fatto l'organismo diventa una articolazione dell'amministrazione affidante dal quale si distingue solo in termini di soggettività giuridica e fiscale, ma non organizzativa.

A fronte delle valutazioni sopra operate, nonché per quanto evidenziato di seguito, relativamente agli aspetti economici, si ritiene che il servizio di sosta a pagamento debba essere affidato mediante concessione.

SEZIONE D -MOTIVAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLA SCELTA

D.1 - Risultati attesi

Come in parte anticipato nei paragrafi precedenti si ritiene che la gestione in concessione della sosta a pagamento, possa garantire un alto livello di servizio dovuto al patrimonio di competenze, conoscenze e abilità che le aziende sviluppano nel corso degli anni durante lo svolgimento della propria attività d'impresa, trasferendo a quest'ultime il rischio operativo, anche in ossequio all'art 15 del D.lgs 201/2022.

La sostenibilità finanziaria dell'affidamento dato in concessione è data dalla percentuale del 50% dei ricavi ottenuti dall'affidatario del servizio (al netto dell'iva) posto a base di gara e soggetta a rialzo, da corrispondere al Comune di Mondolfo. È comunque previsto un minimo annuale garantito, fissato in € 85.000 al netto dell'iva.

Tale calcolo è basato sui seguenti elementi, desumibili dalla gestione sperimentale in affidamento diretto espletata nel corso dell'anno 2023:

COSTI PER L'ENTE (al netto iva)		RICAVI	
Allestimento delle aree	€ 34.500	Incassi	€ 207.703,67 (con iva) € 170.248,91 (netto iva)
Spese per la gestione del servizio	€ 64.550	Sanzioni accertate	€ 49.844,00
Aggio sugli incassi 19%	€ 39.460		
TOTALE USCITE	€ 138.510	TOTALE ENTRATE	€ 258.495
	TOTALE INTROITI ENTE		€ 119.985

IPOTESI CON AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE PER 3 ANNI PROROGABILE DI ULTERIORI 2 ANNI

ENTRATE PER L'ENTE (al netto iva)	
Incassi	€ 170.248,91
50% a Base di gara (minimo garantito 85.000,00)	€ 85.000,00
Sanzioni accertate (ipotesi)	€ 49.844,00
TOTALE ENTRATE	€ 134.844,00

D.2 - Comparazione con opzioni alternative

Per la presente concessione non è possibile operare una comparazione efficace con il servizio erogato nel corso del 2023, dato che lo stesso consisteva in un affidamento diretto basato su un'offerta economica certa. Non è inoltre possibile reperire agevolmente informazioni utili ed adattabili alla presente procedura presso altre amministrazioni, dato il numero di variabili legate alla tipologia del servizio, quali, periodo di erogazione del servizio (annuale/stagionale), numero di stalli dedicati, caratteristiche peculiari di erogazione del servizio, numero di personale ausiliario impiegato, tariffe approvate, ecc.

D.3 Esperienza della gestione precedente

I risultati della precedente gestione sono quelli dettagliatamente descritti al punto D.1

D.4 - Analisi e motivazioni della durata del contratto di servizio

La durata della concessione viene stabilita in 3 anni, ai quali si aggiungono 2 anni di possibile rinnovo e 6 mesi di eventuale proroga tecnica.

Essendo un servizio di recente istituzione e nuovo in riferimento in particolare alla forma della concessione, si ritiene che 3 anni di durata costituiscano un tempo congruo per i seguenti motivi:

- Attuazione degli obbiettivi inerenti all'istituzione del servizio;
- rivalutazione delle condizioni della concessione, delle modalità della gestione e delle specifiche del servizio con possibilità di indire una nuova gara nel breve-medio periodo;
- valutazione di merito relativamente al servizio offerto, qualità e professionalità del soggetto affidatario;
- possibilità di optare per una nuova forma di affidamento al termine dei tre anni;

La possibilità di rinnovo per ulteriori 2 anni, in caso di positiva erogazione del servizio e corretta esecuzione del contratto produrrebbe il vantaggio di non dover procedere immediatamente ad una nuova procedura di gara, con ricadute positive date dal mancato utilizzo di risorse umane e strumentali dell'Ente, impiegate a tal fine.

SEZIONE E – STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE DI EFFICIENZA, EFFICACIA ED ECONOMICITÀ

E.1 - Monitoraggio

Entro il 31/12 di ciascun anno solare, data la stagionalità del servizio, a seguito di puntuale rendicontazione da parte del soggetto affidatario, verranno eseguite verifiche circa il corretto adempimento degli obblighi contrattuali in relazione alla qualità del servizio erogato e la realizzazione degli investimenti.