



COMUNE DI GENOVA

DELIBERAZIONE APPROVATA DAL CONSIGLIO COMUNALE NELLA SEDUTA PUBBLICA DI PRIMA CONVOCAZIONE DEL 23/12/2013

**DCC-2013-81 AFFIDAMENTO DEI SERVIZI NEL SETTORE DELLA MOBILITA' URBANA.
APPROVAZIONE DELLE RELAZIONI – EX ART. 34, CC. 20 E 21 DEL DL 179/2012 CONVERTITO IN LEGGE 221/2012 – AI FINI DELL’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI SOSTA SU SUOLO PUBBLICO, CAR SHARING, BIKE SHARING ED ALTRE ATTIVITA’ CORRELATE.**

Presiede: Il Presidente Guerello Giorgio
Assiste: Il Segretario Generale Mileti Pietro Paolo

Al momento della deliberazione risultano presenti (P) ed assenti (A) i Signori:

1	Guerello Giorgio	Presidente	P
2	Doria Marco	Sindaco	A
3	Anzalone Stefano	Consigliere	A
4	Balleari Stefano	Consigliere	P
5	Baroni Mario	Consigliere	P
6	Bartolini Maddalena	Consigliere	P
7	Boccaccio Andrea	Consigliere	P
8	Brascesco Pier Claudio	Consigliere	P
9	Bruno Antonio Carmelo	Consigliere	P
10	Burlando Emanuela	Consigliere	A
11	Campora Matteo	Consigliere	P
12	Canepa Nadia	Consigliere	P
13	Caratozzolo Salvatore	Consigliere	P
14	Chessa Leonardo	Consigliere	P
15	De Benedictis Francesco	Consigliere	P
16	De Pietro Stefano	Consigliere	P
17	Farello Simone	Consigliere	A
18	Gioia Alfonso	Consigliere	P
19	Gozzi Paolo	Consigliere	P
20	Grillo Guido	Consigliere	P
21	Lauro Lilli	Consigliere	P
22	Lodi Cristina	Consigliere	P
23	Malatesta Gianpaolo	Consigliere	P
24	Mazzei Salvatore	Consigliere	A
25	Muscara' Mauro	Consigliere	P

26	Musso Enrico	Consigliere	P
27	Musso Vittoria Emilia	Consigliere	P
28	Nicolella Clizia	Consigliere	P
29	Padovani Lucio Valerio	Consigliere	P
30	Pandolfo Alberto	Consigliere	P
31	Pastorino Gian Piero	Consigliere	P
32	Pederzoli Marianna	Consigliere	P
33	Pignone Enrico	Consigliere	P
34	Putti Paolo	Consigliere	P
35	Repetto Paolo Pietro	Consigliere	A
36	Rixi Edoardo	Consigliere	A
37	Russo Monica	Consigliere	P
38	Salemi Pietro	Consigliere	P
39	Vassallo Giovanni	Consigliere	A
40	Veardo Paolo	Consigliere	P
41	Villa Claudio	Consigliere	P

E pertanto complessivamente presenti n. 33 componenti del Consiglio.

Sono presenti alla seduta, oltre il Sindaco, gli Assessori:

1	Bernini Stefano
2	Boero Pino
3	Crivello Giovanni Antonio
4	Dagnino Anna Maria
5	Fiorini Elena
6	Fracassi Emanuela
7	Garotta Valeria
8	Lanzone Isabella
9	Miceli Francesco
10	Sibilla Carla



COMUNE DI GENOVA

125 0 0 - DIREZIONE MOBILITA'
Proposta di Deliberazione N. 2013-DL-432 del 28/11/2013

AFFIDAMENTO DEI SERVIZI NEL SETTORE DELLA MOBILITA' URBANA.
APPROVAZIONE DELLE RELAZIONI – EX ART. 34, CC. 20 E 21 DEL DL 179/2012
CONVERTITO IN LEGGE 221/2012 – AI FINI DELL’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
SOSTA SU SUOLO PUBBLICO, CAR SHARING, BIKE SHARING ED ALTRE ATTIVITA’
CORRELATE.

Il Presidente pone in discussione la proposta al Consiglio Comunale n. 79 in data 12 dicembre 2013;

- omissis -

Il Presidente ricorda che la pratica è già stata oggetto di trattazione in sede di commissione.

(omessa la discussione)

A questo punto il Presidente pone in votazione gli emendamenti nn. 4 e 5 proposti dal consigliere Grillo (P.D.L.) di seguito riportati.

Emendamento n. 4:

Ai seguenti capoversi del dispositivo di Giunta di cui il punto 8 :

- per il servizio di car sharing, la Civica Amministrazione riconoscerà al gestore un corrispettivo che dovrà essere determinato al netto dei ricavi da tariffa ed essere strutturato in modo tale da incentivare il gestore allo sviluppo verso la collettività del servizio in esame;
- analogamente, per il servizio di bike sharing, la Civica Amministrazione riconoscerà al gestore un corrispettivo che dovrà essere determinato al netto dei ricavi da tariffa ed essere strutturato in modo tale da incentivare il gestore allo sviluppo verso la collettività del servizio in esame;
- per le attività di rilascio/rinnovo dei contrassegni la Civica Amministrazione riconoscerà di norma un corrispettivo commisurato al numero di pratiche trattate dal gestore;
- per l’attività di telecontrollo dei varchi di accesso alle ZTL cittadine, la Civica Amministrazione riconoscerà un corrispettivo determinato “a corpo” per l’intera attività;

ai sopracitati punti aggiungere un capoverso finale: “ delle attività elencate il Consiglio Comunale sarà informato”.

Emendamento n. 5:

Ai seguenti capoversi del dispositivo di Giunta di cui il punto 8 :

- il contratto potrà prevedere un importo che il gestore trasferirà alla Civica Amministrazione finalizzato alle attività di monitoraggio dei servizi;
- dovranno essere ricomprese nell'ambito degli atti contrattuali opportune pattuizioni che consentano alla Civica Amministrazione la facoltà di richiedere al gestore di operare investimenti utili allo sviluppo di politiche di mobilità sostenibile;
 - » relativamente al monitoraggio dell'oggetto dell'affidamento:
- il contratto dovrà prevedere la redazione della carta dei servizi e di quant'altro necessario in merito alla qualità dei servizi attesi nei confronti dell'utenza;
- il contratto dovrà prevedere un meccanismo di verifica della qualità dei servizi erogati, anche attraverso apposite indagini;
- il contratto dovrà prevedere appositi schemi di reportistica per la quantificazione, il controllo e la verifica delle attività svolte;
 - » relativamente alla pianificazione strategica:
- il contratto dovrà prevedere meccanismi di recepimento da parte del gestore degli obiettivi fissati dalla Civica Amministrazione in merito allo sviluppo dei servizi e delle attività oggetto dell'affidamento;

ai sopracitati punti aggiungere un capoverso finale: “ degli adempimenti contrattuali il Consiglio Comunale sarà informato”

Al momento della votazione sono presenti i consiglieri: Balleari, Baroni, Bartolini, Boccaccio, Brascesco, Bruno, Campora, Canepa, Caratozzolo, Chessa, De Benedictis, De Pietro, Gioia, Gozzi, Grillo, Guerello, Lauro, Lodi, Malatesta, Muscarà, Musso E., Musso V., Nicolella, Padovani, Pandolfo, Pastorino, Pederzolli, Pignone, Putti, Russo, Salemi, Veardo, Villa, in numero di 33.

Esito della votazione sugli emendamenti fatta mediante l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Baroni, De Pietro, Nicolella: approvati all'unanimità.

A questo punto il Presidente pone in votazione l'emendamento n. 7 proposto dal consigliere Musso E. (Lista Musso) di seguito riportato:

Al punto n. 8, terzo punto elenco, secondo sottopunto elenco (“potranno essere previste...”) dopo la parola differenziate sono aggiunte le parole “..., comunque migliorative per gli utenti,”.

Al momento della votazione sono presenti i consiglieri: Balleari, Baroni, Bartolini, Boccaccio, Brascesco, Bruno, Campora, Canepa, Caratozzolo, Chessa, De Benedictis, De Pietro, Gioia, Gozzi, Grillo, Guerello, Lauro, Lodi, Malatesta, Muscarà, Musso E., Musso V., Nicolella, Padovani, Pandolfo, Pastorino, Pederzolli, Pignone, Putti, Russo, Salemi, Veardo, Villa, in numero di 33.

Esito della votazione sull'emendamento fatta mediante l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Baroni, De Pietro, Nicolella: approvato all'unanimità.

- omissis -

A questo punto il Presidente pone in votazione l'emendamento n. 10 proposto dal consigliere Musso E. (Lista Musso), di seguito riportato:

Al punto 8, quarto punto elenco, sottopunti elenco quarto e quinto, la parola "riconoscerà" è sostituita dalle parole "potrà eventualmente riconoscere, esclusivamente a fronte di un obbligo di servizio pubblico esplicitato e motivato".

Al momento della votazione sono presenti i consiglieri: Balleari, Baroni, Bartolini, Boccaccio, Brasesco, Bruno, Campora, Canepa, Caratozzolo, Chessa, De Benedictis, De Pietro, Gioia, Gozzi, Grillo, Guerello, Lauro, Lodi, Malatesta, Muscarà, Musso E., Musso V., Nicolella, Padovani, Pandolfo, Pastorino, Pederzolli, Pignone, Putti, Russo, Salemi, Veardo, Villa, in numero di 33.

Esito della votazione sull'emendamento fatta mediante l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Baroni, De Pietro, Nicolella: approvato all'unanimità.

Il Presidente pone quindi in votazione la proposta della Giunta nel testo, con gli allegati parte integrante, di seguito riportato, comprensivo degli emendamenti come sopra approvati, sui quali sono stati espressi i competenti pareri.

Su proposta dell'Assessore alle Finanze Francesco Miceli, di concerto con l'Assessore alla Mobilità e Traffico, Anna Maria Dagnino;

PREMESSO

- che la Deliberazione di Consiglio Comunale n. 00079/2010, "LINEE DI INDIRIZZO AI FINI DELLO SVOLGIMENTO DI PROCEDURA AD EVIDENZA PUBBLICA EX ART. 23-BIS, C. 2, LETTERA A) DELLA LEGGE 133/2008 PER LA GESTIONE DELLA SOSTA ED ATTIVITÀ CORRELATE" stabiliva di procedere, ai sensi dell'art. 23-bis, c. 2, lettera a) della Legge 133/2008 e s.m.i., all'affidamento del servizio di sosta su suolo pubblico ed in strutture dedicate e delle attività ad esso correlate con procedura ad evidenza pubblica, a meno di modifiche sostanziali del quadro normativo che avrebbero, quindi, implicato un nuovo atto di indirizzo da parte del Consiglio Comunale;

RILEVATO

- che le forme di gestione dei servizi pubblici locali (SPL) hanno subito negli ultimi anni una tumultuosa evoluzione normativo – giurisprudenziale così riassumibile:

- » a seguito di consultazione referendaria, il DPR 113/2011 ha abrogato l'art. 23-bis del DL 112/2008 convertito in Legge 133/2008, modificato ed integrato dall'art. 15 del DL 135/2009 convertito in Legge 166/2009; nonché ha abrogato il DPR 168/2010, regolamento di attuazione del citato art. 23-bis;
- » l'abrogazione dell'articolo 23-bis non comporta alcuna reviviscenza della normativa previgente, dallo stesso abrogata, ed in particolare dei commi 5, 5-bis, 6, 7, 8, 9, 14, 15-bis, 15-ter, 15-quater dell'art. 113 del D.Lgs. 267/2000 s.m.i;
- » con l'approvazione della Legge n. 148/2011, conversione con modifiche del DL 138/2011, il quadro normativo di riferimento in materia di gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica torna ad essere simile alla situazione antecedente l'esito della consultazione referendaria;
- » la sentenza Corte Cost. 199/2012 ha dichiarato l'incostituzionalità dell'art. 4 del DL 138/2011, convertito in Legge 148/2011, ed anche delle modifiche ed integrazioni allo stesso apportate dall'art. 9 della Legge 183/2011, dall'art. 25, c. 1 del DL 1/2012, convertito in Legge 27/2012, dall'art. 53 del DL 83/2012;
- » con l'art. 34, cc. 20 e 21 del DL 179/2012, convertito con modificazioni in Legge 221/2012, il legislatore torna ad interessarsi della materia dei servizi, delle attività e delle società pubbliche locali, prevedendo quanto segue:
 - *“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”;*
 - *“Gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea devono essere adeguati entro il termine del 31 dicembre 2013 pubblicando, entro la stessa data, la relazione prevista al comma 20. Per gli affidamenti in cui non è prevista una data di scadenza gli enti competenti provvedono contestualmente ad inserire nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto un termine di scadenza dell'affidamento. Il mancato adempimento degli obblighi previsti nel presente comma determina la cessazione dell'affidamento alla data del 31 dicembre 2013”;*

PRESO PERTANTO ATTO

- che, ai sensi della sopra citata normativa, il Comune di Genova ha l'obbligo di pubblicare sul proprio sito internet le relazioni per i servizi pubblici locali di cui è titolare, adeguando ove necessario la forma di affidamento in conformità ai principi previsti dalla normativa europea;

CONSIDERATO

- che, per il settore della mobilità, il Comune di Genova è:
 - » ente titolato all'affidamento dei seguenti servizi:
 - sosta a pagamento su suolo pubblico;
 - car sharing;
 - bike sharing;
 - » ente affidatario del vigente servizio di trasporto pubblico locale, competenza che, ai sensi della recente evoluzione normativa regionale di settore, è ora a carico dell'ente d'ambito regiona-

le;

RILEVATO

- che la attuale forma di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale (proroga tecnica del Contratto di Servizio affidato con procedura concorsuale ai sensi dell'opzione prevista dall'art. 5 comma 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia) è pienamente conforme alla disciplina europea;
- che, quindi, ai sensi dell'art. 34 del DL 179/2012, il Comune di Genova, al momento, ha quale unico obbligo la pubblicazione di apposita relazione inerente lo stato di fatto dell'affidamento;
- che, per diverse ragioni nel seguito descritte, occorre invece rivedere il quadro degli affidamenti dei servizi di sosta su suolo pubblico, car sharing e bike sharing, al fine di essere pienamente rispondenti ai principi previsti dalla normativa europea;

CONSIDERATO

- che, come assunto dalla giurisprudenza ed in particolare dalla Sentenza del Consiglio di Stato, Sez. VI, 11.02.2013 n. 762, “[...] stante l'abrogazione referendaria dell'art. 23-bis del DL 112/2008 e la declaratoria di incostituzionalità dell'art. 4 del DL 138/2011, e le ragioni del quesito referendario (lasciare maggiore scelta agli enti locali sulle forme di gestione dei servizi pubblici locali, anche mediante internalizzazione e società in house) è venuto meno il principio, con tali disposizioni perseguito, della eccezionalità del modello in house per la gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica. Si applica invece la disciplina comunitaria sui presupposti e condizioni per l'utilizzo delle società in house [...]”;
- che il venir meno di una specifica regolamentazione nazionale comporta che la gestione dei servizi pubblici locali debba conformarsi ai principi generali posti dal dettato comunitario, nonché dalla giurisprudenza sviluppata nel tempo su tale materia.
Tali principi, in estrema sintesi, sono contenuti:
 - » negli artt. 14 e da 101 a 106 del Trattato di Funzionamento dell'Unione Europea;
 - » nelle conclusioni della sentenza Corte Giustizia UE c.d. Teckal / C-107/1998 del 18.11.1999;
 - » nella risoluzione del Parlamento Europeo del 18.05.2010 sui nuovi sviluppi in materia di appalti pubblici (2009/2175(INI)), in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 31.05.2011;

CONSIDERATO QUINDI

- che, alla luce di quanto esposto ai punti precedenti, le alternative che si configurano per l'assegnazione della gestione del servizio di sosta su suolo pubblico sono:
 - » assegnazione diretta a soggetti allo scopo costituiti nella forma di società di capitali mediante il modello dell'*in house providing*;
 - » assegnazione del servizio mediante procedura ad evidenza pubblica;
 - » assegnazione del servizio a società mista pubblico-privato, con individuazione del socio operatore mediante procedura ad evidenza pubblica;

RILEVATO

- che, in ossequio a quanto previsto dall'art. 34, cc. 20 e 21 del DL 179/2012, si è proceduto ad una ricognizione dei servizi di sosta a pagamento su suolo pubblico, car sharing e bike sharing, le cui risultanze sono espresse nelle relazioni riportate quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento in:
 - » Allegato 1, per quanto riguarda il servizio di sosta a pagamento su suolo pubblico;
 - » Allegato 2, per quanto riguarda i servizi di car sharing e bike sharing;i cui contenuti riguardano:
 - » Illustrazione dei principi generali inerenti il servizio in trattazione:
 - descrizione delle modalità di gestione del servizio;
 - analisi dei principi ed obblighi specifici di servizio pubblico ed universale da osservare;
 - tariffe applicate ed eventuale compensazioni economiche;
 - » Analisi della forma di affidamento prescelta:
 - individuazione delle norme di settore regolanti la materia;
 - esplicitazioni delle ragioni che hanno indotto il comune alla scelta del tipo di affidamento;
 - illustrazione della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo rispetto alla forma prescelta;

RITENUTO

- che la forma di affidamento più opportuna per i servizi in oggetto (sosta a pagamento su suolo pubblico, car sharing e bike sharing) sia quella dell'*in house providing* per le motivazioni riportate nelle relazioni allegare e di seguito sintetizzate:
 - » in merito al servizio di sosta a pagamento su suolo pubblico:
 - necessità di tipo organizzativo, a cui l'*in-house* risponde al meglio, configurandosi come rapporto interorganico, ancillare alla programmazione comunale, e non già come rapporto contrattuale intersoggettivo; in quanto il modello di regolamentazione della sosta adottato dalla Civica Amministrazione è strettamente vincolato all'evolvere delle politiche di mobilità cittadina, nel contesto delle scelte operate negli appositi strumenti pianificatori (PUC, PUM – oggetto peraltro di periodici aggiornamenti), rendendo possibile, quando necessario, il ricorso allo *jus variandi*;
 - difficoltà di gestione di un Contratto di Servizio con soggetti terzi privati che preveda la possibilità di continuare ad alimentare le modalità di monitoraggio del regime di sosta adottato, con strumenti di tipo partecipativo, come quelle ad oggi implementate, apportando opportuni correttivi alla regolamentazione, a valle dell'analisi delle istanze provenienti dal territorio;
 - » in merito al servizio di car sharing:
 - a fronte dei buoni risultati raggiunti in termini di efficacia del servizio, è indubbio rilevare come il modello gestionale adottato e l'esperienza della società mista non abbiano condotto ad altrettanti soddisfacenti risultati in termini di efficienza ed economicità. Ritenendo però l'Amministrazione cruciale il mantenimento di tale servizio quale complementare all'offerta del TPL, si rende necessario una rivisitazione del modello gestionale ed organizzativo del servizio, che possa modificare parzialmente la struttura dei costi. E' ritenuto, dunque, opportuno ricondurre la gestione ad un nuovo soggetto a totale controllo pubblico, in grado di assorbire le competenze dell'attuale gestore, mettendo a disposizione la propria esperienza, soprattutto nell'ambito di gestione dell'utenza, i servizi sviluppati e la struttura, al fine di trarre significativi obiettivi di economicità nella gestione;

- » in merito al servizio di bike sharing:
 - l'affidamento del servizio appare una naturale conseguenza di un sistema di gestione integrata di strumenti di regolazione della domanda di mobilità quali la sosta ed il car sharing;
 - valgono le medesime considerazioni fatte nei punti precedenti in merito alla economicità di una gestione unitaria;
- » come considerazioni a carattere generale, si evidenzia come:
 - dal punto di vista della governance, la società a totale partecipazione pubblica garantisce semplicità ed immediatezza di regole decisionali, a fronte del più complesso equilibrio che si deve realizzare nell'ambito della società mista con socio operatore (dove il principale appaltatore – soggetto privato – condivide il governo della società mista con la parte pubblica, in un sempre delicato equilibrio tra esercizio del controllo e soggezione al controllo dell'appaltatore stesso), e dell'altrettanto complesso meccanismo di sola programmazione e controllo, da parte del soggetto pubblico, sull'affidatario individuato con gara (alternativa all'affidamento alla società *in house* ed alla società mista), a mezzo del contratto di servizio, con maggiore complessità di verifica su attività specialistiche svolte totalmente da parte di terzi;
 - gli aspetti di governance, di cui al punto precedente, rappresentano un'opportunità di non poca rilevanza per la gestione del car sharing, in un momento in cui è necessario valutare il nuovo andamento gestionale del servizio, sottoponendolo in corso d'opera ad eventuali correttivi dal punto di vista del dimensionamento e dell'organizzazione, al fine di garantirne il necessario raggiungimento dell'equilibrio economico;

RITENUTO QUINDI

- di dover approvare il contenuto delle relazioni, riportate negli Allegati 1 e 2 quali parti integranti e sostanziali della presente deliberazione, al fine della loro pubblicazione sul sito internet istituzionale dell'Ente e dell'adeguamento delle condizioni regolanti l'affidamento ai principi della normativa comunitaria;

CONSIDERATO INOLTRE

- che, ad oggi, i servizi in oggetto sono gestiti rispettivamente da:
 - » Genova Parcheggi SpA, per quanto riguarda i servizi di sosta a pagamento su suolo pubblico e bike sharing;
 - » Genova Car Sharing srl, società interamente partecipata da Genova Parcheggi SpA, per quanto riguarda il servizio di car sharing;
- che Genova Parcheggi Spa è anche affidataria di alcune attività accessorie e complementari alla sosta quali:
 - » il rilascio di contrassegni per la sosta dei soggetti portatori di handicap;
 - » il rilascio di contrassegni per il transito nelle ZTL – Zone a Traffico Limitato cittadine;
 - » il rilascio di contrassegni per il transito sulle corsie gialle;
 - » il telecontrollo dei varchi installati in prossimità degli accessi alla ZTL Centro Storico;
- che in un'ottica di migliore gestione delle risorse, dal punto di vista operativo tali attività sono profondamente integrate tra loro e con le attività di gestione della sosta a pagamento su suolo pubblico; si può citare a titolo di esempio:
 - » l'utilizzo di un'unica piattaforma per il rilascio sia dei contrassegni di sosta sia dei contrassegni citati al punto precedente;

- » la predisposizione di un unico front office polifunzionale;
- » la disponibilità di un call centre unico;

VISTE INOLTRE

- le conclusioni della recente sentenza della Corte dei Conti, sez. regionale di controllo per la Regione Lombardia, 07.10.2013, n. 41, in materia di attività strumentali rese a favore delle pubbliche amministrazioni, con l'analisi del relativo percorso normativo iniziato nel 2006 con l'art. 13 del D.L. n. 223/2006, Legge di conversione n. 248/2006, a cui è succeduto il dettato normativo dell'art. 3, commi 27 e segg. della Legge Finanziaria 2008 ed, infine, l'art. 4, commi 7 e 8 del D.L. 95/2012, convertito con modificazioni dalla Legge n. 135/2012, secondo cui, per quanto di interesse, si stabilisce che:
 - » “[...] non potrà pertanto procedersi ad affidamento, né con gara, né in via diretta, nei confronti di società che, pur non ricadenti nelle previsioni dell'art. 4, commi 1 e 3, violano il decreto Bersani (società multi-utilities ad oggetto eterogeneo, che hanno ad oggetto servizi strumentali e di interesse generale e/o che svolgono attività extramoenia) a cui si applicano, quindi, le limitazioni e le sanzioni di cui al commi 1 e 4, dell'art. 13, del D.L. n. 223/2006 (divieto di affidamento e nullità dei contratti)”;
 - » “Per contro, potrà procedersi ad affidamento diretto nei confronti delle società che ricadono nell'area di esclusione di entrambe le norme, tra queste, *exempli gratia*:
le società che svolgano servizi di interesse generale che, peraltro, svolgano di fatto e residualmente attività strumentali, come fase del processo di produzione di servizi di interesse generale cui sono preordinate. Per tali società, infatti, non si può affermare sussista una violazione del decreto Bersani, in quanto l'oggetto sociale rimane omogeneo e non qualificabile attività strumentale. Solo in questo caso si può parlare di “prevalenza” non incompatibile con la prescrizione di esclusività di cui al comma 2, dell'art. 13, del Decreto Bersani e, al contempo, rilevante ai fini dell'esclusione di cui al comma 3, dell'art. 4 della Spending Review”;

CONSIDERATO QUINDI

- che le attività ad oggi svolte da Genova Parcheggio rispondono alle previsioni della suddetta Sentenza e, dunque, esistono i presupposti normativi e giurisprudenziali per poter procedere ad un unico affidamento congiunto di servizi pubblici locali ed attività correlate;

ATTESO

- che la normativa comunitaria prevede per la gestione in house il rispetto delle tre seguenti condizioni:
 - » capitale della società affidataria totalmente pubblico;
 - » controllo esercitato dall'aggiudicante sull'affidatario di “contenuto analogo” a quello esercitato dall'aggiudicante stesso sui propri uffici;
 - » svolgimento della parte prevalente dell'attività dell'affidatario in favore dell'aggiudicante;

TENUTO CONTO

- che la consolidata giurisprudenza sviluppatasi negli anni in materia di affidamento dei servizi pubblici locali sancisce che le condizioni per l'affidamento diretto debbano essere interpretate in modo restrittivo, poiché l'*in house providing* costituisce un'eccezione rispetto alla regola generale dell'affidamento a terzi mediante procedura ad evidenza pubblica.
L'eccezione è giustificata dal diritto comunitario sulla base di una valutazione per cui le tre condizioni sopra citate garantiscono che il rapporto *in house* non si configura come rapporto contrattuale intersoggettivo, distorsivo del confronto concorrenziale, bensì come necessità organizzativa, sancita come rapporto interorganico;

RICHIAMATA

- la Delibera di Consiglio Comunale n. 00078/2010, "RIDUZIONE DEL CAPITALE SOCIALE DI AMI SPA FINALIZZATO AL RIENTRO, NELLA DIRETTA PARTECIPAZIONE DEL COMUNE, DI GENOVA PARCHEGGI SPA", con cui la Civica Amministrazione ha intrapreso un percorso di modifica sia dell'assetto societario di Genova Parcheggi SpA sia delle norme statutarie della stessa, in modo da meglio adeguare l'operatività della società alle esigenze dell'Ente, rafforzando nel contempo le modalità di controllo analogo, secondo la normativa e la giurisprudenza nazionale e comunitaria;

CONSIDERATO

- che il configurato controllo si esplicita, come già riportato nella citata deliberazione, in via esemplificativa:
 - » nell'obbligo di trasmissione e di preventiva approvazione dei documenti di programmazione e del piano industriale, nella facoltà di modifica degli schemi tipo di contratto di servizio, nel potere di verifica dello stato di attuazione degli obiettivi assegnati anche sotto il profilo della efficacia, efficienza ed economicità;
 - » nell'approvazione da parte dell'Amministrazione delle deliberazioni societarie di amministrazione straordinaria e degli atti fondamentali della gestione (il bilancio, la relazione programmatica, l'organigramma, il piano degli investimenti, il piano di sviluppo);
 - » nella nomina e revoca di componenti del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale della società da parte del soggetto controllante;

PRESO ATTO

- che, al momento della citata DCC n. 00078/2010, il capitale di Genova Parcheggi SpA era interamente posseduto da AMI SpA (società a sua volta partecipata al 100% dal Comune di Genova), configurando quindi un rapporto di partecipazione pubblica indiretta;
- che con la medesima deliberazione n. 00078/2010, il Consiglio Comunale ha approvato:
 - » la riduzione volontaria del capitale sociale di AMI SpA al fine di consentire il rientro nella diretta disponibilità del Comune di Genova della società Genova Parcheggi SpA;
 - » di autorizzare il Sindaco ad introdurre nello statuto della società Genova Parcheggi SpA

più stringenti strumenti di controllo finanziario e gestionale a favore dell'Amministrazione;

RICHIAMATA INOLTRE

- la Delibera di Consiglio Comunale n. 00032/2013, "CHIUSURA DELLA LIQUIDAZIONE DI AMI SPA IN COERENZA CON LE DELIBERAZIONI N. 10 DEL 2008 E N. 78 DEL 2010: ASSEGNAZIONE DI BENI MOBILI (AZIONI DI GENOVA PARCHEGGI) E IMMOBILI AL SOCIO COMUNE DI GENOVA DA PARTE DI AMI SPA", con cui, quale conseguenza della chiusura della liquidazione di AMI SpA, è stata accettata la proposta del liquidatore di assegnazione al Comune di Genova, socio unico di AMI SpA, del pacchetto azionario della società Genova Parcheggi SpA;

CONSIDERATO QUINDI

- che a seguito di detta Delibera, il 100% del capitale sociale di Genova Parcheggi SpA risulta ora posseduto in via diretta dal Comune di Genova;

RICHIAMATA INOLTRE

- la proposta di Giunta al Consiglio Comunale n. 00075/2013 con cui è stato approvato il nuovo statuto di Genova Parcheggi SpA;

VISTE

- le nuove disposizioni statutarie che introducono tutti gli elementi necessari affinché il Comune di Genova eserciti un controllo analogo sulle attività di Genova Parcheggi SpA;

CONSIDERATO QUINDI

- che la società Genova Parcheggi SpA, per le motivazioni espresse nei punti precedenti, risponde pienamente ai criteri individuati quali necessari per la gestione in house dei servizi oggetto di affidamento:
 - » essendo il capitale sociale di Genova Parcheggi SpA interamente posseduto dal Comune di Genova;
 - » essendo state introdotte esplicite norme statutarie regolanti il controllo analogo;
 - » risultando che le attività svolte da Genova Parcheggi SpA sono, in ampia prevalenza, rivolte al Comune di Genova;

RITENUTO QUINDI

- opportuno che, come peraltro già esplicitato nella citata DCC n. 00078/2010, il Comune di Genova, in coerenza con la propria strategia di riordino delle società partecipate, mantenga uno strumento operativo di governance pubblica dei servizi afferenti alla mobilità delle persone. Tale questione emerge con particolare rilevanza nel caso della gestione della sosta su suolo pubblico così come declinata nel contesto genovese: in ambito cittadino gran parte delle aree regolamentate secondo la disciplina Blu Area sono attualmente istituite in fase sperimentale (a

seguito delle vicende legate ai ricorsi al Tribunale Amministrativo Regionale – si vedano la Deliberazione di Consiglio Comunale n. 00025/2013 e le conseguenti Deliberazioni della Giunta Comunale nn. 00112/2013, 00137/2013, 00138/2013, 00139/2013 e 00140/2013) e pertanto potenzialmente soggette ai cambiamenti che si rendessero necessari in seguito al confronto con gli stakeholder.

Si rileva come tale modello, che richiede un elevato grado di flessibilità, risulterebbe di fatto incompatibile con un affidamento ad un gestore privato non soggetto ad un rapporto interorganico con la Civica Amministrazione;

- che l'operato di Genova Parcheggi SpA, in qualità di gestore del servizio di sosta su suolo pubblico, del servizio di bike sharing, nonché delle attività accessorie attualmente affidategli, sia da ritenersi pienamente efficace, nei termini di raggiungimento degli obiettivi richiesti dalla Civica Amministrazione, rispetto della tempistica nelle attività svolta, qualità del servizio erogato;
- che l'esperienza e la professionalità acquisita dagli addetti di Genova Parcheggi SpA, impiegati sia nella gestione del servizio della sosta sia nelle ulteriori attività correlate, garantiscono un elevato grado di qualità del servizio offerto all'utenza;

RITENUTO DUNQUE OPPORTUNO

- adeguare gli indirizzi in allora approvati dal Consiglio Comunale con la citata deliberazione n. 00079/2010, ritenendo maggiormente rispondente al contesto attuale una forma di affidamento dei servizi di:
 - » sosta a pagamento su suolo pubblico ed in strutture dedicate;
 - » car sharing;
 - » bike sharing;nonché delle attività accessorie e direttamente correlate a tali servizi quali:
 - » rilascio/rinnovo di contrassegni per l'accesso alle ZTL di tutto il territorio comunale, per i soggetti portatori di handicap, per la circolazione lungo le corsie riservate;
 - » telecontrollo dei varchi di accesso alle ZTL cittadine;secondo il modello dell'*in house providing*, per le motivazioni dettagliate nelle relazioni ex art. 34, cc. 20 e 21 del DL 179/2012, riportate quali Allegati 1 e 2, parti integranti e sostanziali del presente provvedimento;
- avvalersi della società Genova Parcheggi SpA, quale soggetto gestore di tutti i servizi ed attività declinati al punto precedente secondo il modello dell'*in house providing*;

RITENUTO QUINDI NECESSARIO

- anche in ossequio a quanto previsto dalla già citata Deliberazione di Consiglio Comunale n. 00079/2010, procedere alla ridefinizione degli atti che regolamentano i rapporti tra Civica Amministrazione e Genova Parcheggi SpA, attuale soggetto gestore del servizio di sosta su suolo pubblico e dei servizi accessori, secondo quanto disposti dalla vigente normativa, ai sensi dell'art.34, cc.20 e 21, del DL 179/2012, convertito in Legge 221/2012;
- stabilire le seguenti linee di indirizzo a cui i nuovi atti contrattuali dovranno sottostare:

» relativamente all'oggetto dell'affidamento, il contratto dovrà regolare le modalità di gestione dei seguenti servizi:

- sosta a pagamento su suolo pubblico;
- car sharing;
- bike sharing;

nonché le seguenti attività accessorie e direttamente correlate a tali servizi, quali:

- il rilascio/rinnovo di contrassegni per l'accesso alle ZTL di tutto il territorio comunale, per i soggetti portatori di handicap, per la circolazione lungo le corsie riservate;
- il telecontrollo dei varchi di accesso alle ZTL cittadine;

» relativamente alla durata dell'affidamento, il contratto dovrà avere un orizzonte temporale tale da permettere al gestore di ammortizzare gli eventuali investimenti che si rendessero necessari per lo sviluppo dei servizi e delle attività in oggetto. Viene quindi indicato quale termine di scadenza dell'affidamento il 30.06.2017, con una opzione di rinnovo per ulteriori 3 anni, prevedendo sin d'ora la possibilità di revisione degli atti contrattuali alla scadenza del 30.06.2017;

» relativamente alle tariffe:

- il gestore, nei rapporti con gli utenti del servizio e delle attività, applicherà le tariffe determinate dalla Civica Amministrazione;

- potranno essere previste forme di autonomia da parte del gestore per la applicazione di tariffe a carattere promozionale o differenziate qualora le condizioni di mercato lo rendessero opportuno; il contratto dovrà tuttavia prevedere i criteri entro i quali il gestore potrà esercitare tale autonomia e prevedere altresì le opportune forme di comunicazione e/o autorizzazione preventiva da parte della Civica Amministrazione;

- per i servizi di sosta a pagamento su suolo pubblico, car sharing e bike sharing, i ricavi da tariffa saranno di totale competenza del gestore;

- per le attività di rilascio/rinnovo dei contrassegni il gestore trasferirà di norma al Comune di Genova l'intero ammontare dei ricavi da tariffa;

» relativamente ai rapporti economici tra le parti:

- per il servizio di sosta, il gestore riconoscerà alla Civica Amministrazione un canone periodico, omnicomprendente di COSAP, che dovrà essere definito con il fine di massimizzare il beneficio per la Civica Amministrazione, tenendo conto dell'equilibrio economico della società;

- il canone per il servizio di sosta potrà essere formato da una parte fissa ed una parte variabile e potrà determinarsi in funzione sia della effettiva disponibilità degli spazi oggetto di concessione, sia tenendo in conto anche il valore della produzione della società relativamente al servizio trattato;

- il contratto dovrà prevedere forme di adeguamento del canone alle eventuali manovre tariffarie deliberate dalla Civica Amministrazione, in modo tale che le risultanze in termini di variazione degli introiti siano di esclusiva competenza della Civica Amministrazione;

- per il servizio di car sharing, la Civica Amministrazione riconoscerà al gestore un corrispettivo che dovrà essere determinato al netto dei ricavi da tariffa ed essere strutturato in modo tale da incentivare il gestore allo sviluppo verso la collettività del servizio in esame;

- analogamente, per il servizio di bike sharing, la Civica Amministrazione riconoscerà al gestore un corrispettivo che dovrà essere determinato al netto dei ricavi da tariffa ed essere strutturato in modo tale da incentivare il gestore allo sviluppo verso la collettività del servizio in esame;

- per le attività di rilascio/rinnovo dei contrassegni la Civica Amministrazione riconoscerà di norma un corrispettivo commisurato al numero di pratiche trattate dal gestore;

- per l'attività di telecontrollo dei varchi di accesso alle ZTL cittadine, la Civica Amministrazione riconoscerà un corrispettivo determinato "a corpo" per l'intera attività;

- il contratto potrà prevedere un importo che il gestore trasferirà alla Civica Amministrazione finalizzato alle attività di monitoraggio dei servizi;
 - dovranno essere ricomprese nell'ambito degli atti contrattuali opportune pattuizioni che consentano alla Civica Amministrazione la facoltà di richiedere al gestore di operare investimenti utili allo sviluppo di politiche di mobilità sostenibile;
 - » relativamente al monitoraggio dell'oggetto dell'affidamento:
 - il contratto dovrà prevedere la redazione della carta dei servizi e di quant'altro necessario in merito alla qualità dei servizi attesi nei confronti dell'utenza;
 - il contratto dovrà prevedere un meccanismo di verifica della qualità dei servizi erogati, anche attraverso apposite indagini;
 - il contratto dovrà prevedere appositi schemi di reportistica per la quantificazione, il controllo e la verifica delle attività svolte;
 - » relativamente alla pianificazione strategica:
 - il contratto dovrà prevedere meccanismi di recepimento da parte del gestore degli obiettivi fissati dalla Civica Amministrazione in merito allo sviluppo dei servizi e delle attività oggetto dell'affidamento;
- che la Direzione Mobilità, in virtù del rapporto interorganico espressamente previsto dal modello dell'*in house providing*, provveda, tenendo conto delle linee di indirizzo precedentemente definite, alla redazione dei nuovi atti contrattuali, entro il termine del 30.06.2014, secondo i criteri ritenuti più opportuni a perseguire l'obiettivo di massima efficienza organizzativa e gestionale e massimo beneficio per la Civica Amministrazione;
 - stabilire che la società Genova Parcheggio SpA ponga fra i suoi obiettivi il contenimento dei costi, elemento che assume particolare rilevanza una volta perfezionato l'affidamento diretto dei servizi secondo il modello *in house*, alla luce sia di quanto stabilito dalla Delibera n° 27 del 12.05.2011 della Corte dei Conti – Sezioni Riunite, sia di quanto determinato nell'ambito della manovra finanziaria in tema di "Patto di Stabilità Interno" (articolo 20 comma 9 del Decreto Legge 6 luglio 2011, n.98, convertito in Legge n. 111 del 15 luglio 2011);

CONSIDERATO INFINE

- che il modello di gestione, delineato nei punti precedenti, dei servizi e delle attività accessorie oggetto del presente affidamento si pone quale fine ultimo la massima efficacia ed efficienza gestionale in un'ottica di massimizzazione della qualità dei servizi offerti;
- che il nuovo assetto degli affidamenti, esplicitato con il presente provvedimento, rende non strategico il mantenimento della struttura di Genova Car Sharing srl, società a totale partecipazione di Genova Parcheggio SpA,

RITENUTO PERTANTO

- di dover avviare, sulla base di un apposito progetto da svilupparsi da parte dei soggetti coinvolti, il processo di fusione per incorporazione di Genova Car Sharing srl in Genova Parcheggio SpA;

Visti gli allegati pareri in ordine alla regolarità tecnica e contabile del presente provvedimento espressi rispettivamente dal responsabile del settore competente e dal Responsabile di Ragioneria nonché l'attestazione sottoscritta dal Responsabile del Servizio Finanziario ed il parere di legittimità espresso dal Segretario Generale;

La Giunta
PROPONE
AL Consiglio Comunale

- 1) di dichiarare ai sensi dell'art. 34, comma 21, DL 179/2012, che l'attuale forma di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale (proroga tecnica del Contratto di Servizio affidato con procedura concorsuale ai sensi dell'opzione prevista dall'art. 5 comma 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia) è pienamente conforme alla disciplina europea e che pertanto il Comune di Genova, al momento, ha quale unico obbligo la pubblicazione di apposita relazione inerente lo stato di fatto dell'affidamento;
- 2) di approvare le relazioni ex art. 34, cc. 20 e 21, del DL 179/2012, riportate quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento in:
 - » Allegato 1, per quanto riguarda il servizio di sosta a pagamento su suolo pubblico;
 - » Allegato 2, per quanto riguarda i servizi di car sharing e bike sharing;procedendo alla loro pubblicazione sul sito internet dell'Ente;
- 3) per le motivazioni sintetizzate nelle premesse e dettagliate nelle relazioni di cui al punto precedente, di stabilire che la forma di affidamento più opportuna per i servizi in oggetto (sosta a pagamento su suolo pubblico, car sharing e bike sharing) sia quella dell'*in house providing*;
- 4) di dare atto che la recente giurisprudenza consente di procedere ad un affidamento congiunto nei confronti di società che svolgono servizi di interesse generale e residualmente attività strumentali, come fase del processo di produzione di servizi di interesse generale cui sono preordinate;
- 5) di stabilire pertanto che la società Genova Parcheggi SpA, per le motivazioni espresse nelle premesse, risponde pienamente ai criteri individuati quali necessari per la gestione *in house* dei servizi oggetto di affidamento:
 - » essendo il capitale sociale di Genova Parcheggi SpA interamente posseduto dal Comune di Genova;
 - » essendo state introdotte esplicite norme statutarie regolanti il controllo analogo;
 - » risultando che le attività svolte da Genova Parcheggi SpA sono, in ampia prevalenza, rivolte al Comune di Genova;
- 6) di adeguare gli indirizzi contenuti nella Deliberazione di Consiglio Comunale n. 00079/2010, ritenendo maggiormente rispondente al contesto attuale una forma di affidamento dei servizi di:
 - » sosta a pagamento su suolo pubblico ed in strutture dedicate;

- » car sharing;
 - » bike sharing;
- nonché delle attività accessorie e direttamente correlate a tali servizi quali:
- » rilascio/rinnovo di contrassegni per l'accesso alle ZTL di tutto il territorio comunale, per i soggetti portatori di handicap, per la circolazione lungo le corsie riservate;
 - » telecontrollo dei varchi di accesso alle ZTL cittadine;
- secondo il modello dell'*in house providing*, per le motivazioni dettagliate nelle relazioni ex art. 34, cc. 20 e 21 del DL 179/2012, riportate quali Allegati 1 e 2, parti integranti e sostanziali del presente provvedimento;
- 7) di avvalersi della società Genova Parcheggio SpA, quale soggetto gestore di tutti i servizi ed attività declinati al punto precedente secondo il modello dell'*in house providing*;
- 8) di dare mandato alle Direzioni competenti di adeguare, entro il 30.06.2014, gli atti contrattuali secondo le seguenti linee di indirizzo:
- » relativamente all'oggetto dell'affidamento, il contratto dovrà regolare le modalità di gestione dei seguenti servizi:
 - sosta a pagamento su suolo pubblico;
 - car sharing;
 - bike sharing;

nonché le seguenti attività accessorie e direttamente correlate a tali servizi, quali:

 - il rilascio/rinnovo di contrassegni per l'accesso alle ZTL di tutto il territorio comunale, per i soggetti portatori di handicap, per la circolazione lungo le corsie riservate;
 - il telecontrollo dei varchi di accesso alle ZTL cittadine;
 - » relativamente alla durata dell'affidamento, il contratto dovrà avere un orizzonte temporale tale da permettere al gestore di ammortizzare gli eventuali investimenti che si rendessero necessari per lo sviluppo dei servizi e delle attività in oggetto. Viene quindi indicato quale termine di scadenza dell'affidamento il 30.06.2017, con una opzione di rinnovo per ulteriori 3 anni, prevedendo sin d'ora la possibilità di revisione degli atti contrattuali alla scadenza del 30.06.2017;
 - » relativamente alle tariffe:
 - il gestore, nei rapporti con gli utenti del servizio e delle attività, applicherà le tariffe determinate dalla Civica Amministrazione;
 - potranno essere previste forme di autonomia da parte del gestore per la applicazione di tariffe a carattere promozionale o differenziate, comunque migliorative per gli utenti, qualora le condizioni di mercato lo rendessero opportuno; il contratto dovrà tuttavia prevedere i criteri entro i quali il gestore potrà esercitare tale autonomia e prevedere altresì le opportune forme di comunicazione e/o autorizzazione preventiva da parte della Civica Amministrazione;
 - per i servizi di sosta a pagamento su suolo pubblico, car sharing e bike sharing, i ricavi da tariffa saranno di totale competenza del gestore;
 - per le attività di rilascio/rinnovo dei contrassegni il gestore trasferirà di norma al Comune di Genova l'intero ammontare dei ricavi da tariffa;
 - » relativamente ai rapporti economici tra le parti:
 - per il servizio di sosta, il gestore riconoscerà alla Civica Amministrazione un canone periodico, onnicomprensivo di COSAP, che dovrà essere definito con il fine di massimizzare il beneficio per la Civica Amministrazione, tenendo conto dell'equilibrio economico della società;
 - il canone per il servizio di sosta potrà essere formato da una parte fissa ed una parte variabile e potrà determinarsi in funzione sia della effettiva disponibilità degli spazi oggetto di concessione, sia tenendo in conto anche il valore della produzione della società relativamente al ser-

vizio trattato;

- il contratto dovrà prevedere forme di adeguamento del canone alle eventuali manovre tariffarie deliberate dalla Civica Amministrazione, in modo tale che le risultanze in termini di variazione degli introiti siano di esclusiva competenza della Civica Amministrazione;
 - per il servizio di car sharing, la Civica Amministrazione potrà eventualmente riconoscere, esclusivamente a fronte di un obbligo di servizio pubblico esplicitato e motivato, al gestore un corrispettivo che dovrà essere determinato al netto dei ricavi da tariffa ed essere strutturato in modo tale da incentivare il gestore allo sviluppo verso la collettività del servizio in esame. Delle attività elencate il Consiglio Comunale sarà informato;
 - analogamente, per il servizio di bike sharing, la Civica Amministrazione potrà eventualmente riconoscere, esclusivamente a fronte di un obbligo di servizio pubblico esplicitato e motivato, al gestore un corrispettivo che dovrà essere determinato al netto dei ricavi da tariffa ed essere strutturato in modo tale da incentivare il gestore allo sviluppo verso la collettività del servizio in esame. Delle attività elencate il Consiglio Comunale sarà informato;
 - per le attività di rilascio/rinnovo dei contrassegni la Civica Amministrazione riconoscerà di norma un corrispettivo commisurato al numero di pratiche trattate dal gestore. Delle attività elencate il Consiglio Comunale sarà informato;
 - per l'attività di telecontrollo dei varchi di accesso alle ZTL cittadine, la Civica Amministrazione riconoscerà un corrispettivo determinato "a corpo" per l'intera attività. Delle attività elencate il Consiglio Comunale sarà informato;
 - il contratto potrà prevedere un importo che il gestore trasferirà alla Civica Amministrazione finalizzato alle attività di monitoraggio dei servizi. Degli adempimenti contrattuali il Consiglio Comunale sarà informato;
 - dovranno essere ricomprese nell'ambito degli atti contrattuali opportune pattuizioni che consentano alla Civica Amministrazione la facoltà di richiedere al gestore di operare investimenti utili allo sviluppo di politiche di mobilità sostenibile. Degli adempimenti contrattuali il Consiglio Comunale sarà informato;
- » relativamente al monitoraggio dell'oggetto dell'affidamento:
- il contratto dovrà prevedere la redazione della carta dei servizi e di quant'altro necessario in merito alla qualità dei servizi attesi nei confronti dell'utenza. Degli adempimenti contrattuali il Consiglio Comunale sarà informato;
 - il contratto dovrà prevedere un meccanismo di verifica della qualità dei servizi erogati, anche attraverso apposite indagini. Degli adempimenti contrattuali il Consiglio Comunale sarà informato;
 - il contratto dovrà prevedere appositi schemi di reportistica per la quantificazione, il controllo e la verifica delle attività svolte. Degli adempimenti contrattuali il Consiglio Comunale sarà informato;
- » relativamente alla pianificazione strategica:
- il contratto dovrà prevedere meccanismi di recepimento da parte del gestore degli obiettivi fissati dalla Civica Amministrazione in merito allo sviluppo dei servizi e delle attività oggetto dell'affidamento. Degli adempimenti contrattuali il Consiglio Comunale sarà informato.
- 9) di dare indirizzo, per le motivazioni espresse nelle premesse, affinché venga avviato, sulla base di un apposito progetto da svilupparsi da parte dei soggetti coinvolti, il processo di fusione per incorporazione di Genova Car Sharing srl in Genova Parcheggi SpA;
- 10) di dare mandato alla Direzione Mobilità e alla Direzione Partecipate per quanto di competenza;

11) di rendere il presente provvedimento immediatamente eseguibile.

La votazione, fatta mediante l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Baroni, De Pietro, Nicolella, dà il seguente risultato:

Presenti in aula	n.	33 consiglieri
Votanti	n.	29 “
Voti favorevoli	n.	20
Voti contrari	n.	9 (Baroni, P.D.L.; U.D.C.; Lista Musso)
Astenuti	n.	4 (Mov. 5 Stelle: Boccaccio, De Pietro, Muscarà, Putti)

Visto l'esito della votazione, il Presidente dichiara approvata dal Consiglio la proposta della Giunta.

Il Presidente propone di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile.

Al momento della votazione sono presenti i consiglieri: Balleari, Baroni, Bartolini, Boccaccio, Brascio, Bruno, Canepa, Caratozzolo, Chessa, De Benedictis, De Pietro, Gioia, Gozzi, Grillo, Guerello, Lauro, Lodi, Malatesta, Muscarà, Musso E., Musso V., Nicolella, Padovani, Pandolfo, Pastorino, Pederzoli, Pignone, Putti, Russo, Salemi, Veardo, Villa, in numero di 32.

La dichiarazione di immediata eseguibilità della deliberazione in questione, mediante regolare votazione, fatta con l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Baroni, De Pietro, Nicolella viene approvata con 29 voti favorevoli; 3 voti contrari (P.D.L.).

Il Presidente
Avv. Giorgio Guerello

Il Segretario Generale
Dott. Pietro Paolo Mileti



COMUNE DI GENOVA
DIREZIONE MOBILITÀ

**RELAZIONE PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO
DI**

GESTIONE DELLA SOSTA SU SUOLO PUBBLICO

**AI SENSI DELL’ ART. 34, CC. 20 E 21, DL 179/2012
CONVERTITO IN LEGGE 221/2012**



INDICE

[1]	PREMESSA	3
[2]	CONTESTO NORMATIVO.....	5
[3]	DESCRIZIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO.....	7
	[3.1] Modello di regolamentazione della sosta	7
	[3.2] Modalità di gestione del servizio di sosta a pagamento su suolo pubblico ed in strutture dedicate.....	8
	[3.3] Il sistema tariffario.....	9
	[3.4] Le tariffe quali compensazioni economiche.....	10
	[3.5] Gli obblighi di servizio pubblico e universale e gli standard minimi delle prestazioni.....	10
[4]	ANALISI DELLA FORMA DI AFFIDAMENTO PRESCELTA.....	12
	[4.1] Scelta della gestione in esclusiva	12
	[4.2] Scelta della modalità di affidamento.....	14
	[4.3] Sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo con riferimento ad atti e rapporti contrattuali	15



[1] PREMESSA

La presente relazione è elaborata relativamente alla gestione del servizio di gestione della sosta a pagamento su suolo pubblico nel Comune di Genova.

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 famiglie.

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 provvedimentoale [...], 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 provvedimentoale 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.

§§§



[2] CONTESTO NORMATIVO

La tumultuosa evoluzione normativa – giurisprudenziale degli ultimi anni, afferente le forme di gestione dei servizi pubblici locali e, dunque, la gestione della sosta a pagamento, può essere riassunta come segue:

- l'art. 12, c. 1 del DPR 168/2010 ha abrogato l'art. 113, cc. 5, 5-bis, 6, 7, 8, 9, escluso il primo periodo, 14, 15-bis, 15-ter e 15-quater del D Lgs 267/2000;
- il DPR 113/2011 ha abrogato l'art. 23-bis del DL 112/2008 convertito in Legge 133/2008, modificato ed integrato dall'art. 15 del DL 135/2009 convertito in Legge 166/2009, nonché ha abrogato il DPR 168/2010, regolamento di attuazione del citato art. 23bis;
- la sentenza Corte Cost. 199/2012 ha dichiarato l'incostituzionalità dell'art. 4 del DL 138/2011, convertito in Legge 148/2011, ed anche delle modifiche ed integrazioni allo stesso apportate dall'art. 9 Legge 183/2011, dall'art. 25, c. 1, del DL 1/2012 convertito in Legge 27/2012, dall'art. 53 del DL 83/2012;
- con l'art. 34, cc. 20 e ss. del DL 179/2012, il legislatore torna ad interessarsi della materia dei servizi, delle attività e delle società pubbliche locali.

Si deve quindi innanzi tutto concludere che la gestione della sosta a pagamento, quando oggetto di affidamento, deve attenersi alle disposizioni del suddetto art. 34, cc. 20 e 21, del DL 179/2012 convertito in Legge 221/2012, che nello specifico prevedono:

- 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”;*
- comma 21) *“Gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea devono essere adeguati entro il termine del 31 dicembre 2013 pubblicando, entro la stessa data, la relazione prevista al comma 20. Per gli affidamenti in cui non è prevista una data di scadenza gli enti competenti provvedono contestualmente ad inserire nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto un termine di scadenza dell'affidamento. Il mancato adempimento degli obblighi previsti nel presente comma determina la cessazione dell'affidamento alla data del 31 dicembre 2013”.*

Secondo quanto previsto dal suddetto art. 34, c. 20 del DL 179/2012, la presente relazione è, dunque, finalizzata ad analizzare la forma di affidamento prescelta dal Comune di Genova per la gestione del servizio di sosta a pagamento su suolo pubblico.

Quale ulteriore elemento di approfondimento e chiarimento in merito alla materia in trattazione, si citano le disposizioni dell'art. 3-bis, c. 1 (“Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali”) del DL 138/2011, introdotto dall'art. 25, c. 1, del DL 1/2012 convertito in Legge 27/2012, non oggetto della sentenza Corte Cost. 199/2012: “[...] A tutela della concorrenza e dell'ambiente, le Regioni [...] organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete [per cui si veda il capoverso successivo] di rilevanza economica in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio, entro il termine del 30 Giugno 2012. La dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio



provinciale. Le Regioni possono individuare specifici bacini territoriali di dimensione diversa da quella provinciale, motivando la scelta in base a criteri di differenziazione territoriale e socio – economica e in base a principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio, anche su proposta dei Comuni presentata entro il 31 Maggio 2012 previa lettera di adesione dei Sindaci interessati o delibera di un organismo associato e già costituito ai sensi dell’art.30 del testo unico degli enti locali di cui al DLgs 18 Agosto 2000, n.267. Fermo restando il primo periodo di cui al presente comma, è fatta salva l’organizzazione di servizi pubblici locali di settore in ambiti o bacini territoriali ottimali già prevista in sede di attuazione di specifiche direttive europee nonché ai sensi delle discipline di settore vigenti o, infine, ai sensi delle disposizioni regionali che abbiano già avviato la costituzione di ambiti o bacini territoriali di dimensione non inferiore a quella del presente comma. [...]”

La gestione obbligatoria per ambiti sovra-comunali è ancora una volta ribadita dall’art. 34, c. 23, del DL 179/2012, convertito in Legge 221/2012, che, successivamente al c. 1 dell’art. 3-bis del DL 138/2011, convertito in Legge 148/2011, e s.m.i., prevede l’inserimento del seguente c. 1-bis: “*Le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, compresi quelli appartenenti al settore dei rifiuti urbani, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all’utenza per quanto di competenza, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei istituiti o designati ai sensi del comma 1 del presente articolo*”.

In merito alla competenza del Comune di Genova nell’ambito dell’istituzione e gestione di aree di sosta su suolo pubblico, l’Amministrazione aveva provveduto già nel maggio 2012, ai sensi di quanto in allora previsto dall’art. 3-bis DL 138/2011, a formalizzare alla Regione Liguria le proprie considerazioni.

Nella nota prot. n. LB/AR/ar/167673 del 28.05.2012, il Comune di Genova evidenziava come le caratteristiche intrinseche del servizio ne impedissero la classificazione di servizio “a rete” e che pertanto, in tale ambito, non fossero applicabili i disposti del citato art. 3-bis. Decadeva, dunque, per la gestione del servizio di sosta l’obbligo di organizzazione in bacini sovra-comunali, con la relativa individuazione di un Ente d’ambito da parte della Regione, evidenziando, invece, come la titolarità della istituzione e gestione di aree di sosta a pagamento su suolo pubblico, dovesse essere mantenuta dai Comuni, anche considerati i disposti degli artt. 6 e 7 del Codice della Strada (D.Lgs. 285/1992 s.m.i.).

La Regione Liguria, riscontrata la suddetta nota, confermava con lettera del 06.06.2012 prot. n. PG/2012/87754 le considerazioni dell’Amministrazione, in merito alla titolarità dei Comuni nell’istituzione e nella gestione delle aree di sosta a pagamento su suolo pubblico.

Alla luce di quanto sopra esposto, il Comune di Genova appare certamente ente competente all’approvazione della presente relazione.

§§§



[3] DESCRIZIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO

[3.1] Modello di regolamentazione della sosta

A partire dall'anno 2005 il Comune di Genova ha intrapreso un percorso di regolamentazione della sosta su strada, 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 denominata "Blu Area" si inserisce in un più ampio contesto di pianificazione della mobilità a livello comunale quale valido strumento di regolazione della domanda. Per questo motivo il piano di sviluppo del regime Blu Area è previsto nello strumento pianificatorio Piano Urbano della Mobilità a partire dai documenti di "Alternative di Piano", approvati dalla Civica Amministrazione nel 2007 e riconfermato nel "Documento Finale", approvato dal Consiglio Comunale con Deliberazione n. 00001/2010.

Gli obiettivi generali e gli indirizzi all'origine della decisione da parte della Civica Amministrazione di procedere alla tariffazione della sosta su strada, introducendo il regime denominato "Blu Area", 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.

Nel sistema "Blu Area" la sosta dei veicoli per i soggetti non residenti è quindi onerosa con tariffe a tempo su tutti gli stalli, mentre per i residenti ed assimilati è sempre onerosa, ma con forme di abbonamento forfetario annuale ovvero temporaneo che permettono tariffe agevolate nelle aree di pertinenza della residenza.

L'attuale regolamentazione degli stalli di sosta soggetti a pagamento prevede la sostanziale differenziazione tra:

- Zone "Blu Area": zone contrassegnate da stalli blu la cui finalità è quella di preservare il massimo accesso alla sosta da parte dei residenti. Su questi stalli è permesso a tutti sostare a pagamento e ai residenti di parcheggiare liberamente e senza limiti di tempo, con un semplice contrassegno annuale;
- Sosta a rotazione: la locazione e la tariffazione di tali aree di parcheggio ne determinano la classificazione quali stalli a rotazione, cioè con tempi di permanenza mediamente brevi che garantiscano una costante disponibilità di spazi di sosta. Tali aree di sosta sono istituite in prossimità dei principali servizi pubblici e dei maggiori poli d'interesse; in esse è possibile sostare esclusivamente a pagamento e pertanto, se interne al perimetro di una zona "Blu Area", il contrassegno residenti non ha validità.

Gli stalli di sosta sono tracciati secondo la colorazione azzurra prevista dal Codice della Strada ed identificati tramite segnaletica verticali come "Zona P". Nel caso in cui tali aree siano localizzate su suolo pubblico all'interno dei confini territoriali in cui vige il regime di regolazione della sosta denominato "Blu Area", esse sono denominate "Isole Azzurre".

- Parcheggi riservati agli aventi diritto, indicati negli atti della Civica Amministrazione, in cui la sosta è subordinata al pagamento di specifici abbonamenti.



- Aree di sosta destinate all'interscambio.

Alla prima fase di implementazione del regime Blu Area nell'area centrale – zone Centro, Foce, Carignano – risalente al 2005, è seguita nel 2009 l'attivazione di due nuove zone – Bassa Val Bisagno ed Albaro – ed, infine, nel 2011 è stata avviata la fase sperimentale per due ulteriori zone – San Fruttuoso e Marassi.

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, nel 2010 è stata approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale la revisione del sistema tariffario della sosta, come meglio specificato al paragrafo [3.3] prendendo atto della necessità di modulare le tariffe stesse sulla base di una classificazione territoriale riconducibile a distinte tipologie d'uso, individuando quattro diverse fasce territoriali, a cui corrispondono quattro diverse tariffe orarie.

Nel corso del 2011, inoltre, è stata avviata la sperimentazione di due aree destinate all'interscambio in Piazzale Marassi e Molo Archetti, prevedendo forme di tariffazione estremamente agevolata per la fruizione integrata della sosta e dei mezzi di TPL.

Dal 2011 è stato avviato un percorso di revisione di tutti gli atti approvati dal Comune, in riferimento al regime Blu Area, con la finalità di redigere un unico documento quadro riportante la regolamentazione completa della disciplina della sosta a pagamento su suolo pubblico, con specifica attenzione al riordino delle norme in vigore nel regime cosiddetto di Blu Area, ed in particolare:

- estensione territoriale delle zone Blu Area;
- corretta definizione delle regole per il rilascio degli abbonamenti annuali per residenti in Blu Area;
- piano tariffario in vigore;
- operatività delle aree di sosta;
- riordino di tutti i criteri di rilascio permessi per la sosta in Blu Area, in deroga a quanto stabilito dalla normativa generale.

Ad oggi (con riferimento alla citata DCG 0140/2013) gli stalli regolamentati nelle diverse fattispecie sono:

- Blu Area	18.691
- Isole azzurre	1.885
- Altra sosta a rotazione (in zone esterne a "Blu Area")	334
- Riservati in abbonamento	1.446
- Interscambio	266

§§§

[3.2] Modalità di gestione del servizio di sosta a pagamento su suolo pubblico ed in strutture dedicate

Secondo i rapporti contrattuali vigenti, all'Amministrazione Comunale compete in linea generale l'attività di indirizzo, pianificazione e controllo delle attività, in accordo con quanto previsto dagli strumenti di pianificazione adottati.

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 le eventuali aree attrezzate su suolo pubblico.

Il gestore provvede:



- a collaborare con la struttura tecnica competente dell'Ente affidante ai diversi livelli di progettazione, necessari all'implementazione di nuove eventuali aree di sosta;
- all'allestimento delle aree di sosta date in concessione con tutto ciò che si rende funzionale alla corretta erogazione del servizio. In modo particolare:
 - » installazione ed eventuale incremento se necessario, dei parcometri o altri strumenti di controllo del pagamento della sosta, provvedendo nonché a tutti i controlli, manutenzioni, sostituzioni e rinnovi delle stesse;
 - » allestimento delle aree di sosta con segnaletica orizzontale e verticale secondo quanto prescritto dalla vigente normativa ed eventualmente approntamento della segnaletica che si renda necessaria per una migliore regolamentazione dell'accesso alle aree in concessione;
- alla manutenzione ordinaria delle aree in concessione nonché agli interventi urgenti che dovessero rendersi necessari per la realizzazione del servizio di sosta a pagamento, come risultanti da progetto approvato;
- all'esazione delle tariffe;
- alla fornitura e commercializzazione degli strumenti e mezzi di pagamento delle tariffe, fornendo assistenza ai clienti in merito al rilascio dei documenti di sosta ed alle modalità di ricorso avverso le sanzioni amministrative;
- prevenzione / controllo sosta nelle aree in concessione, a valle del conferimento, con provvedimento del Sindaco, di funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta a dipendenti del soggetto gestore della sosta.

§§§

[3.3] Il sistema tariffario

Con la Delibera di Consiglio Comunale 00114/2010 (e s.m.i.), l'Amministrazione ha adottato una metodologia di determinazione delle tariffe orarie basata su una classificazione del territorio riconducibile a distinte tipologie d'uso, di utenza ed offerta di sosta.

Tale provvedimento è nato 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 qualora la Civica Amministrazione decidesse di implementare tali politiche.

Considerando la struttura policentrica del territorio comunale genovese, è stata ipotizzata una classificazione che tenga conto:

- dell'area centrale della città, caratterizzata da una domanda di sosta estremamente elevata, ad oggi interamente regolata secondo il regime Blu Area;
- delle aree a corona del centro cittadino, in parte regolate con Blu Area;
- delle diverse centralità cittadine, identificabili con le zone centrali dei Municipi, con le opportune distinzioni legate alla rilevanza urbanistica e sociale dell'area.

La classificazione adottata distingue quindi il territorio in quattro classi:

- Prima Fascia, comprendente il centro cittadino;
- Seconda Fascia, comprendente le aree a corona del centro cittadino caratterizzate da elevata domanda di sosta per i residenti e le principali centralità locali;
- Terza Fascia, comprendente le aree a corona del centro cittadino caratterizzate da una domanda di sosta per i residenti di livello medio, aree a cuscinetto delle centralità locali di cui in seconda fascia, altre centralità locali;
- Quarta Fascia, comprendente la rimanente porzione del territorio comunale.



Il piano tariffario attualmente applicato è definito all'interno del già citato documento quadro "Disciplina della sosta a pagamento su suolo pubblico".

§§§

[3.4] Le tariffe quali compensazioni economiche

La struttura dei rapporti economici nel contratto di servizio per la gestione del servizio in esame prevede che i proventi da tariffa rimangano al Gestore, il quale versa un canone annuale all'Ente affidatario determinato sul numero di stalli in concessione, sulla loro tipologia e sulla effettiva disponibilità degli stessi.

Gli introiti da tariffa coprono interamente i costi di gestione e permettono al Gestore, un ritorno economico; dunque la gestione del servizio non necessita di compensazioni economiche.

Inoltre, si specifica che, con riferimento ai disposti dell'art. 7, c. 7, del D.Lgs. 285/1992 s.m.i., (*"i proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento e le somme eventualmente eccedenti ad interventi per migliorare la mobilità urbana"*) risultano, comunque, a carico del Gestore tutti i costi relativi a:

- attrezzare, mantenere, ed eventualmente implementare se necessario, la segnaletica orizzontale e verticale, procedere all'approvvigionamento, installazione ed eventuale incremento se necessario, di parcometri o altri strumenti di controllo del pagamento della sosta;
- sviluppare ed implementare strumenti innovativi su supporto informativo o telematico al fine di rendere il pagamento della tariffa più agevole alla clientela;
- provvedere a tutte le sostituzioni e rinnovi delle attrezzature di cui sopra e gli interventi urgenti che dovessero rendersi necessari per la realizzazione del servizio di sosta a pagamento;
- con riferimento ai parcheggi in struttura concessi al Gestore, realizzare il completamento, l'attrezzaggio e la manutenzione degli impianti dei parcheggi e specificatamente di automazione, segnaletica e telesorveglianza necessari per la gestione.

Alla luce di quanto sopra esposto, nonché il fatto che non si prevede l'utilizzo gratuito da parte del gestore della sosta di infrastrutture di proprietà pubblica, né enti pubblici erogano contributi a fondo perduto a supporto dello stesso gestore ad altro titolo, ad esempio per la realizzazione di impianti, per la sostituzione del parco cespiti o altro, si deduce, dunque, che il modello di gestione del servizio di sosta a pagamento non configuri certamente aiuti di stato, quali compensazioni economiche.

§§§

[3.5] Gli obblighi di servizio pubblico e universale e gli standard minimi delle prestazioni

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, come specificato al precedente paragrafo [3.4], 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:

- Sosta a rotazione: mantenimento di forme di agevolazione tariffaria
 - » in corrispondenza di poli attrattori di rilevante interesse sociale quali, ad esempio, le strutture sanitarie;
 - » nei confronti di particolari categorie di utenza "debole" quali, a mero titolo di esempio: disabili, persone soggette a terapie mediche di lunga durata o che necessitano assistenza sanitaria domiciliare;
- Parcheggi di interscambio: tariffazione estremamente agevolata ed integrata con il servizio di trasporto pubblico locale, al fine di perseguire l'obiettivo di un consistente shift modale trasporto privato – trasporto pubblico, contenendo, dunque, la penetrazione nelle aree centrali del tessuto urbano da parte di veicoli destinati ad una sosta di lunga durata;
- Sosta in abbonamento con posto assegnato ai residenti: tariffazione agevolata in relazione alla particolare criticità dal punto di vista dell'offerta della sosta per residenti delle zone in cui tali aree di parcheggio sono state individuate.

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, modalità per proporre reclamo, quelle per adire le vie conciliative e giudiziarie, nonché le modalità di ristoro dell'utenza.

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 termini 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.

§§§



[4] ANALISI DELLA FORMA DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

[4.1] Scelta della gestione in esclusiva

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.

Constatata 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 i 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'avere 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, viene testata quotidianamente nella realtà cittadina genovese. Infatti, oltre alla sosta generalizzata su suolo pubblico gestita da Genova Parcheggi, nel centro città una rilevante porzione di territorio viene gestita da un operatore privato in regime di concessione pluri-decennale a seguito di una procedura di costruzione-gestione di un parcheggio in struttura. Data la posizione (una piazza antistante una delle principali stazioni ferroviarie) e l'entità degli spazi (circa 650 stalli su suolo pubblico, aggiuntivi rispetto alla parte in struttura), di fatto è attuato un regime di concorrenza tra gestori diversi.

Nonostante la chiarezza e completezza della segnaletica orizzontale e verticale installata secondo le prescrizioni del Codice della Strada, con ampio utilizzo di pannelli informativi integrativi, quotidianamente si registrano casi di utenti sanzionati con contravvenzione e/o penale per mancato rispetto delle diverse condizioni contrattuali imposte dai diversi gestori. A titolo di esempio si riportano le seguenti, ed assai frequenti, casistiche:

- utenti residenti in regola con il relativo abbonamento valido per l'area di pertinenza ma sanzionati per sosta negli spazi di competenza dell'operatore privato;
- diversa gestione della sosta per soggetti portatori di handicap;
- diversa gestione della penale per la sosta fuori orario.

Per le sopra esposte motivazioni il Comune di Genova, 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.

§§§



[4.2] Scelta della modalità di affidamento

Ad oggi ed alla luce di quanto sopra descritto, in materia di servizi pubblici locali in generale non sussiste un provvedimento di guida a livello nazionale, e non si può che far riferimento ai principi di derivazione comunitaria, cosicché le alternative per l'affidamento dei servizi risultano essere le seguenti:

- affidamento del servizio con procedura di evidenza pubblica ex art. 30 del DLgs 163/2006, nel rispetto dei principi del Trattato di Funzionamento dell'Unione Europea (in via generale il TFUE si occupa del tema della concorrenza al Titolo VII [artt. 101 – 109] e della disciplina del mercato unico rispettivamente negli artt. 14, 26 e 27 [mercato interno], 28 e 29 [libera circolazione delle merci], 45 – 66 – Titolo IV [libera circolazione di persone, servizi e capitali], 114 , 115 e 118 [riavvicinamento delle legislazioni]);
- affidamento del servizio a società mista con socio appaltatore, come da: punto 2.2 e nota 18 della Comunicazione interpretativa della Commissione delle Comunità Europee 05.02.2008 n. C [2007] 6661 sull'applicazione del diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni ai partenariati pubblico - privati istituzionalizzati (PPPI); Risoluzione del Parlamento europeo del 18.05.2010 sui nuovi sviluppi in materia di appalti pubblici (2009/2175(INI)), in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 31.05.2011; sentenza Corte di Giustizia UE 15.10.2009 C-196/08; sentenza Consiglio di Stato, adunanza plenaria, sentenza 03.03.2008, n. 1 e parere 18.04.2007, n. 456;
- affidamento del servizio a soggetto interamente pubblico in house, senza più alcun termine finale (alla luce dell'incostituzionalità dell'art. 4, c. 32, lettera a) del DL 138/2011 e senza limite di valore contrattuale (alla luce dell'incostituzionalità dell'art. 4, c. 13 del DL 138/2011, che limitava il valore stesso entro i 200.000 euro/anno), purché la società disponga dei requisiti (capitale totalmente pubblico, esercizio del controllo analogo sulla società da parte degli enti soci come avviene su un proprio ufficio, più parte dell'attività svolta in relazione al territorio dei Comuni soci) individuati dalla storica sentenza Corte di Giustizia UE 18.11.1999, C-107/98, c.d. Teckal.

Sul ricorso al modello in house per la gestione dei servizi pubblici, il Consiglio di Stato si è recentemente espresso con Sentenza Sez. VI, 11.02.2013 n. 762, sancendo che “[...] a seguito dell'abrogazione referendaria dell'art. 23-bis del DL 112/2008, è venuto meno il principio della eccezionalità del modello in house per la gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.

[In ogni caso] la scelta dell'ente locale sulle modalità di organizzazione dei servizi pubblici locali, e in particolare la opzione tra modello in house e ricorso al mercato, deve basarsi sui consueti parametri di esercizio delle scelte discrezionali, vale a dire:

- » *valutazione comparativa di tutti gli interessi pubblici e privati coinvolti;*
- » *individuazione del modello più efficiente ed economico;*
- » *adeguata istruttoria e motivazione”.*

Rispetto alle alternative possibili, sopra elencate, per lo svolgimento di un servizio pubblico locale quale è la gestione della sosta nel Comune di Genova, possono svolgersi le seguenti considerazioni a sostegno dell'opportunità della scelta di affidamento secondo il modello dell'*in-house providing*:

- il modello di regolamentazione della sosta a pagamento su suolo pubblico adottato dalla Civica Amministrazione, così come descritto al precedente paragrafo [3], è strettamente vincolato all'evolvere delle politiche di mobilità cittadina, nel contesto delle scelte operate negli appositi strumenti pianificatori (PUC, PUM - oggetto peraltro di periodici aggiornamenti), rendendo possibile, quando necessario, il ricorso allo *jus variandi*. Emerge, quindi, innanzitutto una necessità di tipo organizzativa, a cui l'*in-house* risponde, configurandosi come rapporto interorganico, ancillare alla programmazione comunale, e non



già come rapporto contrattuale intersoggettivo;

- sempre sotto il profilo organizzativo legato al modello di regolamentazione adottato si evidenzia come il regime “Blu Area”, per la sua estensione e complessità, coinvolge in modo diretto molteplici stakeholders, con cui è necessario un costante confronto per concordare soluzioni equilibrate che non mettano in crisi il sistema, pur nella salvaguardia degli interessi coinvolti. Per finalizzare tale processo partecipativo è stato istituito uno strumento denominato “Comitato di Monitoraggio”, di cui fanno parte oltre gli organi rappresentativi dell’Ente anche il soggetto Gestore. Durante le sedute del Comitato sono analizzati, oltre all’andamento generico della regolamentazione della sosta, anche specifiche istanze di soggetti del territorio coinvolti.

E’ verosimile immaginare che un modello così partecipato e piuttosto flessibile risulterebbe di difficile applicabilità con il coinvolgimento di interessi di soggetti terzi privati.

- dal punto di vista della governance, la società a totale partecipazione pubblica garantisce semplicità ed immediatezza di regole decisionali, a fronte del più complesso equilibrio che si deve realizzare nell’ambito della società mista con socio operatore (dove il principale appaltatore, soggetto privato, condivide il governo della società mista con la parte pubblica, in un sempre delicato equilibrio tra esercizio del controllo e soggezione al controllo dell’appaltatore stesso), e dell’altrettanto complesso meccanismo di sola programmazione e controllo, da parte del soggetto pubblico, sull’affidatario individuato con gara (alternativa all’affidamento alla società in house ed alla società mista), a mezzo del contratto di servizio, con indubbe difficoltà di verifica su attività specialistiche svolte totalmente da parte di terzi;
- l’esperienza maturata negli anni di gestione del servizio da parte di una società totalmente pubblica, permette di poter affermare come questo tipo di affidamento consenta il mantenimento di equilibri economici, al netto del canone di affidamento al Comune, ottimizzando le sinergie di settore con vantaggi in termini tariffari per l’utenza. Per esempio la gestione di settori di sosta indifferenziata ad alta redditività permette al contempo di implementare e gestire servizi sia a favore di segmenti utenza in condizioni più disagiate, con la conseguente applicazione di tariffazione agevolata, sia di altre forme di servizio a bassa redditività quali ad esempio i parcheggi di interscambio, assolutamente strategici nel contesto della pianificazione della mobilità.

§§§

[4.3] Sussistenza dei requisiti previsti dall’ordinamento europeo con riferimento ad atti e rapporti contrattuali

I requisiti propri dell’affidamento diretto di un servizio pubblico locale ad una società pubblica sono quelli individuati dalla storica sentenza Corte di Giustizia UE 18.11.1999, C-107/98, c.d. Teckal, e richiamati dall’ora abrogato art.113, c.5, lettera c) D.Lgs 267 / 2000 (capitale totalmente pubblico, esercizio del controllo analogo sulla società da parte degli enti soci come avviene su un proprio ufficio, parte prevalente dell’attività svolta in affidamento dei diretto ed in relazione al territorio del Comune socio); successivamente, oltre che la giurisprudenza nazionale, ancora la Corte di giustizia UE ha confermato detti criteri con la sentenza, Sez. II, 17.07.2008 n. C-371/05.

Innanzitutto si rileva che il conto economico di Genova Parcheggi non evidenzia alcun volume d’affari di entità significativa realizzato al di fuori dell’affidamento diretto delle gestioni comunali e/o fuori dal territorio comunale.

L’affidamento del servizio a soggetto interamente pubblico in house a partecipazione diretta di un solo Comune è certamente di più agevole impostazione e dimostrazione di quanto non avvenga per i soggetti in house a partecipazione multi-ente (dove ciascun ente deve esercitare il controllo analogo congiuntamente con gli altri soci).

Mentre la giurisprudenza amministrativa e gli strumenti proprio dell’*in house* multi-ente evidenziano



soluzioni assai più articolate e complesse, nel caso della società a partecipazione totale da parte di un solo ente, come per il caso in esame di Genova Parcheggi, il sussistere dei requisiti di cui sopra è più agevolmente dimostrabile a partire dall'osservazione dello statuto della società.

L'espressione del controllo esercitato dall'Ente sulla società affidataria si rileva a partire dalle previsioni statutarie evidenziate a seguire, dai principi di base di ispirazione dell'approvando contratto di servizio tra Comune e Genova Parcheggi, a cui si associa una costante attività di programmazione e verifica da parte della Direzione comunale competente.

In particolare dallo statuto della società si riporta quanto segue:

- Art. 3 - penultimo capoverso: [I] ricavi [debbono], in misura prevalente, [essere] riferiti alle gestioni affidate in house providing dal Comune di Genova.

- Art. 10: Il Comune di Genova esercita sulla Società un controllo analogo a quello esercitato sui propri uffici o servizi, sia attraverso l'esercizio delle attribuzioni demandate dal presente Statuto all'Assemblea, sia attraverso l'esercizio, mediante apposita struttura designata nel regolamento sull'ordinamento degli Uffici e dei Servizi del Comune di Genova, di poteri ispettivi, richiesta di documenti e/o chiarimenti, ovvero altri strumenti idonei previsti nel contratto di servizio e sia attraverso quanto previsto nei regolamenti del Comune di Genova.

Allo scopo di facilitare l'esercizio delle funzioni di indirizzo, la vigilanza ed il controllo economico – finanziario da parte del Comune di Genova, la Società adotta procedure di pianificazione pluriennale, previsione annuale, consuntivazione secondo tempi coerenti con le esigenze degli strumenti di programmazione finanziaria del Comune stesso e nel rispetto degli obblighi di cui al Regolamento sui Controlli delle Società Partecipate del Comune di Genova.

Le funzioni di indirizzo, vigilanza, programmazione e controllo dell'operato della Società, nell'espletamento delle attività ed esercizio dei servizi affidati, debbono assicurare che i livelli e le condizioni di erogazione del servizio, anche con riferimento a standard quali – quantitativi, siano conformi al contratto di servizio, alla carta dei servizi e comunque adeguati alle esigenze dei cittadini e degli altri utenti.

- Art. 11: Fatte salve le attività di rendicontazione già previste nel contratto di servizio, il Consiglio di Amministrazione, o l'Amministratore Unico, riferisce al Comune di Genova, secondo le indicazioni contenute nei regolamenti, mediante relazione scritta almeno due volte l'anno. In particolare, presenta:

- » entro il 15 ottobre di ciascun anno, la relazione previsionale aziendale;
- » entro il 31 luglio, la relazione illustrativa sullo stato patrimoniale e il conto economico della società relativi al primo semestre d'esercizio per il raffronto con i dati previsionali.

- Art. 12: Sono soggetti alla preventiva autorizzazione dell'Assemblea i seguenti atti di competenza del Consiglio di Amministrazione o dell'Amministratore Unico:

- » l'approvazione dei documenti di programmazione e del Piano Industriale, dei piani di investimento, dei piani di assunzione del personale e degli indirizzi in materia di assunzione di personale ed in materia di appalti e concessioni;
- » la nomina dell'eventuale amministratore delegato ed attribuzione dei poteri gestionali;
- » la contrazione di mutui ed operazioni di finanziamento a medio - lungo termine;
- » l'acquisizione e cessione di immobili, forniture, beni e servizi per importi superiori a € 200.000,00 (duecentomila) che non siano previsti espressamente in atti fondamentali dell'Assemblea o che non ne costituiscano mera esecuzione;
- » l'acquisizione e la dismissione di partecipazioni societarie;
- » l'acquisizione di beni e servizi non compresi nei piani di intervento di cui al presente articolo; tale limite può essere derogato qualora, per cause straordinarie e imprevedibili, si renda necessaria la realizzazione di interventi urgenti. In tali ipotesi il Consiglio ne dispone l'acquisizione con obbligo di comunicare immediatamente al Comune di Genova in via d'urgenza e di riferire nel dettaglio nella prima Assemblea dei



soci.

Quando il Consiglio di Amministrazione intenda adottare deliberazioni di cui al comma precedente, il Presidente, o in alternativa l'Amministratore Unico, o l'Amministratore delegato, se nominato, formula una proposta di deliberazione da comunicare al Comune di Genova almeno 30 giorni antecedenti la data di convocazione dell'Assemblea.

La proposta dovrà essere corredata dal parere del Collegio Sindacale e da relazione illustrativa, onde consentire lo svolgimento dell'istruttoria tecnica da parte degli Uffici comunali competenti.

- Art. 13: Il bilancio di esercizio della società, approvato dall'Assemblea entro i termini di legge, corredato dalla relazione del Collegio Sindacale nonché degli altri documenti illustrativi, deve essere trasmesso al Comune di Genova.
- Art. 14: la società indica la propria soggezione all'attività di direzione e coordinamento del Comune di Genova negli atti e nella corrispondenza, nonché mediante iscrizione, a cura degli amministratori, presso l'apposita sezione del registro delle imprese.
- Art. 21: Il Comune di Genova nomina gli Amministratori ai sensi dell'art. 2449 del Codice Civile.

Per quanto attiene, infine, il Contratto di Servizio, che andrà sottoscritto a valle del presente affidamento, lo stesso dovrà prevedere:

- una durata che tenga anche in conto degli eventuali investimenti che Genova Parcheggi sarà tenuta a realizzare nel periodo di regolamentazione;
- che il Comune disporrà di rilevanti prerogative di pianificazione, programmazione, controllo, analisi degli scostamenti, capacità di interventi correttivi ed irrogazione di eventuali sanzioni, a fronte di comprovate inadempienze;
- che a Genova Parcheggi spetteranno da contratto specifici obblighi e responsabilità, con particolare riferimento alla trasmissione sistematica e periodica di informazioni al Comune.

§§§



COMUNE DI GENOVA
DIREZIONE MOBILITÀ

RELAZIONE PER L’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI
CAR SHARING E BIKE SHARING

AI SENSI DELL’ ART. 34, CC. 20 E 21, DL 179/2012
CONVERTITO IN LEGGE 221/2012



INDICE

[1]	INFORMAZIONI DI BASE	3
[2]	TIPOLOGIA DEL SERVIZIO – MODALITA' DI GESTIONE – LINEE GENERALI	4
[2.1]	Tipologia e caratteristiche dei servizi in esame	4
	[2.1.1] <i>Il servizio di Car Sharing</i>	4
	[2.1.2] <i>Il servizio di Bike Sharing</i>	5
[2.2]	Descrizione dei principi e delle modalità di gestione nell'ambito territoriale.....	5
	[2.2.1] <i>Modalità di gestione del servizio di Car Sharing</i>	5
	[2.2.2] <i>Modalità di gestione del servizio di BikeSharing</i>	6
[2.3]	Gli obblighi di servizio pubblico e universale e gli standard minimi delle prestazioni.....	7
[2.4]	Eventuali compensazioni economiche, tariffe applicate	7
	[2.4.1] <i>Piano tariffario e compensazioni economiche Car Sharing</i>	8
	[2.4.2] <i>Piano tariffario e compensazioni economiche Bike Sharing</i>	9
[3]	DICHIARAZIONE DELLA SUSSISTENZA DEI REQUISITI PREVISTI DALL'ORDINAMENTO EUROPEO PER LA FORMA DI AFFIDAMENTO	11
[3.1]	Individuazione delle norme di settore regolanti la materia e dei termini e degli obblighi sottesi	11
[3.2]	Descrizione delle ragioni che hanno indotto il Comune alla scelta del tipo di affidamento	11
[3.3]	Sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo con riferimento ad atti e rapporti contrattuali	12



[1] INFORMAZIONI DI BASE

Settore interessato: Direzione Mobilità

Direttore Responsabile: dott. Francesco Pellegrino

§§§



[2] TIPOLOGIA DEL SERVIZIO – MODALITA' DI GESTIONE – LINEE GENERALI

[2.1] Tipologia e caratteristiche dei servizi in esame

La presente relazione è elaborata relativamente alla gestione dei servizi di Car Sharing (CS) e Bike Sharing (BS) nel Comune di Genova, la cui trattazione congiunta è motivata dall'estrema affinità degli stessi e delle relative considerazioni sulle modalità di gestione.

Il CS ed il BS si configurano come forma di servizio di interesse generale sulla base della stessa normativa che lo regola, infatti a partire dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 "Mobilità Sostenibile nelle aree urbane" è introdotto il concetto di "[...] servizio di uso collettivo ottimale delle autovetture [...] e forme di multiproprietà delle autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone [...]".

Ad oggi, in ambito locale, con la recente Legge Regionale 7 novembre 2013 n. 33, "Riforme del sistema di trasporto pubblico regionale e locale", gli stessi servizi sono specificatamente definiti all'art. 5 quali "[...] complementari del trasporto pubblico di linea [...]"; demandando ad ogni Comune la disciplina delle modalità di utilizzo dei servizi.

Si deve quindi innanzi tutto concludere che la gestione dei servizi di CS e BS deve attenersi alle disposizioni del suddetto art. 34, cc. 20 e 21, del DL 179/2012, convertito in Legge 221/2012, che nello specifico prevedono:

- *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;*
- *comma 21) Gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea devono essere adeguati entro il termine del 31 dicembre 2013 pubblicando, entro la stessa data, la relazione prevista al comma 20. Per gli affidamenti in cui non è prevista una data di scadenza gli enti competenti provvedono contestualmente ad inserire nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto un termine di scadenza dell'affidamento. Il mancato adempimento degli obblighi previsti nel presente comma determina la cessazione dell'affidamento alla data del 31 dicembre 2013.*

Secondo quanto previsto dal suddetto art. 34, c. 20, del DL 179/2012, la presente relazione è, dunque, finalizzata ad analizzare la forma di affidamento prescelta dal Comune di Genova per la gestione dei servizi di CS e BS.

§§§

[2.1.1] Il servizio di Car Sharing

Il Car Sharing è un servizio di mobilità flessibile che consente di acquistare l'uso effettivo dell'auto solo per il tempo effettivamente necessario anziché l'auto stessa.

Le vetture si trovano parcheggiate in strada in stalli dedicati e riconoscibili da opportuna



segnaletica, l'abbonato può accedervi autonomamente nell'arco di tutte le 24 ore giornaliere, per 365 giorni all'anno, mediante prenotazione telefonica o web, anche in tempo reale.

La vettura viene utilizzata per il tempo della prenotazione e poi rilasciata nel medesimo stallo di prelievo, pronta per una successiva prenotazione.

Le auto car sharing possono transitare sulle corsie riservate ai mezzi pubblici, nelle zone a traffico limitato e parcheggiare gratuitamente nelle aree a sosta tariffata secondo il regime "Blu Area" del Comune di Genova (Area Blu, Isole Azzurre).

Nella tabella seguente è riportato il trend del servizio a Genova nel periodo 2005 – 2012, che mette in evidenza un buon livello di gradimento dello stesso da parte dell'utenza.

	2.012	2.011	2.010	2.009	2.008	2.007	2.006	2.005
NUMERO UTENTI	2.375	2.307	1.979	1.933	1.851	1.661	1.240	879
AUTO IN FLOTTA	69	78	75	76	75	50	49	44
PARCHEGGI DISPONIBILI	55	55	54	54	49	31	33	24
CORSE EFFETTUATE	15.192	16.898	17.219	18.718	17.122	14.618	12.591	8.301
KM PERCORSI	1.096.079	1.093.038	926.770	1.014.412	1.019.172	963.738	984.916	817.040

Tabella 1: Andamento dati servizio CS nel Comune di Genova

§§§

[2.1.2] Il servizio di Bike Sharing

Nella logica dell'intermodalità dei diversi mezzi di trasporto, il BS si configura quale servizio complementare al TPL per lo svolgimento, soprattutto, degli spostamenti a corto raggio.

Questo sistema vuole essere da una parte un servizio pubblico che rappresenti un'alternativa al proprio mezzo di trasporto privato a motore e dall'altra uno strumento di pianificazione strategica in termini di mobilità.

Il servizio prevede la localizzazione di cicloposteggi nei pressi dei principali punti di interscambio e poli attrattori, l'utente può accedervi previa registrazione al sistema, acquistando presso il gestore la propria card/abbonamento. La tariffa è commisurata al tempo di utilizzo del mezzo, il quale può essere prelevato presso una stazione e riconsegnato in qualunque altra.

Attualmente sono presenti 6 cicloposteggi con la disponibilità di 80 posti e la dotazione di 58 biciclette.

§§§

[2.2] Descrizione dei principi e delle modalità di gestione nell'ambito territoriale

[2.2.1] Modalità di gestione del servizio di Car Sharing

L'iniziativa Car Sharing, promossa dal Ministero dell'Ambiente come forma complementare di TPL, è stata avviata nel Comune di Genova, con Delibera di Consiglio Comunale n. 00064/2000 del 29.05.2000, allo scopo di integrare i servizi di trasporto pubblico già operanti nel territorio comunale, con un nuovo servizio di trasporto pubblico di elevata qualità.

E' necessario evidenziare come il servizio car sharing del Comune di Genova si inserisca in un progetto coordinato a livello nazionale, avendo in origine le città coinvolte concordato sulla necessità di assumere un modello federato come forma di integrazione delle iniziative locali, supportandole e fornendo il valore aggiunto necessario al loro successo attraverso la loro



interoperabilità.

Nel 2000 è stato dunque costituito un apposito organismo di coordinamento, denominato “Iniziativa dei Comuni per il Car Sharing” (ICS), nella forma giuridica della Convenzione, nonché di un organo di rappresentanza denominato Conferenza degli Assessori.

ICS è il soggetto firmatario dell’Accordo di Programma con il Ministero dell’Ambiente al fine di promuovere e sviluppare un progetto nazionale del servizio car sharing.

A Genova il primo soggetto autorizzato a gestire il servizio in trattazione è stata una società mista denominata AMT Servizi srl, partecipata al 30% da AMT SpA e al 70% da Automotive srl, partner individuato con procedura concorrenziale nel rispetto della normativa interna e comunitaria. Nel dicembre 2003 la società AMT Servizi srl è stata trasformata in una società per azioni, commutandone la denominazione in “Genova Car Sharing SpA”.

Ad oggi il soggetto autorizzato a gestire il servizio è sempre la società Genova Car Sharing srl (GCS), a totale partecipazione di Genova Parcheggio SpA, a sua volta partecipata nella misura del 100% dal Comune di Genova.

La società Genova Car Sharing, nel rispetto di quanto sopra esposto, ha stipulato apposita Convenzione con l’Ufficio ICS, confermando esso stesso in qualità di gestore l’impegno alla “[...] sottomissione agli standard, regole e prescrizioni in materia di organizzazione e gestione del servizio di car sharing stabilite dagli organi della convenzione “iniziativa Car Sharing” [...]”

In particolare l’adesione del Comune e conseguentemente del gestore al circuito ICS implica l’accettazione degli Standard di Servizio, deliberati dagli organi ICS, riguardanti in particolare:

- Modalità di prenotazione del veicolo;
- Gestione del Call Center;
- Criteri per la localizzazione dei veicoli sul territorio
- Principi per la determinazione delle tariffe;
- Criteri di composizione delle flotte veicolari;
- Organizzazione della manutenzione dei veicoli;
- Definizione dei rapporti con l’utenza;
- Statuizione dell’obbligo di interoperatività tra gestori.

La definizione dei criteri sopra elencati, con particolare riferimento alla localizzazione dei veicoli ed alle tariffe, determinano la valenza del car sharing quale servizio complementare al TPL.

Alla luce di quanto sopra esplicitato, si evince che, al momento, il rapporto tra Amministrazione e Gestore è attuato, non già in via diretta, ma indirettamente attraverso la duplice adesione al circuito ICS.

§§§

[2.2.2] Modalità di gestione del servizio di BikeSharing

Nel corso del 2007, a seguito di procedura ad evidenza pubblica, è stato assegnato alla società Comunicare srl l’incarico di progettazione del piano di comunicazione nonché la progettazione, la realizzazione e la gestione del servizio di noleggio di veicoli elettrici a due ruote e/o quadricicli.

Il servizio di bike sharing è stato inaugurato ad aprile 2009, con il nome MOBIKE, e gestito dalla stessa ditta Comunicare srl, detentore del marchio Bicincittà.

Nonostante le oggettive difficoltà di sviluppo del servizio, legate alla conformazione della città, orografia complessa e spazi ristrette che poco si prestano allo sviluppo di una consistente rete di piste ciclabili, l’Amministrazione ha ritenuto opportuno individuare nel servizio di Bike Sharing una



componente importante del complessivo sistema della mobilità cittadina e fase propedeutica della realizzazione delle strategie approvate nell'ambito del Piano Urbano della Mobilità.

Alla luce di ciò, al termine della fase di sperimentazione, tra il maggio e il giugno 2010, il sistema di Bike Sharing, è stato sottoposto a revamping, e con Delibera di Giunta Comunale n. 00494/2010 è stato disposto di affidarne la gestione ad un soggetto totalmente pubblico, nella fattispecie la società Genova Parcheggi SpA.

Tale decisione è motivata dal punto di vista tecnico dalla volontà di rendere tale servizio sempre più correlato ed integrato al sistema di regolamentazione della sosta su suolo pubblico, dal punto di vista organizzativo e gestionale dalla possibilità di avvantaggiarsi delle competenze sviluppate dalla società nel campo della gestione di sistemi di mobilità e della relativa struttura già efficacemente approntata, ivi compreso soprattutto lo sportello polifunzionale.

§§§

[2.3] Gli obblighi di servizio pubblico e universale e gli standard minimi delle prestazioni

Entrambi i servizi in trattazione non si configurano come un servizio essenziale, bensì come servizio complementare al servizio di trasporto pubblico, che l'Amministrazione può decidere o meno di implementare.

In tale contesto, i concetti di universalità del servizio e dei relativi obblighi di servizio pubblico trovano difficile applicazione, 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.

Nel caso del BS tale concetto trova applicazione nella Convenzione in vigore tra Genova Parcheggi SpA ed il Comune di Genova, Cronologico n. 2 del 29 aprile 2011; mentre nella gestione del car sharing, si esplicita nell'osservanza degli standard di servizio ICS, descritti al precedente paragrafo [2.2.1].

§§§

[2.4] Eventuali compensazioni economiche, tariffe applicate

In tema di compensazioni economiche (aiuti di Stato) è da osservare quanto segue: in attuazione del pacchetto della Commissione UE di cui sopra in data 20.11.2012, è stato approvato il Regolamento (UE) n. 360/2012 della Commissione del 25 Aprile 2012 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di importanza minore («*de minimis*») concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale; quest'ultimo prevede tra l'altro che, all'art.2 (Aiuti "*de minimis*"):

- a) *"Sono considerati non corrispondenti a tutti i criteri dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, e pertanto esenti dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato, gli aiuti concessi alle imprese per la fornitura di servizi di interesse economico generale che rispettano le condizioni stabilite ai paragrafi da 2 a 8 del presente articolo.*
- b) *L'importo complessivo degli aiuti "de minimis" concessi a un'impresa che fornisce servizi di interesse economico generale non supera i 500 000 EUR nell'arco di tre esercizi finanziari".*

§§§



[2.4.1] Piano tariffario e compensazioni economiche Car Sharing

Come richiamato al precedente paragrafo [2.2.1], i criteri per la determinazione della tariffe sono stati deliberati dagli organi competenti di ICS e fanno parte degli standard di servizio, in particolare è stabilito che le tariffe:

- di uso vanno calcolate proporzionalmente al tempo e alla percorrenza;
- non devono contemplare la possibilità di chilometraggio gratuito ed inoltre devono scoraggiare un uso dei veicoli oltre il necessario;
- orarie devono essere superiori a quelle corrispondenti del trasporto pubblico;
- orarie devono essere inferiori al 15% delle tariffe medie giornaliere;
- devono includere tutti i costi di esercizio (carburante, olio, ecc.) e quelli fissi (assicurazione, manutenzione, ecc.). In casi particolari (trasporto carichi, rimorchi, ecc.) la spesa del carburante può essere fatturata a parte.

Nel caso specifico del Gestore per il Comune di Genova il piano tariffario contempla:

- tariffe di utilizzo quali somma delle tariffe orarie ed a chilometro, modulate su diversi tipi di veicoli dalla city car al cargo grande;
- tariffe week end;
- tariffe da 1 a 6 giorni;
- tariffe settimanali.

Ad eccezione di quelle settimanali, le altre tariffe includono il carburante.

La modulazione del piano tariffario, rispecchiando gli standard ICS, persegue una doppia finalità: quella di configurare il servizio quale offerta complementare al TPL, ma anche di proporlo quale alternativa al veicolo privato, cercando, dunque, di soddisfare in modo flessibile le variegate esigenze di domanda di trasporto privato.

Gli attuali rapporti tra Amministrazione e Gestore non prevedono forme dirette di compensazioni economiche. La società GCS, quale soggetto convenzionato con ICS, individuato quale gestore e sviluppatore del servizio secondo gli standard di servizio del circuito stesso, beneficia di finanziamenti determinati sulla base dell'Accordo di Programma stipulato tra Ministero dell'Ambiente ed ICS, citato al paragrafo [2.2.1].

Le somme veicolate attraverso ICS a favore di GCS sono destinate all'acquisizione di determinati beni e servizi e secondo le condizioni determinate nella Convenzione stipulata.

Nella seguente tabella è riportato il dettaglio delle quote annuali trasferite per l'avvio e lo sviluppo del servizio attraverso la piattaforma ICS.

Anno di riferimento	Finanziamenti
2005	123.799,08
2006	412.787,72
2007	269.701,23
2008	60.569,61
2009	12.718,40
Ulteriori somme trasferite ed impiegate per l'avvio del servizio	412.898,12
totale	1.292.474,16

Tabella 2: Quote di finanziamento del Ministero dell'Ambiente a favore di GCS



Le risorse trasferite al Gestore, pur sfuggendo per dimensione alla regola *de minimis* sopra ricordata, non costituiscono aiuti di Stato, in relazione alle seguenti considerazioni.

Come esplicitato in precedenza, il Comune di Genova, con deliberazione di Consiglio Comunale 29.05.2000, n.64, ha aderito ad ICS *“allo scopo di integrare i servizi di trasporto pubblico [...] con nuovo servizio di trasporto pubblico di elevata qualità di [notevole] valenza [...] e per la riduzione dell'inquinamento atmosferico da traffico. Con particolare riferimento all'accordo di programma correlato all'iniziativa è previsto che “[...] è compito dello Stato promuovere politiche di sviluppo sostenibile che garantiscano la salvaguardia dell'ambiente in cui vive ed opera l'uomo, a beneficio delle generazioni presenti e future ..., guidate da un'appropriata azione amministrativa; tra gli obiettivi di un'efficace politica di sviluppo sostenibile rientra la salvaguardia e la protezione dell'ambiente dai fenomeni dell'inquinamento, ed in particolare dell'inquinamento atmosferico; ... le politiche europee richiedono agli Stati membri di porre in essere un insieme di coerenti interventi di lotta all'inquinamento [...]”.*

Per quanto stabilito dall'art. 106 del Trattato di Funzionamento dell'Unione Europea, in estrema sintesi, gli Stati membri possono erogare contributi e provvidenze nell'interesse della collettività alla tutela di un bene primario, attuandosi, dunque, un contemperamento tra i principi di concorrenza nel settore dei servizi e di tutela dell'interesse pubblico sempre prevalente.

Come sopra esposto, la finalità dell'iniziativa nel suo complesso si caratterizza per l'obiettivo, europeo e nazionale, di salvaguardia dell'ambiente nella tutela dell'interesse pubblico; inoltre il contemperamento tra principi della concorrenza e perseguimento della finalità non pare risultare in ogni caso di importanza significativa.

§§§

[2.4.2] Piano tariffario e compensazioni economiche Bike Sharing

L'accesso al servizio BS prevede la registrazione da parte dell'utente e l'acquisto di un abbonamento annuale, mentre le tariffe applicate sono commisurate al tempo di utilizzo dello stesso.

Il piano tariffario è stato approvato in sede contrattuale ed esplicitato nella Convenzione in vigore tra Genova Parcheggi SpA ed il Comune di Genova, Cronologico n. 2 del 29 aprile 2011. I medesimi atti contrattuali non prevedono, ad oggi, specifiche compensazione da parte dell'Ente affidante al gestore, a titolo di corrispettivo.

Per quanto riguarda il tema degli aiuti di stato, nel caso specifico del BS si rileva che la società Genova Parcheggi SpA è stata individuata quale soggetto attuatore di attività di sviluppo inerenti il BS stesso nell'ambito di progetti per cui il Comune di Genova è titolare di finanziamenti nazionali ed europei.

In particolare Genova Parcheggi SpA è titolare di contratti per lo sviluppo di attività specifiche:

- a) la convenzione (approvata con Determinazione Dirigenziale 2011-125.3.0.-15) tra il Comune di Genova e Genova Parcheggi SpA – per l'attuazione del programma operativo di dettaglio aggiornato – intervento sviluppo della ciclabilità – in attuazione del “Programma di finanziamenti per il miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane e per il potenziamento del trasporto pubblico”, a valere sui finanziamenti di cui all'art. 1 comma 1121 della Legge 30 Dicembre 2006, n. 296 prevede, tra l'altro, all'art.3 quanto segue: *“Il quadro economico complessivo delle attività di cui all'art. 1 della presente Convenzione, così come riportato nel POD, prevede un costo totale di € 266.754,00 (IVA 20% inclusa), di cui € 216.754,00 finanziati dal Ministero dell'Ambiente e € 50.000,00 come quota di cofinanziamento a carico del Comune di Genova”.*
- b) nell'ambito della convenzione (approvata con Determinazione Dirigenziale 2013-125.0.0.-36) tra Comune di Genova e Genova Parcheggi SpA per il programma di cooperazione



transfrontaliera Italia - Francia "marittimo" 2007-2013 relativamente al progetto strategico 3i plus (infomobilità interregionale intermodale), le attività relative al bike sharing nell'ambito del Progetto "3i Plus" destinate a Genova Parcheggi S.p.A. sono state quantificate in € 33.500,00 oltre IVA.

Si osserva che, con riferimento ai limiti di valore indicati ad inizio del presente paragrafo [2.4] (punto b)), i fondi di cui ai punti precedenti, da considerarsi distintamente, sono in ogni caso esenti dall'obbligo di notifica.

§§§



[3] DICHIARAZIONE DELLA SUSSISTENZA DEI REQUISITI PREVISTI DALL'ORDINAMENTO EUROPEO PER LA FORMA DI AFFIDAMENTO

[3.1] Individuazione delle norme di settore regolanti la materia e dei termini e degli obblighi sottesi

Come illustrato nei precedenti paragrafi il CS ed il BS sono assimilabili ad un servizio di interesse generale, nello specifico la norma di settore è la Legge Regionale 7 novembre 2013 n. 33, "Riforme del sistema di trasporto pubblico regionale e locale", che lo definisce quale "[...] *servizio complementare del trasporto pubblico di linea* [...]".

La stessa norma né altre prevedono particolari adempimenti per le forme di affidamento dei servizi, dunque si ritiene opportuno ricondurre lo stesso alla materia dei servizi pubblici locali.

La complessa evoluzione della normativa sui servizi pubblici, che al momento si concretizza nella mancanza di un provvedimento quadro a livello nazionale, rende obbligatorio far riferimento ai principi di derivazione comunitaria, cosicché le alternative per l'affidamento dei servizi risultano essere le seguenti:

- affidamento del servizio con procedura di evidenza pubblica ex art. 30 del D.Lgs 163/2006, nel rispetto dei principi del Trattato di Funzionamento dell'Unione Europea (in via generale il TFUE si occupa del tema della concorrenza al Titolo VII [art. 101 – 109] e della disciplina del mercato unico rispettivamente negli artt. 14, 26 e 27 [mercato interno], 28 e 29 [libera circolazione delle merci], 45 – 66 – Titolo IV [libera circolazione di persone, servizi e capitali], 114 , 115 e 118 [riavvicinamento delle legislazioni]);
- affidamento del servizio a società mista con socio appaltatore, come da: punto 2.2 e nota 18 della Comunicazione interpretativa della Commissione delle Comunità Europee 5/2/2008 n. C [2007] 6661 sull'applicazione del diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni ai partenariati pubblico-privato istituzionalizzati (PPPI); Risoluzione del Parlamento europeo del 18 Maggio 2010 sui nuovi sviluppi in materia di appalti pubblici (2009/2175(INI)), in Gazzetta ufficiale dell'Unione europea il 31.05.2011; sentenza Corte di Giustizia UE 15.10.2009 C-196/08; sentenza Consiglio di Stato, adunanza plenaria, sentenza 03.03.2008, n. 1 e parere 18.04.2007, n. 456;
- affidamento del servizio a soggetto interamente pubblico in house, senza più alcun termine finale (alla luce dell'incostituzionalità dell'art. 4, c. 32, lettera a), del DL 138/2011 e senza limite di valore contrattuale (alla luce dell'incostituzionalità dell'art. 4, c. 13 del DL 138/2011, che limitava il valore stesso entro i 200.000 euro/anno), purché la società disponga dei requisiti (capitale totalmente pubblico, esercizio del controllo analogo sulla società da parte degli enti soci come avviene su un proprio ufficio, più parte dell'attività svolta in relazione al territorio dei Comuni soci) individuati dalla storica sentenza Corte di Giustizia UE 18.11.1999, C-107/98, c.d. Teckal.

§§§

[3.2] Descrizione delle ragioni che hanno indotto il Comune alla scelta del tipo di affidamento

Nel presente paragrafo sono analizzate le ragioni a sostegno dell'opportunità della scelta di affidamento di entrambi i servizi in trattazione secondo il modello dell'*in-house providing* rispetto



alle alternative possibili precedentemente elencate.

Per quanto riguarda il servizio di CS è bene innanzitutto evidenziare come l'evoluzione del numero di abbonati negli anni, riportata nel paragrafo [2.1.1], mostri un deciso gradimento da parte dell'utenza.

A fronte dei buoni risultati raggiunti in termini di efficacia del servizio, è indubbio rilevare come il modello gestionale adottato e l'esperienza della società mista, di cui al paragrafo [2.2.1], non abbiano condotto ad altrettanti soddisfacenti risultati in termini di efficienza ed economicità.

Ciò rilevato ed in considerazione del difficile contesto nel settore del trasporto pubblico locale, seppur l'Amministrazione ritenga cruciale il mantenimento di tale servizio quale complementare all'offerta del TPL, tuttavia si rende necessario una rivisitazione del modello gestionale ed organizzativo del servizio, che possa modificare parzialmente la struttura dei costi, resa d'altronde quanto mai onerosa per il mantenimento degli standard di servizio del circuito ICS (soprattutto per quanto attiene le rigide specifiche dei veicoli)

Alla luce di quanto sopra esposto, è ritenuto opportuno, in questa fase, ricondurne la gestione ad un nuovo soggetto a totale controllo pubblico, nella fattispecie la società Genova Parcheggi, in grado di assorbire le competenze della società GCS, mettendo a disposizione la propria esperienza, soprattutto nell'ambito di gestione dell'utenza, i servizi sviluppati e la struttura, al fine di traguardare significativi obiettivi di economicità nella gestione.

Si rileva infatti che la società Genova Parcheggi SpA è già affidataria del servizio di bike sharing che, seppur in un diverso contesto, è relativo ad un sistema di utilizzo di veicoli condivisi; Genova Parcheggi SpA, avendo già maturato significativa esperienza nel contesto del BS è sicuramente titolata anche alla gestione diretta del servizio di CS.

Infine, la gestione congiunta dei due servizi in capo ad un unico soggetto potrebbe portare, se non a vere e proprie economie di scala (comunque possibili almeno per i costi di struttura), quantomeno ad un miglior servizio per l'utenza (piattaforma di gestione integrata, ecc.).

Ulteriore aspetto da analizzare riguarda gli ambiti territoriali di competenza, infatti la recente evoluzione in materia di affidamento del TPL traguarda la gestione di tali servizi in bacini sovra-comunali, nella caso specifico la nuova Legge Regionale sui trasporti, individua quale bacino ottimale quello corrispondente ai confini regionale.

Alla luce di ciò, è ritenuto opportuno enucleare i servizi prettamente interessanti il Comune di Genova – quali sosta, car sharing e bike sharing – convogliandoli verso un unico soggetto gestore con salde competenze ed esperienza su tale territorio.

Restano ferme, inoltre, le valutazioni già espresse per gli altri affidamenti in capo a Genova Parcheggi SpA, in merito agli aspetti di governance. Infatti la società a totale partecipazione pubblica garantisce semplicità ed immediatezza di regole decisionali, rispetto alle ulteriori alternative possibili, aspetto di opportunità di non poca rilevanza, soprattutto per il CS, in un momento in cui è necessario valutare il nuovo andamento gestionale del servizio, rispetto al business plan presentato dal gestore, sottoponendolo in corso d'opera ad opportuni correttivi dal punto di vista del dimensionamento e dell'organizzazione, al fine di garantire il necessario raggiungimento dell'equilibrio economico.

§§§

[3.3] Sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo con riferimento ad atti e rapporti contrattuali

I requisiti propri dell'affidamento diretto di un servizio pubblico locale ad una società pubblica sono quelli individuati dalla storica sentenza Corte di Giustizia UE 18.11.1999, C-107/98, c.d. Teckal, e richiamati dall'ora abrogato art.113, c.5, lettera c) D.Lgs 267/2000 (capitale totalmente pubblico,



esercizio del controllo analogo sulla società da parte degli enti soci come avviene su un proprio ufficio, parte prevalente dell'attività svolta in affidamento dei diretto ed in relazione al territorio del Comune socio); successivamente, oltre che la giurisprudenza nazionale, ancora la Corte di giustizia UE ha confermato detti criteri con la sentenza, Sez. II, 17.07.2008 n. C-371/05.

Innanzitutto si rileva che il volume d'affari a conto economico di Genova Parcheggio non evidenzia alcun significativo volume d'affari realizzato al di fuori dell'affidamento diretto delle gestioni comunali e / o fuori dal territorio comunale.

L'affidamento del servizio a soggetto interamente pubblico in house a partecipazione diretta di un solo Comune è certamente di più agevole impostazione e dimostrazione di quanto non avvenga per i soggetti in house a partecipazione multi-ente (dove ciascun ente deve esercitare il controllo analogo congiuntamente con gli altri soci).

Mentre la giurisprudenza amministrativa e gli strumenti proprio dell'*in house* multi-ente evidenziano soluzioni assai più articolate e complesse, nel caso della società a partecipazione totale da parte di un solo ente, come per il caso in esame di Genova Parcheggio, il sussistere dei requisiti di cui sopra è più agevolmente dimostrabile a partire dall'osservazione dello statuto della società.

L'espressione del controllo esercitato dall'Ente sulla società affidataria si rileva a partire dalle previsioni statutarie evidenziate a seguire, dai principi di base di ispirazione dell'approvando contratto di servizio tra Comune e Genova Parcheggio, a cui si associa una costante attività di programmazione e verifica da parte della Direzione comunale competente.

In particolare dallo statuto della società si riporta quanto segue:

- Art. 3 - penultimo capoverso: [I] ricavi [debbono], in misura prevalente, [essere] riferiti alle gestioni affidate in house providing dal Comune di Genova.

- Art. 10: Il Comune di Genova esercita sulla Società un controllo analogo a quello esercitato sui propri uffici o servizi, sia attraverso l'esercizio delle attribuzioni demandate dal presente Statuto all'Assemblea, sia attraverso l'esercizio, mediante apposita struttura designata nel regolamento sull'ordinamento degli Uffici e dei Servizi del Comune di Genova, di poteri ispettivi, richiesta di documenti e/o chiarimenti, ovvero altri strumenti idonei previsti nel contratto di servizio e sia attraverso quanto previsto nei regolamenti del Comune di Genova.

Allo scopo di facilitare l'esercizio delle funzioni di indirizzo, la vigilanza ed il controllo economico – finanziario da parte del Comune di Genova, la Società adotta procedure di pianificazione pluriennale, previsione annuale, consuntivazione secondo tempi coerenti con le esigenze degli strumenti di programmazione finanziaria del Comune stesso e nel rispetto degli obblighi di cui al Regolamento sui Controlli delle Società Partecipate del Comune di Genova.

Le funzioni di indirizzo, vigilanza, programmazione e controllo dell'operato della Società, nell'espletamento delle attività ed esercizio dei servizi affidati, debbono assicurare che i livelli e le condizioni di erogazione del servizio, anche con riferimento a standard quali – quantitativi, siano conformi al contratto di servizio, alla carta dei servizi e comunque adeguati alle esigenze dei cittadini e degli altri utenti.

- Art. 11: Fatte salve le attività di rendicontazione già previste nel contratto di servizio, il Consiglio di Amministrazione, o l'Amministratore Unico, riferisce al Comune di Genova, secondo le indicazioni contenute nei regolamenti, mediante relazione scritta almeno due volte l'anno. In particolare, presenta:

- » entro il 15 ottobre di ciascun anno, la relazione previsionale aziendale;
- » entro il 31 luglio, la relazione illustrativa sullo stato patrimoniale e il conto economico della società relativi al primo semestre d'esercizio per il raffronto con i dati previsionali.

- Art. 12: Sono soggetti alla preventiva autorizzazione dell'Assemblea i seguenti atti di competenza del Consiglio di Amministrazione o dell'Amministratore Unico:

- » l'approvazione dei documenti di programmazione e del Piano Industriale, dei piani di investimento, dei piani di assunzione del personale e degli indirizzi in materia di



- assunzione di personale ed in materia di appalti e concessioni;
- » la nomina dell'eventuale amministratore delegato ed attribuzione dei poteri gestionali;
- » la contrazione di mutui ed operazioni di finanziamento a medio - lungo termine;
- » l'acquisizione e cessione di immobili, forniture, beni e servizi per importi superiori a € 200.000,00 (duecentomila) che non siano previsti espressamente in atti fondamentali dell'Assemblea o che non ne costituiscano mera esecuzione;
- » l'acquisizione e la dismissione di partecipazioni societarie;
- » l'acquisizione di beni e servizi non compresi nei piani di intervento di cui al presente articolo; tale limite può essere derogato qualora, per cause straordinarie e imprevedibili, si renda necessaria la realizzazione di interventi urgenti. In tali ipotesi il Consiglio ne dispone l'acquisizione con obbligo di comunicare immediatamente al Comune di Genova in via d'urgenza e di riferire nel dettaglio nella prima Assemblea dei soci.

Quando il Consiglio di Amministrazione intenda adottare deliberazioni di cui al comma precedente, il Presidente, o in alternativa l'Amministratore Unico, o l'Amministratore delegato, se nominato, formula una proposta di deliberazione da comunicare al Comune di Genova almeno 30 giorni antecedenti la data di convocazione dell'Assemblea.

La proposta dovrà essere corredata dal parere del Collegio Sindacale e da relazione illustrativa, onde consentire lo svolgimento dell'istruttoria tecnica da parte degli Uffici comunali competenti.

- Art. 13: Il bilancio di esercizio della società, approvato dall'Assemblea entro i termini di legge, corredato dalla relazione del Collegio Sindacale nonché degli altri documenti illustrativi, deve essere trasmesso al Comune di Genova.
- Art. 14: la società indica la propria soggezione all'attività di direzione e coordinamento del Comune di Genova negli atti e nella corrispondenza, nonché mediante iscrizione, a cura degli amministratori, presso l'apposita sezione del registro delle imprese.
- Art. 21: Il Comune di Genova nomina gli Amministratori ai sensi dell'art. 2449 del Codice Civile.

Per quanto attiene, infine, il Contratto di Servizio, che andrà sottoscritto a valle del presente affidamento, lo stesso dovrà prevedere:

- una durata che tenga anche in conto degli eventuali investimenti che Genova Parcheggi sarà tenuta a realizzare nel periodo di regolamentazione;
- che il Comune disporrà di rilevanti prerogative di pianificazione, programmazione, controllo, analisi degli scostamenti, capacità di interventi correttivi ed irrogazione di eventuali sanzioni, a fronte di comprovate inadempienze;
- che a Genova Parcheggi spetteranno da contratto specifici obblighi e responsabilità, con particolare riferimento alla trasmissione sistematica e periodica di informazioni al Comune.

§§§



COMUNE DI GENOVA

**E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
125 0 0 N. 2013-DL-432 DEL 28/11/2013 AD OGGETTO:
AFFIDAMENTO DEI SERVIZI NEL SETTORE DELLA MOBILITA'
URBANA.
APPROVAZIONE DELLE RELAZIONI – EX ART. 34, CC. 20 E 21 DEL
DL 179/2012 CONVERTITO IN LEGGE 221/2012 – AI FINI
DELL’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI SOSTA SU SUOLO PUBBLICO,
CAR SHARING, BIKE SHARING ED ALTRE ATTIVITA’ CORRELATE.**

<p align="center">PARERE TECNICO (Art 49 c. 1 D.Lgs. 267/2000)</p>

<p>Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento</p>
--

04/12/2013

Il Dirigente Responsabile
Dott. Francesco Pellegrino



COMUNE DI GENOVA

**E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
125 0 0 N. 2013-DL-432 DEL 28/11/2013 AD OGGETTO:
AFFIDAMENTO DEI SERVIZI NEL SETTORE DELLA MOBILITA'
URBANA.
APPROVAZIONE DELLE RELAZIONI – EX ART. 34, CC. 20 E 21 DEL
DL 179/2012 CONVERTITO IN LEGGE 221/2012 – AI FINI
DELL’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI SOSTA SU SUOLO PUBBLICO,
CAR SHARING, BIKE SHARING ED ALTRE ATTIVITA’ CORRELATE.**

PARERE TECNICO (Art 49 c. 1 D.Lgs. 267/2000)

Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento

04/12/2013

Il Dirigente Responsabile
Dr.ssa Lidia Bocca



COMUNE DI GENOVA

ALLEGATO AL PARERE TECNICO
ART. 25, COMMA 2, REGOLAMENTO DI CONTABILITA'

CODICE UFFICIO: 125 0 0	DIREZIONE MOBILITA'
Proposta di Deliberazione N. 2013-DL-432 DEL 28/11/2013	

OGGETTO: AFFIDAMENTO DEI SERVIZI NEL SETTORE DELLA MOBILITA' URBANA. APPROVAZIONE DELLE RELAZIONI – EX ART. 34, CC. 20 E 21 DEL DL 179/2012 CONVERTITO IN LEGGE 221/2012 – AI FINI DELL’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI SOSTA SU SUOLO PUBBLICO, CAR SHARING, BIKE SHARING ED ALTRE ATTIVITA’ CORRELATE.
--

a) La presente proposta di deliberazione **comporta l'assunzione di impegni di spesa** a carico del bilancio di previsione annuale, pluriennale o degli esercizi futuri?

NO

Nel caso di risposta affermativa, indicare nel prospetto seguente i capitoli di PEG (e gli eventuali impegni già contabilizzati) ove la spesa trova copertura:

Anno di esercizio	Spesa di cui al presente provvedimento	Capitolo	Impegno	
			Anno	Numero

b) La presente proposta di deliberazione **comporta una modifica delle previsioni** di entrata o di spesa del bilancio di previsione annuale, pluriennale o degli esercizi futuri?

NO

Nel caso in cui si sia risposto in modo affermativo alla precedente domanda b) compilare il prospetto seguente:

Anno di esercizio	Capitolo	Centro di Costo	Previsione assestata	Nuova previsione	Differenza + / -

c) La presente proposta di deliberazione **comporta una modifica dei cespiti inventariati o del valore della partecipazione** iscritto a patrimonio?

NO

Nel caso in cui si sia risposto in modo affermativo alla precedente domanda c) compilare il prospetto seguente (per i cespiti ammortizzabili si consideri il valore ammortizzato):

Tipo inventario e categoria inventariale	Tipo partecipazione (controllata/collegata o altro)	Descrizione	Valore attuale	Valore post-delibera

d) La presente proposta di deliberazione, ove riferita a società/enti partecipati, è coerente con la necessità di assicurare il permanere di condizioni aziendali di solidità economico-patrimoniale dei medesimi, in relazione agli equilibri complessivi del bilancio dell'Ente?

SI

Nel caso in cui si sia risposto in modo negativo alla precedente domanda d) compilare il prospetto seguente:

Effetti negativi su conto economico	
Effetti negativi su stato patrimoniale	

Osservazioni del Dirigente proponente:
--

Genova, 04 / 12 / 2013

Il Dirigente
Dott. Francesco Pellegrino



COMUNE DI GENOVA

**E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
125 0 0 N. 2013-DL-432 DEL 28/11/2013 AD OGGETTO:
AFFIDAMENTO DEI SERVIZI NEL SETTORE DELLA MOBILITA'
URBANA.
APPROVAZIONE DELLE RELAZIONI – EX ART. 34, CC. 20 E 21 DEL
DL 179/2012 CONVERTITO IN LEGGE 221/2012 – AI FINI
DELL’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI SOSTA SU SUOLO PUBBLICO,
CAR SHARING, BIKE SHARING ED ALTRE ATTIVITA’ CORRELATE.**

PARERE REGOLARITA' CONTABILE (Art. 49 c. 1 D.Lgs. 267/2000)

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 - comma 1 - T.U. D.lgs 18 agosto 2000 n. 267 si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità contabile del presente provvedimento, raccomandando l’inserimento, negli atti contrattuali relativi alla sosta, di opportune clausole inerenti la figura di agente contabile.

04/12/2013

Il Dirigente Responsabile
[Dott. Giovanni Librici]



COMUNE DI GENOVA

**E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
125 0 0 N. 2013-DL-432 DEL 28/11/2013 AD OGGETTO:
AFFIDAMENTO DEI SERVIZI NEL SETTORE DELLA MOBILITA'
URBANA.
APPROVAZIONE DELLE RELAZIONI – EX ART. 34, CC. 20 E 21 DEL
DL 179/2012 CONVERTITO IN LEGGE 221/2012 – AI FINI
DELL’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI SOSTA SU SUOLO PUBBLICO,
CAR SHARING, BIKE SHARING ED ALTRE ATTIVITA’ CORRELATE.**

ATTESTAZIONE COPERTURA FINANZIARIA (Art. 153 c. 5 D.Lgs. 267/2000)

Si rimanda a successivi provvedimenti, previa quantificazione delle poste economiche.

04/12/2013

Il Direttore di Ragioneria
[Dott. Magda Marchese]



COMUNE DI GENOVA

Parere relativo alla proposta DL 432 del 28.11.2013 ad oggetto: "Affidamento dei servizi nel settore della mobilità urbana. Approvazione delle relazioni – ex art. 34, cc. 20 e 21 del dl 179/2012 convertito in legge 221/2012 – ai fini dell'affidamento dei servizi di sosta su suolo pubblico, Car sharing, Bike sharing ed altre attività correlate"

Ai sensi dell'art. 239 comma 1 lettera b) del D.Lgs. 267 del 18 agosto 2000 il Collegio dei Revisori dei Conti del Comune di Genova, con riferimento alla proposta DL 432 del 28.11.2013 ad oggetto: "Affidamento dei servizi nel settore della mobilità urbana. Approvazione delle relazioni – ex art. 34, cc. 20 e 21 del dl 179/2012 convertito in legge 221/2012 – ai fini dell'affidamento dei servizi di sosta su suolo pubblico, Car sharing, Bike sharing ed altre attività correlate" tenuto conto dei pareri espressi dai Dirigenti Responsabili, considerato che questa sera alle ore 18,00 è stato consegnato al Collegio la bozza di Statuto sociale così come approvata dalla Giunta Comunale, esprime il proprio parere:

il dott. Marzio Gaio concede parere favorevole condizionato alla approvazione da parte del Consiglio Comunale e al successivo aggiornamento dello Statuto sociale così come presentato in bozza al Collegio questa sera, con la modifica dell'art. 6, così come da proposta di deliberazione n. 2013 DI – 401 del 19.11.2013, pag. 3;

Il dott. Fossati e il dott. Rimassa, dato atto che la bozza dello statuto della partecipata, elemento fondamentale per verificare la sussistenza del controllo analogo, è stata fatta pervenire al collegio alle 18.00 di questa sera; dato altresì atto che tale bozza – la cui adozione definitiva è elemento prodromico alla verifica circa la possibilità di effettuare o confermare affidamenti diretti alla società in oggetto - non è ancora stata approvata dal Consiglio Comunale e – successivamente – dall'assemblea straordinaria della società; dato altresì atto che, come anche rilevato *prima facie* dal dott. Gaio, la previsione dell'art. 6 apparirebbe non confacente a quanto previsto nel corpo della delibera a pag. 3 e che necessitano quindi approfondimenti; ritiene di non avere, allo stato, gli elementi per poter esprimere un parere.

Il Collegio dei Revisori dei Conti

Dott. Marzio	Gaio
Dott. Nicola	Fossati
Dott. Fabrizio	Rimassa

(firmato digitalmente)

11.12. 2013

Collegio dei Revisori dei Conti

16124 Genova - Via Garibaldi, 9 - Tel. 039 0105572755 - Fax 039 0105572238
revisoricontabili@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

Parere relativo alla proposta DL 432 del 28.11.2013 ad oggetto: "Affidamento dei servizi nel settore della mobilità urbana. Approvazione delle relazioni – ex art. 34, cc. 20 e 21 del dl 179/2012 convertito in legge 221/2012 – ai fini dell'affidamento dei servizi di sosta su suolo pubblico, Car sharing, Bike sharing ed altre attività correlate"

- Il collegio,
- atteso che il proprio parere circa il provvedimento in oggetto dipende sostanzialmente dalla qualificazione quale "In House" ai sensi della normativa comunitaria della società Genova Parcheggio SPA;
 - atteso che tale qualificazione dipende dalla sussistenza in linea di diritto e di fatto di tre elementi (partecipazione totalitaria di enti pubblici, attività rivolta all'80% nei confronti degli enti pubblici e controllo analogo esercitato dagli enti pubblici soci) che devono essere verificate sia in termini di diritto – attraverso l'esistenza di specifiche clausole statutarie – che di fatto;
 - dato atto che lo statuto attualmente vigente non ha le caratteristiche per permettere la qualificazione della società come "in house";
 - dato atto altresì che è attualmente in esame presso il Consiglio Comunale il nuovo statuto di Genova Parcheggio SPA

esaminato con attenzione il progetto di nuovo statuto come sopra indicato
esaminata altresì la nota 383168 del 17.12.2013 della direzione partecipate comunicataci per le vie brevi in data odierna, con la quale la civica amministrazione dà comunicazione a codesto collegio che sono stati proposti due emendamenti a tale statuto concernenti modifiche degli articoli 6 – nel senso di vietare la partecipazione di soggetti privati alla società - e 21 – nel senso di una più precisa aderenza al dettato dell'art. 2449 del codice civile –

Esprime all'unanimità il proprio parere favorevole condizionato all'approvazione dell'emendamento sopra indicato, e all'adozione del nuovo statuto da parte della società.

Suggerisce che, trascorso un congruo lasso di tempo – identificato in un anno - a far data dall'introduzione del nuovo statuto, si effettui e formalizzi da parte degli uffici competenti una circostanziata verifica circa l'effettività dell'applicazione delle indicazioni sopra evidenziate tali da permettere di giudicare se il "controllo analogo" sia esercitato di fatto, dando prontamente comunicazione delle risultanze di tale verifica al collegio.

Il Collegio dei Revisori dei Conti

Dott. Marzio	Gaio
Dott. Nicola	Fossati
Dott. Fabrizio	Rimassa

(firmato digitalmente)

18.12. 2013

Collegio dei Revisori dei Conti

16124 Genova - Via Garibaldi, 9 - Tel. 039 0105572755 - Fax 039 0105572048
revisoricontabili@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

**E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
125 0 0 N. 2013-DL-432 DEL 28/11/2013 AD OGGETTO:
AFFIDAMENTO DEI SERVIZI NEL SETTORE DELLA MOBILITA'
URBANA.
APPROVAZIONE DELLE RELAZIONI – EX ART. 34, CC. 20 E 21 DEL
DL 179/2012 CONVERTITO IN LEGGE 221/2012 – AI FINI
DELL’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI SOSTA SU SUOLO PUBBLICO,
CAR SHARING, BIKE SHARING ED ALTRE ATTIVITA’ CORRELATE.**

<p>PARERE DI LEGITTIMITA' DEL SEGRETARIO GENERALE (Ordinanza Sindaco n. 368 del 2.12.2013)</p>
--

<p>Si esprime parere favorevole in ordine alla legittimità del presente provvedimento</p>

12/12/2013

Il Segretario Generale
[Dott. Pietro Paolo Miletì]