



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 provvedimento [...], 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 provvedimento 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.

§§§