

COMUNE DI SALERNO

Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale

Consiglieri assegnati al Comune n. 32

Seduta

del giorno **25/10/2016**

N. **48** del Registro

Oggetto: **SOCIETA' SALERNO MOBILITÀ SPA. RELAZIONE EX ART. 34 D.L. N. 179/2012 E ART. 192 DEL D.L.VO N. 50/2016**

L'anno **duemilasedici** addì **venticinque** del mese di **ottobre** alle ore **09:45** in Salerno, nella consueta sala delle adunanze del Consiglio, si è riunito il Consiglio Comunale, convocato previ avvisi in data 19.10.2016 e, notificati a norma di legge.

Sono presenti ed assenti i signori:

		P	A			P	A
1	NAPOLI VINCENZO			18	MEMOLI PASQUALINA		
2	VENTURA DOMENICO			19	SANTORO FELICE		
3	SORRENTINO LUCA			20	NADDEO CORRADO		
4	GUERRA ERMANNO			21	NATELLA MASSIMILIANO		
5	FIORE ANTONIO			22	OTTOBRINO PAOLO		
6	SCANNAPIECO ROSA			23	MONDANY MORELLI VERONICA		
7	MAZZOTTI LUCIA			24	CARBONARO ANTONIO		
8	PETRONE SARA			25	VENTURA GIUSEPPE		
9	GALDI ROCCO			26	SANTORO DANTE		
10	STABILE EUGENIO			27	STASI PIETRO DAMIANO		
11	DI CARLO HORACE			28	GALLO LEONARDO		
12	PESSOLANO DONATO			29	CELANO ROBERTO		
13	MAZZEO DOMENICO			30	ZITAROSA GIUSEPPE		
14	DE ROBERTO PAOLA			31	RUSSOMANDO CIRO		
15	POLVERINO FABIO			32	LAMBIASE GIOVANNI		
16	FERRARA ALESSANDRO			33	CAMMAROTA ANTONIO		
17	D'ALESSIO ANTONIO						

Presenti **33**

Assenti **0**

Presiede il Presidente **ALESSANDRO FERRARA**

Partecipano alla seduta il Segretario Generale **ORNELLA MENNA** e gli Assessori: **DE LUCA ROBERTO, DE MAIO DOMENICO, FALCONE GAETANA, GIORDANO MARIARITA, LOFFREDO DARIO** .



IL CONSIGLIO

Premesso che:

con delibera di C.C. n. 33 del 02/09/2013 sono stati affidati (ex art. 34, c. 20, D.L. 179/2012 convertito in L. 221/2012), alla Società in house Salerno Mobilità Spa, quale soggetto gestore dei parcheggi pubblici su aree di proprietà comunale nonché di altri servizi complementari alla mobilità, per la durata di anni 3 (tre), a decorrere dal mese di settembre 2013 e sino al mese di settembre 2016, le seguenti attività (giusta Contratto di servizio prot. n. 161968 del 20/09/2013):

- aree di sosta su strada (strisce blu lungo strada);
- aree di sosta perimetrare automatizzate;
- aree di sosta perimetrare non automatizzate;
- rimozione veicoli;
- rilascio permessi autorizzazione alla sosta ai cittadini residenti nelle ZPRU (Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica);
- ascensori pubblici di Via Velia, di P.zza Medaglie d'Oro e di Piazza Matteo D'Aiello;
- scale mobili pubbliche di Via Indipendenza.

con delibera di C.C. n. 33 del 30/09/2014 (integrazione Contratto di servizio prot. n. 161968 del 20/09/2013) è stata affidata alla Società in house Salerno Mobilità Spa la guardiania, la sorveglianza anche con sistemi automatizzati, l'apertura, la chiusura e la pulizia delle stazioni intermedie della Metropolitana di Salerno (Contratto di servizio prot. n. 177997 del 11/11/2014);

con delibera di C.C. n. 42 del 17/12/2015 (integrazione Contratto di servizio prot. n. 161968 del 20/09/2013) è stato affidato alla Società in house Salerno Mobilità Spa la chiusura giornaliera di alcune strutture comunali: Villa comunale e sottopasso via Vernieri e apertura e chiusura sottopasso Parco Arbostella (protocollo n. 9616 del 20/01/2016);

con delibera di G.C. n. 287 del 29.09.2016, la Giunta comunale ha deliberato di prorogare i succitati contratti in essere con la società in house Salerno Mobilità fino alla prima seduta utile di Consiglio Comunale e alla conseguente stipula del contratto;

Considerato che:

a tutt'oggi i servizi espletati non hanno dato luogo a perdite finanziarie di gestione dell'azienda;

la Società corrisponderà al Comune, quale proprietario delle aree oggetto del presente affidamento, un canone onnicomprensivo convenzionale parametrato al margine di Contribuzione Lordo (inteso come differenza tra i ricavi diretti della gestione parcheggi - corrispettivi netti annui delle aree di parcheggio automatizzate e delle aree di sosta regolamentate- ed i costi diretti afferenti la medesima gestione - Costi della produzione, oneri finanziari, ammortamenti e manutenzioni, costi diretti del personale e relative imposte Irap);

il Consiglio Comunale, in esecuzione alle prescrizioni normative di cui alla legge 190/2014, articolo 1, commi 611 e ss., con delibere n. 09 del 13 aprile 2015 e n. 39 del 17 dicembre 2015, da intendersi qui integralmente riportate, ha approvato il piano operativo di razionalizzazione delle società

partecipate stabilendo, tra l'altro, di procedere nell'ottimizzazione degli affidamenti alle varie società, attraverso l'unificazione della durata di affidamento dei singoli servizi;

con D.L. 179/2012, all'art. 34, co. 13 (ora co. 20 nel testo di conversione coordinato con la Legge di conversione n. 211/2012) si prevede che, 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 ne definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste;

il nuovo Codice degli appalti e delle concessioni, approvato con il D. Lgs. 50/2016, contiene anche il recepimento della nuova disciplina in materia di "in house providing" dettata dalle Direttive UE nn. 23, 24 e 25 del 2014 in materia di concessioni e appalti dei settori ordinari e speciali. In particolare, l'art. 5 del succitato decreto, recependo i presupposti elaborati nel corso degli anni dalla giurisprudenza comunitaria in materia di affidamenti diretti e i principi contenuti nelle citate Direttive, prevede che le concessioni o gli appalti pubblici, nei settori ordinari o speciali, aggiudicati da un'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore a una persona giuridica di diritto pubblico o di diritto privato non rientrano nell'ambito di applicazione del nuovo codice dei contratti pubblici quando sono soddisfatte tutte (e contemporaneamente) le seguenti condizioni:

1. un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore esercita sulla persona giuridica di cui trattasi un "controllo analogo" a quello esercitato sui propri servizi: ai sensi del comma 2 dell'art. 5 sussiste "controllo analogo" qualora l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore eserciti sulla persona giuridica affidataria "in house" un'influenza determinante, sia sugli obiettivi strategici, che sulle decisioni significative. Il "controllo analogo" può essere anche esercitato da una persona giuridica diversa dall'amministrazione aggiudicatrice, a sua volta controllata da quest'ultima (il c.d. "controllo analogo indiretto");
2. oltre l'80% dell'attività della persona giuridica controllata è effettuata nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'amministrazione aggiudicatrice controllante o da un ente aggiudicatore, nonché da altre persone giuridiche controllate dall'amministrazione aggiudicatrice;
3. nella persona giuridica controllata non vi è alcuna partecipazione diretta di capitali privati, ad eccezione di forme di partecipazione che non comportano controllo o potere di veto e che non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata.

l'art. 192 del nuovo Codice dei contratti pubblici prevede l'istituzione presso l'ANAC dell'elenco delle stazioni appaltanti che operano mediante affidamenti diretti nei confronti di proprie società "in house" e l'iscrizione in tale elenco dovrà avvenire secondo modalità e criteri definiti dall'ANAC fermo restando che, per poter legittimamente affidare un contratto con modalità "in house", avente ad oggetto servizi disponibili sul mercato in regime di concorrenza (così come già previsto all'art. 1 comma 553 Legge di Stabilità 2014 per i soli servizi strumentali), le stazioni appaltanti dovranno effettuare preventivamente una valutazione della congruità economica dell'offerta formulata del soggetto "in house", avendo riguardo all'oggetto e al valore della prestazione. Inoltre, nelle motivazioni del provvedimento di affidamento dovrà essere dato conto:

- delle ragioni del mancato ricorso al mercato;
- dei benefici per la collettività della forma di gestione prescelta, anche con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio, nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche.

l'ANAC, con comunicato del Presidente del 3 agosto 2016, ha precisato che, nelle more dell'iscrizione nel predetto elenco, stante l'efficacia non costitutiva, ma meramente dichiarativa dell'iscrizione (cfr parere Consiglio di Stato del 1 aprile 2016 n. 855) l'affidamento diretto alle società *in house* può essere effettuato, sotto la propria responsabilità, dalle amministrazioni

aggiudicatrici e dagli enti aggiudicatori in presenza dei presupposti legittimanti definiti dall'art. 12 della direttiva 24/2014/UE e recepiti nei medesimi termini nell'art. 5 del d.lgs. n. 50 del 2016 e nel rispetto delle prescrizioni di cui ai commi 2 e 3 dell'art. 192, a prescindere dall'inoltro della domanda di iscrizione;

Rilevata la sussistenza dei seguenti requisiti:

- Partecipazione pubblica totalitaria: l'intero capitale sociale della società Salerno Mobilità Spa appartiene al Comune di Salerno;
- Controllo analogo: il Comune di Salerno esercita sulla società Salerno Mobilità Spa un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi;

In particolare:

La società è soggetta alla direzione e coordinamento del comune di Salerno che li esercita verificando i profili gestionali, economici, patrimoniali e finanziari dell'attività svolta dalla stessa, nonché l'esattezza, la regolarità e l'economicità dell'amministrazione societaria;

Il controllo del Comune è effettuato attraverso i propri organi ed uffici, con le seguenti modalità:

- Atti di approvazione (controllo preventivo e strategico);
- Obbligo della società di far pervenire al Comune di Salerno i seguenti documenti almeno trenta giorni antecedenti a quello fissato per il loro esame da parte degli organi societari: bilancio; relazione previsionale e programmatica; organogramma; programmi; piani finanziari ed industriali; modifiche statutarie, nomina, sostituzione e poteri dei liquidatori; fusioni, acquisti di azienda, sedi secondarie, rappresentanza della società, riduzioni ed aumenti di capitale;
- Possibilità del Comune di Salerno di inviare alla società atti di indirizzo vincolanti entro tre giorni antecedenti a quello fissato per il loro esame da parte degli organi societari sui sopraelencati documenti;
- Monitoraggio e verifica (controllo contestuale e posteriore);
- Obbligo della società, ai fini del controllo sullo stato di attuazione degli obiettivi, anche sotto il profilo dell'efficacia, efficienza ed economicità della gestione, di inviare al comune di Salerno, con cadenza trimestrale, una relazione predisposta dal consiglio di amministrazione, corredata da parere dell'organo di revisione, sull'andamento economico, patrimoniale e finanziario e sull'andamento gestionale, nonché sulle relative previsioni a breve e medio termine;
- Obbligo della società, fermo restando l'adempimento di cui al punto precedente, qualora nel corso del trimestre abbiano a verificarsi eventi straordinari, in quanto tali non previsti nelle relazioni suddette, che possano ripercuotersi sull'ordinario e regolare andamento della società, soprattutto ai fini delle previsioni sull'equilibrio economico e finanziario, di informare immediatamente il Comune, relazionando su di essi. Anche detta relazione dovrà essere assistita dal parere dell'organo di revisione;
- Possibilità del Comune di Salerno, anche nei casi previsti dai punti precedenti, di inviare atti di indirizzo vincolanti per la società;
- Obbligo della società Salerno Mobilità spa, la cui destinazione prevalente dell'attività consiste esclusivamente nella gestione dei servizi pubblici affidati dal Comune di Salerno, di indicare negli atti e nella corrispondenza, nonché mediante iscrizione, a cura degli amministratori, presso la sezione del registro delle Imprese, ai sensi dell'art. 2497 bis del Codice Civile, l'Ente alla cui attività e coordinamento è soggetta;

Ritenuto di approvare l'allegato schema di relazione redatto ai sensi dell' art. 34, comma 20, del D. L. n. 179/2012 convertito in L. n. 221/2012, con affidamento dei servizi, come sopra specificati ed ivi riportati, sino al 31.12.2021;

Visto il parere della VII Commissione Consiliare Permanente;

Considerato l'autonomo potere decisionale dell'organo politico che, nella sua libera sfera decisionale, può decidere circa l'opportunità dell'affidamento del contratto in deroga alle consuete procedure previste dal D.lgs n. 50/2016 (*Codice degli appalti pubblici*).

Ritenuto quindi di affidare il contratto alla società in house Salerno Mobilità Spa;

Visto l'art. 192, comma 2, del D.lgs n. 50/2016 che disciplina le modalità di affidamento in house dei servizi in deroga alle tradizionali procedure ad evidenza pubblica;

Visto il D.Lgs. n. 175/2016 cosiddetto decreto Madia;

Visti i pareri favorevoli di regolarità tecnica e contabile della presente proposta di deliberazione espressi ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs 267/00, rispettivamente, dal Direttore del Settore Mobilità Urbana e Trasporti e dal Direttore del Settore Ragioneria;

Uditi gli interventi, così come riportati nel resoconto integrale dell'odierna seduta;

Il Presidente FERRARA, pone in votazione la proposta di deliberazione di cui in oggetto, proclamando il seguente esito:

Con voti n° 27, n° 5 contrari (CELANO,ZITAROSA,CAMMAROTA, RUSSOMANDO,SANTORO D.) n° 1 astenuto (LAMBIASE), espressi per alzata di mano dai n° 33 Consiglieri presenti,

D E L I B E R A

Per i motivi espressi in premessa che qui si intendono integralmente riportati:

- 1) Affidare, per le motivazioni in premessa individuate, alla società in house Salerno Mobilità Spa, fino al 31/12/2021, la concessione per la gestione dei servizi di mobilità e parcheggio, così come descritti nella relazione del 19/10/2016 da pubblicare sul sito dell'Ente ai sensi dell'art. 34 commi 20 e 21, conv. in L. n. 221/2012;
- 2) Demandare alla Giunta Comunale l'approvazione dello schema di Contratto di Servizio ed il relativo Disciplinare di Gestione atteso che gli elementi caratterizzanti il contratto ed il relativo disciplinare sono gli stessi dei precedenti affidamenti;
- 3) Approvare il seguente quadro economico, dei servizi affidati alla " Salerno Mobilità SpA " :

Servizio di gestione aree di parcheggio:

- gestione del servizio di sosta regolamentata, con vigilanza di autoveicoli e ciclomotori nei parcheggi pubblici automatizzati a pagamento nel territorio comunale;
- gestione del servizio di tariffazione della sosta nelle aree senza vigilanza, di cui all'art. 7, lett. f), del Codice della Strada;
- funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta, ai sensi dell'art. 17, comma 132, della legge 127/97;
- gestione dei servizi di sosta e vigilanza nelle aree adibite, in via temporanea ed occasionale, a parcheggio pubblico regolamentato;

Servizio di vigilanza sulle aree miste , comprendente in tali aree le funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta, ai sensi dell'art. 17, comma 132, della legge 127/97;

Compensazione economica per il servizio: il Comune corrisponderà l'importo:

canone aree miste scaglioni numero multe		
da	a verbali	Importo €
-	10.000	150.000
10.001	15.000	200.000
15.001	20.000	250.000
20.001	25.000	300.000
25.001	28.000	350.000
28.001	35.000	400.000
35.001	50.000	410.000
50.001	70.000	430.000
70.001	100.000	450.000

oltre IVA, (*annuo*).

Canone convenzionale

La Società corrisponderà al Comune, quale proprietario delle aree oggetto del presente affidamento, un canone omnicomprendivo convenzionale pari ad un'aliquota percentuale, parametrata come indicato nella tabella che segue, del Margine Lordo di Contribuzione (espresso in migliaia di euro, inteso come differenza tra i Ricavi diretti della gestione parcheggi - corrispettivi netti annui delle aree di parcheggio automatizzate e delle aree di sosta regolamentate - ed i costi diretti afferenti la medesima gestione - Costi della produzione, oneri finanziari, ammortamenti e manutenzioni, costi diretti del personale e relative imposte Irap-).

CALCOLO MLC RIEPILOGO SCAGLIONI		
da	a	
-	100	30%
101	200	35%
201	300	40%
301	500	45%
501	1.000	50%
1.001	2.000	55%

Rilascio dei permessi di sosta ai cittadini residenti nelle ZPRU (Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica):

Rimborso per l'espletamento del servizio: Il Comune rimborserà alla Società Salerno Mobilità, € 10,00 (dieci/00), IVA compresa, per ogni contrassegno autorizzativo rilasciato sia esso di validità annuale che triennale, a completo ristoro delle spese sostenute, senza null'altro a pretendere per il rilascio di eventuali duplicati e/o sostituzioni.

Bloccaggio e/o rimozione forzata degli autoveicoli e ciclomotori in sosta vietata all'interno e presso le aree affidate alla gestione e/o vigilanza della Società nonché nell'ambito dell'intero territorio comunale:

Il servizio è a costo zero per l'amministrazione e le tariffe da applicare da parte della Società sono quelle al momento vigenti.

Gestione del servizio ascensori pubblici:

Compensazione economica per il servizio: il Comune corrisponderà alla Società € 400.000,00 oltre I.V.A. (annuo).

Gestione del servizio delle scale mobili pubbliche:

Compensazione economica per il servizio: il Comune corrisponderà alla Società € 111.000,00 oltre I.V.A. (annuo).

Guardiania, sorveglianza, apertura, chiusura e pulizia delle stazioni intermedie della Metropolitana

Compensazione economica per il servizio con sistema di controllo centralizzato stazioni ed ascensori in condizione di piena operatività: il Comune corrisponderà alla Società € 36.000,00 oltre I.V.A. (mensile).

Chiusura giornaliera di alcune strutture comunali (Villa comunale e sottopasso via Vernieri e apertura e chiusura sottopasso Parco Arbostella):

Compensazione economica per il servizio: il Comune corrisponderà alla Società €. 800,00 oltre I.V.A. (mensile).

Le relative entrate e spese faranno carico sugli appositi capitoli di Bilancio Comunale annualità 2016/2021.

- 4) Di dare atto che con separata votazione che riporta lo stesso esito di cui in premessa la presente deliberazione viene dichiarata *immediatamente eseguibile*.

Del che è verbale,

IL PRESIDENTE

- ALESSANDRO FERRARA -

IL SEGRETARIO GENERALE

- ORNELLA MENNA -



Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento dei servizi di:

- **Gestione dei parcheggi e delle aree di sosta di proprietà comunale, vigilanza delle aree miste, gestione delle procedure di rilascio dei permessi residenti ZPRU**
- **Bloccaggio e rimozione dei veicoli**
- **Gestione scale mobili ed ascensori pubblici**
- **Attività di custodia, guardiania, apertura, chiusura, pulizia, gestione degli ascensori nelle stazioni intermedie della Metropolitana**
- **Chiusura delle strutture comunali villa comunale, sottopasso via Vernieri, apertura e chiusura sottopasso parco Arbostella**

(ex art. 34 commi 20 e 21 D.L. 18 ottobre 2012 n. 179 - conv. in L. n. 221/2012)

INFORMAZIONI DI SINTESI

Oggetto dell'affidamento	-Gestione dei parcheggi e delle aree di sosta di proprietà comunale, vigilanza delle aree miste, gestione delle procedure di rilascio dei permessi residenti ZPRU -Bloccaggio e rimozione dei veicoli -Gestione scale mobili ed ascensori pubblici -Attività di custodia, guardiania, apertura, chiusura, pulizia, gestione degli ascensori nelle stazioni intermedie della Metropolitana -Chiusura delle strutture comunali villa comunale e sottopasso via Vernieri, apertura e chiusura sottopasso parco Arbostella
Ente affidante	Comune di Salerno
Tipo di affidamento	Prestazione di servizi
Modalità di affidamento	Affidamento diretto a società in house
Durata del contratto proposta	Scadenza: 31 dicembre 2021
Servizio già affidato	Vedi relazione
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	I servizi dell'affidamento interessano il territorio del Comune di Salerno

SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE

Nominativo	ing. Elvira Cantarella - dott. Loris Scognamiglio
Ente di riferimento	Comune di Salerno
Area	Mobilità - Ragioneria
Telefono	089 / 663811 -662260
e-mail	e.cantarella@comune.salerno.it l.scognamiglio@comune.salerno.it
Data di redazione	18 ottobre 2016

INTRODUZIONE

Al fine di ottemperare a quanto previsto dall'art. 34, commi 20 e 21 del Decreto Legge n.179/2012, recante "ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese" convertito con modificazioni in Legge 17 dicembre 2012, n. 221, come modificato dall'art.13 comma 3, del Decreto Legge 30/12/2013 n. 150, si redige la presente relazione con riguardo all'affidamento alla società in house Salerno Mobilità Spa dei seguenti servizi:

- Gestione dei parcheggi e delle aree di sosta di proprietà comunale, vigilanza delle aree miste, gestione delle procedure di rilascio dei permessi residenti ZPRU;
- Bloccaggio e rimozione dei veicoli;
- Gestione scale mobili ed ascensori pubblici;
- Attività di custodia, guardiania, apertura, chiusura, pulizia, gestione degli ascensori nelle stazioni intermedie della metropolitana;
- Chiusura delle strutture comunali villa comunale e sottopasso via Vernieri, apertura e chiusura sottopasso parco Arbostella.

PREMESSA:

Con la presente relazione si intende dare conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento giuridico comunitario ed interno in ordine alla forma di affidamento *in house providing* e (si intende) definire i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e di servizio universale ai sensi dell'art. 34, comma 20, convertito con modificazioni dalla L. 221/2012, che prevede: *“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”*.

La presente relazione viene redatta altresì, ai sensi di quanto previsto dal nuovo Codice degli appalti e delle concessioni, D. Lgs. 50/2016, che contiene, tra l'altro, il recepimento della nuova disciplina in materia di “in house providing” dettata dalle Direttive UE nn. 23, 24 e 25 del 2014 in materia di concessioni e appalti dei settori ordinari e speciali.

In particolare, il nuovo Codice introduce diverse novità anche in tema di affidamenti diretti.

L'art. 5 del decreto, recependo i presupposti elaborati nel corso degli anni dalla giurisprudenza comunitaria in materia di affidamenti diretti e i principi contenuti nelle citate Direttive, prevede che le concessioni o gli appalti pubblici, nei settori ordinari o speciali, aggiudicati da un'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore a una persona giuridica di diritto pubblico o di diritto privato non rientrano nell'ambito di applicazione del nuovo codice dei contratti pubblici quando sono soddisfatte tutte (contemporaneamente) le seguenti condizioni:

1. **un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore esercita sulla persona giuridica di cui trattasi un “controllo analogo” a quello esercitato sui propri servizi:** ai sensi del comma 2 dell'art. 5 sussiste “controllo analogo” qualora l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore eserciti sulla persona giuridica affidataria “in house” un'influenza determinante, sia sugli obiettivi strategici, che sulle decisioni significative. Il “controllo analogo” può essere anche esercitato da una persona giuridica diversa dall'amministrazione aggiudicatrice, a sua volta controllata da quest'ultima (il c.d. “controllo analogo indiretto”);
2. **oltre l'80% dell'attività della persona giuridica controllata è effettuata nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'amministrazione aggiudicatrice controllante o da un ente aggiudicatore, nonché da altre persone giuridiche controllate dall'amministrazione aggiudicatrice;** ai sensi del comma 7, per determinare tale percentuale, deve essere fatto riferimento, di norma, al fatturato totale medio per i tre anni precedenti l'aggiudicazione dell'appalto o della concessione. Questa previsione dovrebbe finalmente porre fine alla consolidata prassi nazionale, secondo la quale le società beneficiarie di affidamenti “in house” sono state finora costrette a svolgere la propria attività “esclusivamente” a beneficio dell'amministrazione aggiudicatrice, rinunciando a tutti i vantaggi

economici che potrebbero derivare dall'erogazione di prestazioni, anche in misura marginale, ad altre amministrazioni pubbliche non socie. Fra l'altro, tale prassi ha finora indotto molte amministrazioni pubbliche ad acquistare partecipazioni societarie di modestissima entità, al solo fine di poter legittimamente effettuare affidamenti diretti a società pubbliche di loro fiducia.

3. **nella persona giuridica controllata non vi è alcuna partecipazione diretta di capitali privati, ad eccezione di forme di partecipazione che non comportano controllo o potere di veto e che non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata.** Si tratta forse della previsione più innovativa contenuta nelle direttive del 2014, che in futuro dovrebbe permettere alle società "in house" di allargare la compagine sociale anche a soggetti privati che, tuttavia, al fine di non pregiudicare la legittimità degli affidamenti, potranno ricoprire solo il ruolo di meri soci finanziatori, senza alcuna ingerenza nelle scelte strategiche e gestionali.

Tutti e tre i suddetti requisiti, già più volte affermati dalla giurisprudenza comunitaria a partire dalla famosa sentenza Teckal del 18/11/1999, trovano adesso espressa previsione in una specifica norma di diritto interno.

Il regime speciale degli affidamenti "in house"

L'art. 192 del nuovo Codice dei contratti pubblici prevede anche l'istituzione presso l'ANAC dell'elenco delle stazioni appaltanti che operano mediante affidamenti diretti nei confronti di proprie società "in house". L'iscrizione in tale elenco dovrà avvenire secondo le modalità e i criteri che verranno definiti dall'ANAC e consentirà di procedere mediante affidamenti diretti dei contratti.

Tuttavia, per poter legittimamente affidare un contratto con modalità "in house", avente ad oggetto servizi disponibili sul mercato in regime di concorrenza (così come già previsto all'art. 1 comma 553 Legge di Stabilità 2014 per i soli servizi strumentali), le stazioni appaltanti dovranno effettuare preventivamente una valutazione della congruità economica dell'offerta formulata del soggetto "in house", avendo riguardo all'oggetto e al valore della prestazione. Inoltre, nelle motivazioni del provvedimento di affidamento dovrà essere dato conto:

- delle ragioni del mancato ricorso al mercato;
- dei benefici per la collettività della forma di gestione prescelta, anche con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio, nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche.

L'ANAC, con comunicato del Presidente del 3 agosto 2016, ha precisato che, nelle more dell'iscrizione nel predetto elenco, stante l'efficacia non costitutiva, ma meramente dichiarativa dell'iscrizione (cfr parere Consiglio di Stato del 1 aprile 2016 n. 855) l'affidamento diretto alle società *in house* può essere effettuato, sotto la propria responsabilità, dalle amministrazioni aggiudicatrici e dagli enti aggiudicatori in presenza dei presupposti legittimanti definiti dall'art. 12 della direttiva 24/2014/UE e recepiti nei medesimi termini nell'art. 5 del d.lgs. n. 50 del 2016 e nel rispetto delle prescrizioni di cui ai commi 2 e 3 dell'art. 192, a prescindere dall'inoltro della domanda di iscrizione;

Tutti gli atti afferenti gli affidamenti diretti dovranno essere pubblicati nella sezione "Amministrazione trasparente" del sito internet istituzionale, in conformità alle disposizioni del D. Lgs. 33/2013.

ANALISI DEI SERVIZI DA AFFIDARE. CRITERI GESTIONALI E DI PROGRAMMAZIONE DELL'ATTIVITA'

A) GESTIONE DEI PARCHEGGI E DELLE AREE DI SOSTA DI PROPRIETA' COMUNALE, VIGILANZA DELLE AREE MISTE, GESTIONE DELLE PROCEDURE DI RILASCIO DEI PERMESSI RESIDENTI ZPRU

Il problema della sosta ricorrente nella città di Salerno è dato dalla struttura del centro storico e dalla morfologia del territorio cittadino, tale da non consentire la disponibilità degli spazi di sosta teoricamente necessari ai cittadini. La localizzazione di numerosi poli di attrazione all'interno del centro cittadino comporta inoltre una elevata domanda di mobilità verso il centro stesso, che non è gestibile lasciando i pochi parcheggi disponibili in una logica di auto-regolazione.

Questo problema riguarda sostanzialmente la sosta relativa alle attività diurne (dunque di breve e medio periodo).

Il Comune di Salerno intende intervenire sia sull'offerta, cioè aumentando i parcheggi localizzati nel centro o nelle sue vicinanze, sia sulla domanda di sosta, cercando di ridurla con politiche di vario tipo:

- a) potenziamento del trasporto pubblico;
- b) miglioramento dell'accessibilità ciclo-pedonale;
- c) riorganizzazione dei tempi e degli orari delle attività localizzate nell'area (scuole, uffici, ecc.);
- d) promozione del car-pooling, car sharing. Bike sharing e delle altre esperienze di mobilità sostenibile;
- e) divieto o disincentivazione della sosta (con politiche tariffarie o di controllo degli accessi, salvaguardando comunque i diritti dei residenti e delle categorie deboli).

L'affidamento di cui alla presente relazione intende porsi come strumento per la realizzazione dei fini di cui ai punti d) ed e).

La gestione degli spazi di sosta è dunque di vitale importanza per il buon funzionamento della mobilità urbana, e va effettuata con l'obiettivo di garantire il diritto alla mobilità di tutti i cittadini. Molto si può fare sul fronte del controllo e della regolazione.

La gestione del servizio di sosta e parcheggio di autoveicoli e motoveicoli nei parcheggi pubblici perimetrati a pagamento, ovvero nelle aree senza custodia, di cui all'art. 7 lett. f) del Codice della Strada, ovvero nelle aree adibite in via temporanea ed occasionale a parcheggio pubblico regolamentato, viene effettuato nelle aree di proprietà comunale che l'Ente adibisce a parcheggio pubblico, stabilendone la tariffa, in ossequio al piano comunale dei parcheggi.

Il servizio di gestione delle aree destinate a parcheggio a pagamento individuate sul territorio comunale comprende, in particolare, il controllo degli stalli al fine di sanzionare i comportamenti non corretti, la

gestione dei parcometri e delle casse dei parcheggi automatizzati e la loro manutenzione, la distribuzione e la gestione di biglietti prepagati e di ogni forma di abbonamento, la gestione dei parcometri e delle casse automatizzate ed il versamento di tutte le somme incassate, la promozione e l'incentivazione di modalità innovative di pagamento della sosta, come il sistema Easy park, Telepass Pyng (borsellino elettronico, modalità di pagamento con cellulare/palmare), ed altri in via di attivazione.

Al momento sono affidate alla Salerno Mobilità aree per un totale di oltre 8.600 stalli di parcheggio, così distribuiti:

- | | |
|---------------------------------------|--------------|
| 1. aree di parcheggio automatizzate | stalli 1.510 |
| 2. aree perimetrale non automatizzate | stalli 2940 |
| 3. su strada (strisce blu) | stalli 4210 |

La dislocazione diffusa delle aree sul territorio richiede che il personale sia a sua volta assegnato per consentire il controllo delle stesse.

Infine il servizio deve essere gestito in stretta collaborazione con il sistema imprenditoriale locale, con particolare riferimento alle strutture ricettive, nonché adeguando le politiche tariffarie con la promozione di particolari modalità di abbonamento a tutela delle fasce deboli e dei lavoratori.

La strategia individuata dall'ente per la gestione di tale tipo di servizio e dalla conseguente struttura organizzativa di cui intende dotarsi è connessa dunque al più ampio piano di mobilità urbana, costituendo la gestione delle aree di sosta e parcheggio (tipologia di tariffe, agevolazioni, individuazione delle aree di sosta e delimitazione delle Z.P.R.U.) una delle più importanti leve di mobilità urbana.

Diverse sono le ricadute positive perseguite con tali servizi:

- La gestione ordinata del parcheggio delle aree di sosta pubbliche perimetrate, con tutela dei veicoli privati;
- La gestione ordinata e la vigilanza sul rispetto delle regole sul parcheggio pubblico regolamentato lungostrada nelle aree c.d. Z.P.R.U. (zone di particolare rilevanza urbanistica);
- Il contrasto all'esercizio abusivo del lavoro di parcheggiatore, che comporta ricadute significative in termini di sicurezza degli utenti, immagine e decoro della città;
- Un adeguato e funzionale servizio di gestione del servizio di rilascio permessi residenti ai soli aventi diritto, nonché dei permessi c.d. sociali (donne in gravidanza, famiglie numerose etc);
- La vigilanza delle aree riservate ai residenti e delle aree c.d. miste (a pagamento e con facoltà di parcheggio gratuito ai residenti muniti di autorizzazione);
- L'esercizio delle funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta, ai sensi dell'art. 17 comma 132 della legge 127/97, con personale abilitato – che sgrava per tali attività i compiti del locale comando dei VVUU-.

Allo stato attuale l'Ente non dispone di mezzi, impianti automatizzati e personale specificamente competente ed adeguato da poter impiegare nello specifico servizio e se, da un lato, potrebbe dotarsi delle attrezzature, dall'altro risulta notevolmente complicato incrementare l'organico del Comune alla luce delle note limitazioni vigenti in tema di assunzione di personale da parte dell'Amministrazione Pubblica (limiti al turn over).

Da oltre un decennio il servizio in questione è gestito dalla società Salerno Mobilità SpA, originariamente società mista, poi divenuta a totale partecipazione pubblica (Comune di Salerno socio al 100%), dotata di personale qualificato ed adeguatamente formato: su 99 occupati 71 unità sono abilitate quali Ausiliari del Traffico e 60 unità sono abilitate per la conduzione degli impianti di risalita in servizio pubblico, con ottimi risultati in tema di efficienza del servizio.

La suddetta società si è dotata, tra le prime in Italia, della modalità di pagamento della sosta tramite cellulare Telepark (ora Easy Park), e – in attesa della consegna dell'area di sosta denominata Park Libertà, in sostituzione della precedente area Alvarez - ha già espletato gara di appalto per l'implementazione di un sistema di automazione con tecnologia d'avanguardia, che consentirà l'utilizzo della modalità di pagamento Telepass, della prenotazione via web del posto auto, della più avanzata tecnologia contactless etc.

La stessa società ha negli ultimi anni promosso e gestito il rilascio di permessi "sociali": il permesso rosa, in favore delle donne in stato di gravidanza, e il "permesso famiglie numerose", in favore di famiglie con più di tre figli, curando la pubblicità degli stessi presso l'utenza.

La Salerno Mobilità si è resa altresì promotrice di iniziative inerenti la c.d. mobilità sostenibile.

L'Ente ha mantenuto in ogni caso, ed intende mantenere anche con il presente affidamento, l'individuazione delle modalità specifiche di esecuzione del servizio e soprattutto il potere di eventuale modifica delle tariffe da porre a carico degli utenti ai fini del perseguimento delle strategie di cui sopra.

A fronte dell'affidamento delle aree di sosta e parcheggio, l'Ente affidante ha ricevuto sino ad oggi quale canone di concessione il 20% del Margine Lordo di Contribuzione annuale così come determinato nel contratto di servizio, come differenza tra i Ricavi diretti della gestione parcheggi (corrispettivi netti annui delle aree di parcheggio automatizzate e delle aree di sosta regolamentate) ed i costi diretti afferenti la medesima gestione (Costi della produzione, oneri finanziari, ammortamenti e manutenzioni, costi diretti del personale e relative imposte Irap).

Con il presente affidamento si intende migliorare e rendere ancora più conveniente per l'Ente affidante l'affidamento in house di tale servizio, rispetto ad una procedura di gara che porti alla possibile assegnazione a terzi del servizio.

In particolare:

a) attraverso l'incremento del canone da riconoscere sul Margine Lordo di Contribuzione come sopra determinato;

b) attraverso la previsione del corrispettivo erogato annualmente alla società affidataria per la copertura dei costi sostenuti per il controllo delle aree miste, attraverso il riconoscimento di una somma variabile in relazione al numero di contravvenzioni elevate, in modo da incentivare il servizio.

A fronte della gestione del servizio di rilascio permessi residenti ZPRU il Comune di Salerno continuerà a rimborsare alla Società affidataria € 10,00 (dieci/00), IVA compresa, per ogni contrassegno autorizzativo rilasciato.

Canone da riconoscere al Comune in base al MLC

Il calcolo del canone da riconoscere al Comune sul margine lordo di contribuzione per la gestione dei parcheggi, verrà calcolato sulla base degli scaglioni riportati nella tabella che segue (espressi in migliaia di euro), sulla differenza tra ricavi e costi diretti afferenti la gestione dei parcheggi (oggi il canone riconosciuto è pari al 20% del MCL).

In questo modo, a fronte dell'erogazione di un servizio pubblico, si garantisce all'Ente affidante che significativi margini di utilità economica tornino all'Ente stesso.

CALCOLO MLC RIEPILOGO SCAGLIONI		
da	a	
-	100	30%
101	200	35%
201	300	40%
301	500	45%
501	1.000	50%
1.001	2.000	55%

Corrispettivo controllo aree miste

Il corrispettivo da riconoscere alla società Salerno Mobilità Spa per convenzione "aree Miste" viene parametrato sul numero di contravvenzioni elevate nell'anno precedente secondo la tabella sottoriportata.

canone aree miste scaglioni numero multe		
da	a verbali	Importo €
-	10.000	150.000
10.001	15.000	200.000
15.001	20.000	250.000
20.001	25.000	300.000
25.001	28.000	350.000
28.001	35.000	400.000
35.001	50.000	410.000
50.001	70.000	430.000
70.001	100.000	450.000

B) IL SERVIZIO DI BLOCCAGGIO E RIMOZIONE DEI VEICOLI

La necessità della permanenza del servizio nasce dalla esigenza di garantire da un lato la piena fruibilità degli spazi da parte degli utenti deboli della strada o da soggetti che vedono compromessa la propria libertà di movimento, e dall'altra quella di sanzionare completamente quei comportamenti che ledono le predette libertà in quanto, allo stato attuale, tali azioni sono sanzionate solo dal punto di vista economico per cui la "pena" a carico dei trasgressori è incompleta dal punto di vista dell'applicazione del Codice della Strada.

Il servizio dunque non nasce solo dall'esigenza dell'Ente di garantire la piena osservanza del Codice della Strada da parte degli utenti della strada, ma anche dalla crescente domanda degli altri utenti della strada che sono parte passiva delle azioni da sanzionare.

La rimozione viene effettuata in tutti i casi previsti dal vigente Codice della Strada e quando i veicoli siano stati abbandonati ovvero coinvolti in incidenti e costituiscano intralcio o pericolo alla sicurezza della circolazione.

La rimozione viene effettuata con le modalità stabilite dall'art. 215 del Codice della Strada e dall'art. 397 del relativo regolamento di esecuzione.

Per linee generali il servizio prevede:

- Servizio di rimozione dei veicoli disposti dalla Polizia Locale di Salerno ai sensi degli artt. 215 e 159, comma 2° del D. Lgs n. 285/92 (Codice della Strada);
- Recupero o spostamento di quei veicoli che, pur trovandosi in sosta regolare nella pubblica via, si rendesse necessario rimuovere per motivi di pubblico interesse o di pubblica sicurezza;
- Gestione della depositaria, consistente nella custodia e restituzione dei veicoli introdotti, ed attività connesse;
- Servizio di bloccaggio delle vetture in sosta vietata.

Poiché le violazioni che prevedono la sanzione accessoria della rimozione del veicolo sono quelle che, più in generale, attengono ad una limitazione delle singole libertà (Sosta allo sbocco del passo carrabile, Sosta in spazi riservati a persone con limitata capacità motoria, sosta sul passaggio pedonale e, ancora in prossimità di intersezione etc.) sorge per l'Ente Comune la necessità di provvedere ad istituire un servizio di rimozione coatta finalizzato per un verso a ridurre i comportamenti scorretti messi in atto da automobilisti indisciplinati o peggio ancora insensibili alle problematiche degli utenti deboli della strada e dall'altra ad assicurare nel brevissimo tempo agli stessi utenti deboli di poter fruire liberamente degli spazi e/o percorsi garantiti dal Codice della Strada.

La corretta gestione del servizio, quindi, deve tener conto dei seguenti fattori:

- bacino di utenza ripartito su due/tre zone urbane di significativa estensione e quindi domanda, alla quale il servizio deve rispondere in quantità e qualità;

- collocazione della depositaria all'interno del territorio comunale ed in posizione strategica facilmente raggiungibile dall'eventuale trasgressore;
- adeguatezza del servizio offerto sia in termini di mezzi utilizzati per la rimozione che in termini di disponibilità nell'intero arco della giornata del servizio nel suo complesso con presenza di operatori qualificati.
-

Più in particolare, nella gestione si distinguono due momenti: l'attivazione del servizio di rimozione (mediante chiamata dall'Organo di Polizia o degli AdT nelle ZPRU) intervenuto in un dato sito con prelievo, caricamento e ricovero presso la depositaria del veicolo sanzionato, e la custodia del veicolo che si esplica in varie funzioni, quali la sorveglianza dell'area di deposito, la registrazione dei movimenti, la riconsegna agli interessati, ecc.

Questi due momenti intervengono insieme nella gestione e, quindi, il funzionamento equilibrato e correlato di entrambi determina la valutazione positiva del tipo di gestione, fornendo indicatori di quantità e qualità sul servizio complessivamente erogato.

L'Ente provvede alla individuazione delle modalità di esecuzione del servizio con eventuale modifica delle tariffe da porre a carico degli utenti coinvolti.

L'insieme di tale regole ed attribuzioni sono già contenute nel Contratto di Servizio in essere e nel Disciplinare di Gestione con il soggetto affidatario della gestione, che va rinnovato ed adeguato alla luce della nuova normativa in tema di SPL, con nuova sottoscrizione successiva all'odierno affidamento.

Il Comune di Salerno ha approvato con Delibera di Giunta Comunale n. 804 del 23/09/2011, le tariffe per la rimozione dei veicoli, applicabili ai proprietari o aventi titolo alla restituzione degli stessi, da parte del concessionario del servizio di rimozione, custodia e blocco dei veicoli.

Le predette tariffe sono determinate in conformità al D.M. n. 401 del 04.0.1998, art. 1/c. 1 e con l'aumento del 20% di cui al comma 2 in considerazione della densità del traffico nell'area urbana e la conseguente difficoltà di assicurare la fluidità della circolazione stradale, nei termini previsti nell'allegato "A" (tariffe) dell'approvato regolamento e aggiornate secondo gli indici ISTAT.

Le tariffe relative alle operazioni di rimozione sopra indicate sono aggiornate all'inizio di ogni anno, secondo quanto stabilito dall'art. 3 del D.M. 401/98 con apposita determinazione dirigenziale da assumere entro il 30 novembre dell'anno precedente.

Il concessionario del servizio ha l'obbligo di tenere ben visibile sui veicoli e nel luogo di custodia le tariffe in vigore ed esibirle a richiesta dell'utenza.

Allo stato attuale l'Ente non dispone di mezzi, aree attrezzate e personale specificamente competente da poter impiegare nello specifico servizio e se, da un lato, potrebbe dotarsi delle attrezzature, dall'altro risulta notevolmente complicato incrementare l'organico del Comune alla luce delle note limitazioni vigenti in tema di assunzione di personale da parte dell'Amministrazione Pubblica.

Da oltre un decennio il servizio in questione è gestito dalla società Salerno Mobilità SpA, originariamente società mista, poi divenuta a totale partecipazione pubblica (Comune di Salerno socio al 100%), dotata di personale qualificato ed adeguatamente formato, con ottimi risultati in tema di efficienza del servizio.

C) IL SERVIZIO DI GESTIONE SCALE MOBILI ED ASCENSORI PUBBLICI DEL COMUNE DI SALERNO.

La necessità di raggiungere uno o più quartieri cittadini, strade o luoghi di pubblico interesse situati in zone poste in quota e raggiungibili solo attraverso particolari itinerari complicati e disagiati e, in taluni casi, senza nemmeno l'ausilio di mezzi a motore, ha spinto il Comune di Salerno alla installazione di impianti di trasporto pubblico collettivo di tipo meccanizzato come Ascensori pubblici o Scale mobili.

Infatti allo stato sono operativi i seguenti impianti:

- Ascensore pubblico per collegare la via Velia con la Piazza Principe Amedeo;
- Ascensore pubblico per collegare la Piazza M. D'Aiello con la via Tasso con annesso montascale per disabili;
- Ascensore pubblico per collegare la Piazza Medaglie D'Oro con il Cimitero Urbano;
- N. 3 Scale mobili, installate in sequenza, per collegare la Via Indipendenza con la via Madonna Del Monte.

Tali impianti sono soggetti alla normativa relativa agli Impianti di risalita in servizio pubblico (D.M. 23/85) e pertanto al controllo della Motorizzazione Civile attraverso lo specifico Ufficio Speciale Trasporti ad Impianti Fissi (U.S.T.I.F.).

Il funzionamento degli impianti avviene mediante sistemi elettromeccanici direttamente collegati alle parti mobili tranne l'ascensore di via Velia dove la traslazione della cabina avviene mediante sistema di potenza a pistone idraulico.

Per il normale esercizio è necessaria la nomina di un Responsabile/Direttore di Esercizio, dotato di apposita abilitazione. Il presidio, necessariamente continuo durante gli orari di apertura al pubblico, deve essere affidato a personale specificamente abilitato.

Il Comune di Salerno non è in grado di assolvere direttamente a tali compiti, sia per carenza numerica del personale necessario, ma anche per carenza delle specifiche professionalità necessarie per la condotta degli impianti.

Pertanto la gestione dell'esercizio è affidata alla Società Salerno Mobilità S.p.A., adeguatamente dimensionata al riguardo e che ottimizza tra l'altro le risorse umane utilizzate anche per altre attività come il controllo della sosta, la gestione dei parcheggi o le attività di rimozione.

La stessa Società dispone anche di professionalità adeguate per i compiti di Direttore di Esercizio come richiesto dalla normativa.

Il servizio è svolto secondo le modalità definite da specifico Regolamento approvato dall'U.S.T.I.F.

In tale documento sono definiti orari di esercizio, modalità di intervento, livelli di responsabilità e risorse umane minime da garantire.

L' esercente incaricato, Salerno Mobilità S.p.A., ha il compito di effettuare lo svolgimento del servizio secondo criteri di sicurezza e regolarità e pertanto deve sempre assicurare la corretta dotazione di uomini e mezzi. Ha il compito di segnalare, attraverso le figure degli agenti in servizio allo scopo abilitati ed attraverso il Direttore di Esercizio, ogni evento o situazione che possa inficiare la sicurezza e regolarità di esercizio.

Tutti gli interventi conseguenti devono avere una rapidità tale da non pregiudicare il corretto andamento dell'esercizio e Salerno Mobilità S.p.A. possiede tutte le caratteristiche per tali incombenze.

Da oltre un decennio l'attività di gestione degli impianti di risalita è affidata alla citata Società attraverso un Contratto di servizio ed un Disciplinare di gestione che tiene conto delle esigenze della cittadinanza oltre che quelle normative. Salerno Mobilità S.p.A. esplica tali impegni in maniera egregia, con un buon livello di affidabilità e senza che si siano mai verificate interruzione del servizio se non motivate da interventi di manutenzione straordinaria.

Gli eventuali interventi di sicurezza ed il recupero dell'utenza, che rarissimamente rimane bloccata all'interno degli ascensori, avviene con immediatezza ed efficacia anche grazie alla presenza continua di operatori sul posto ed alla rete di personale di cui è dotata Salerno Mobilità S.p.A. continuamente presente sul territorio, in grado di intervenire con sufficiente grado di professionalità.

Per questi motivi, si ritiene che il rinnovo dell'affidamento deve avvenire con le stesse modalità seguite sinora, che contengono elementi atti a garantire che la gestione venga effettuata con adeguati livelli di efficienza ed efficacia.

Gli impianti oggetto di affidamento sono:

DESCRIZIONE IMPIANTO	CODICE USTIF	CODICE
- Scala Mobile I tratto	NS063	53S/54NL7983 – 2000
- Scala Mobile II tratto	NS064	53S/54NL7984 – 2000
- Scala Mobile III tratto	NS065	53S/54NL7985 – 2000
- Ascensore idraulico P.zza P. Amedeo	NA061	41237
- Ascensore elettrico Cimitero Urbano	SA08	41319
- Ascensore elettrico P.zza M. D'Aiello	SA013	41345
- Montascale via Tasso	NM015	RP/17437

Sono esclusi, in quanto oggetto di diversa valutazione economica, gli ascensori pubblici al servizio delle Stazioni della Metropolitana di Salerno e gli ascensori di park Foce Irno interrato e Park Flacco interrato, in esercizio privato ma uso pubblico.

I Regolamenti di Esercizio, approvati dall'Ufficio Speciale Trasporti con Impianti Fissi, a cui il Comune di Salerno, come proprietario, e Salerno Mobilità S.p.a., come gestore, devono far riferimento, durante l'esercizio prevedono il presidio fisico di addetti abilitati nel numero di seguito indicato:

N. 3 tratti della Scala Mobile	n.1 Addetto per turno (n.2 turni x uomo/giorno)
Ascensore idraulico P.zza P. Amedeo	n.1 Addetto per turno (n.2 turni x uomo/giorno)
Ascensore elettrico Cimitero Urbano	n.1 Addetti per turno (n.2 turni x uomo/giorno)
Ascensore elettrico P.zza M. D' Aiello e Montascale	n.2 Addetti per turno (n.4 turni x uomo/giorno)

E' da precisare che solo di recente, a seguito di una riorganizzazione interna alla Salerno Mobilità S.p.a., si è riuscito a contenere la necessità di presidio dell'Ascensore di P.zza Principe Amedeo ad 1 unità per turno.

Il totale dei turni giornalieri da coprire per 365 gg /anno è di n. 10 turni, con addetti abilitati alla sorveglianza.

Per ogni turno da coprire la società affidataria deve utilizzare 1,46 dipendenti, infatti: 365 gg/anno (presenza fisica per presidio) / 250gg (presenza media statistica di un dipendente) = 1,46 unità.

Così per tali presidi, in caso di affidamento esterno, sarebbero necessari n.14,6 dipendenti al costo di circa € 36.000,00/anno cadauno al lordo degli oneri riflessi. Il totale dei costi del solo personale ammonterebbe pertanto ad € 525.600,00 annuali.

A questo occorre aggiungere il costo per:

- Direttore di Esercizio abilitato per la direzione di tali impianti;
- Attività di manutenzione ordinaria (verifiche, pulizia, assistenza alla Ditta manuttrice, etc), previste contrattualmente;
- Attività del personale aziendale indiretto, per la quota di impegno relativo alla gestione in argomento.

Come appena descritto i costi da sostenere per un affidamento esterno, per il presidio e gestione degli Impianti pubblici di risalita in servizio pubblico affidati, sarebbero sicuramente superiori a quanto previsto dall'attuale contratto di servizio con Salerno Mobilità SPA:

Con la suddetta società in house è possibile attuare un contenimento degli stessi costi in quanto il personale impiegato è contemporaneamente utilizzato anche in attività compatibili e non afferenti alla attività in argomento, come la vendita dei tickets ed il controllo della sosta per le aree immediatamente limitrofe agli impianti da presidiare.

Infatti, a fronte dell'espletamento del servizio di gestione degli ascensori pubblici del Comune di Salerno, il Comune intende corrispondere annualmente alla società affidataria, l'importo di € 400.00,00 (quattrocentomila/00) annuo, oltre iva, senza applicare alcun aumento rispetto al precedente contratto

di servizio.

Per quanto concerne l'espletamento del servizio di gestione delle scale mobili che collegano Via Indipendenza con la via Madonna Del Monte, il Comune intende corrispondere annualmente alla società affidataria, per la copertura dei costi sostenuti, l'importo di € 111.000,00 (centoundicimila/00) annuo, oltre iva, senza alcun aumento rispetto al precedente contratto di servizio.

D) ATTIVITÀ' DI CUSTODIA, GUARDIANIA, APERTURA, CHIUSURA, GESTIONE DEGLI ASCENSORI NELLE STAZIONI INTERMEDIE DELLA METROPOLITANA

Dopo anni di impegno, lavori e sacrifici è entrato in servizio il nuovo sistema di trasporto su ferro, la metropolitana cittadina, che sta rivoluzionando gli stili di vita di migliaia di cittadini. La rete della metropolitana collega la Stazione Centrale con lo Stadio Arechi/San Leonardo in un percorso di circa 5,7 Km., con fermate intermedie in Via Robertelli-Torrione, Via Rocco Cocchia-Pastena, Parco del Mercatello-Mariconda, Arbostella. Dal 2010, anche se l'opera risultava pressoché completata, si è dovuto avviare un lungo e tortuoso iter amministrativo per il riconoscimento della linea metropolitana con la conseguente autorizzazione alla circolazione ed al trasporto passeggeri. Tale iter si è concluso nel giugno 2013 grazie alla sottoscrizione di un Accordo di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Campania, il Comune di Salerno e la Società RFI SpA, con il quale è stato sancito l'inserimento della metropolitana di Salerno nell'infrastruttura nazionale e stabilita l'attivazione del servizio ferroviario metropolitano di trasporto pubblico sulla tratta "Stazione Centrale FS Salerno – Stadio Arechi".

Per l'attivazione del servizio metropolitano è stato necessario organizzare la guardiania delle stazioni, il presidio giornaliero delle stesse, l'apertura e chiusura, la regolamentazione degli accessi con verifiche e controlli dei parcheggi circostanti, la pulizia ed il decoro, la manutenzione e la messa in esercizio degli ascensori, in quanto di proprietà comunale.

Per tali attività non vi erano – e non vi sono - tutte le risorse interne all'Ente Comune e, pertanto, come per altri servizi, si è ritenuto di affidare alla società in house Salerno Mobilità S.p.a., che risulta avere tutti i requisiti necessari, le attività relative alla gestione e manutenzione delle stazioni ferroviarie metropolitane M4 Via Robertelli – Torrione, M5 Via Rocco Cocchia - Quartiere Europa, M6 Mercatello - Santa Maria a Mare, M7 Arbostella - Salerno Mare, M8 Stadio Arechi.

In particolare, le attività, riguardano:

- Presidio delle Stazioni mediante l'impiego di personale in loco e attraverso sistemi di videosorveglianza e di telecontrollo messi a disposizione dal Comune di Salerno;
- Puntuale apertura e chiusura in orari funzionali a quelli del programma delle corse treno;
- Attività di pulizia e manutenzione ordinaria;
- Attivazione delle emergenze nel rispetto di protocolli all'uopo stabiliti;
- Gestione del regolare funzionamento degli ascensori in servizio pubblico presenti in ogni stazione.

Al fine di meglio descrivere caratteristiche e requisiti posseduti dalla Salerno Mobilità S.p.a. e dalla sua già collaudata organizzazione, per ognuno dei punti sopra elencati si evidenzia quanto segue:

- **Presidio di tutte le stazioni con personale fisicamente presente o attraverso sistemi di videocontrollo e telecontrollo.**

La Salerno Mobilità S.p.a. possiede un numero adeguato di dipendenti già utilizzati per altre attività sul

territorio su turni avvicendati, modalità di organizzazione del lavoro indispensabile per garantire il continuo presidio delle stazioni della Metropolitana.

Inoltre, già sono di dominio aziendale sistemi di videosorveglianza o di telecontrollo indispensabili per la gestione efficiente ed efficace di aree da controllare a distanza ed in modo centralizzato.

- **Apertura e chiusura delle Stazioni della Metropolitana.**

Data la rete di personale dislocata sul territorio, Salerno Mobilità S.p.a. è forse l'unica Società che può garantire totale affidabilità circa le operazioni di apertura, chiusura e di ispezione di tutte le attuali cinque stazioni, anche considerando il previsto ampliamento della rete metropolitana e qualunque sia l'orario di esercizio previsto dal programma ferroviario e sue inevitabili variazioni, anche legate ad eventi eccezionali ed imprevisti.

- **Attività di pulizia e manutenzione ordinaria.**

L'attività di pulizia sarà effettuata secondo le modalità già in essere e alle medesime condizioni.

La manutenzione ordinaria sarà effettuata direttamente da personale dipendente. Per essa si sono considerati i soli impegni relativi alle periodiche ispezioni di controllo o piccoli interventi di minuto mantenimento.

- **Gestione delle emergenze di stazione (incendio, allagamento, intrusione etc).**

Le stazioni, anche negli orari di assenza del presidio per chiusura dell'esercizio, sono vigilate da sistemi che devono segnalare le emergenze ad una postazione presidiata h 24/24. E' necessario che il gestore disponga di tale postazione di controllo.

Il personale, istruito ed abilitato, in caso di emergenza, deve agire secondo la normativa e secondo le istruzioni dettate dal P.G.E. (Piano Gestione Emergenze), approvato dal Comune di Salerno, da R.F.I., da Trenitalia e dalla Prefettura di Salerno.

Risulta alquanto difficile reperire un altro operatore dotato di una organizzazione e mezzi tali da assicurare sempre gli interventi, con la massima rapidità ed in qualunque ora del giorno o della notte.

Salerno Mobilità possiede già attive una serie di postazioni cittadine, presidiate h 24/24 e raggiungibili dagli allarmi automatici utilizzando le reti WEB già di dominio aziendale. Possiede, inoltre, anche nelle ore notturne, ad esercizio ferroviario fermo, personale presente ed in grado di effettuare rapidamente almeno il primo intervento.

- **Condotta degli ascensori in esercizio pubblico.**

L'esercizio della Metropolitana non può prescindere dalle situazioni al contorno che condizionano l'uso del servizio stesso. In particolare la normativa impone che durante il regolare servizio treni è obbligatorio il contemporaneo funzionamento di idonei impianti ascensore (o di risalita), ciò allo scopo di consentire di raggiungere le banchine anche a clientela in difficoltà: disabili, persone anziane, genitori che conducono carrozzini, etc.

In caso di disservizio prolungato degli ascensori e senza soluzioni alternative, le stazioni dovrebbero restare chiuse!

Quanto sopra per evidenziare l'attenzione che pone il legislatore alla gestione degli impianti di ausilio al trasporto ferroviario e che quindi rappresenta una problematica da trattare con attenzione ed efficacia, anche in relazione alla scelta del gestore di stazione che deve garantire affidabilità e regolarità.

La normativa di settore prevede, anche per esigenze legate alle emergenze in caso di imprigionamento di persone all'interno degli ascensori, che, durante tutto l'orario del loro esercizio, sia fisicamente presente in loco almeno un addetto opportunamente abilitato alle manovre di emergenza.

Pertanto, dato l'orario di esercizio della Metropolitana, dato l'orario di lavoro massimo che ogni dipendente può effettuare in ogni turno, è necessaria la copertura di n. 2,2 turni/uomo per ogni stazione.

Considerando che ogni dipendente assicura la copertura di 210 turni lavorativi annui su prestazioni di 8 ore/giorno (valore rispettoso della media nazionale al netto di ferie, riposi, etc), il gestore deve assicurare una disponibilità media di poco più di 19 unità dipendenti da destinare al presidio delle stazioni e coprire gli 11 turni lavorativi necessari.

Occorre poi precisare che Il Ministero dei Trasporti impone ai sensi del D.P.R. n.753/80 che:

- L'esercente deve garantire una organizzazione di Uomini e Mezzi tale da assicurare sempre, e con i dovuti margini di garanzia, che l'esercizio venga svolto in condizioni di sicurezza e regolarità.
- Prima di affidare ad un'Azienda la gestione degli impianti il Direttore di Esercizio incaricato, sotto la propria personale responsabilità, deve dimostrarne e documentarne, allo stesso Ministero, la capacità organizzativa.
- Il Direttore di Esercizio deve relazionare circa le modalità ed i tempi previsti per gli interventi di emergenza. Essi devono essere effettuati da personale allo scopo abilitato e con assoluta rapidità. Salerno Mobilità, sul territorio, è l'unica Società in grado di rispondere ai requisiti imposti dal Ministero, avendo più di 50 addetti abilitati ad operare sugli ascensori.

Interventi di emergenza.

Possono verificarsi situazioni di emergenza che possono determinare danni a persone o cose.

Frequente è l'intrappolamento di viaggiatori rimasti all'interno di ascensori bloccati.

Come da norma e Regolamento di Esercizio, per effettuare il necessario tempestivo intervento, sono indispensabili almeno n. 2 addetti istruiti ed abilitati per specifiche manovre da effettuare necessariamente in coppia.

Un generico gestore deve, in tempi ridottissimi, recuperare altro addetto che, insieme a quello già presente per il presidio, effettui le previste operazioni di emergenza. E' necessario quindi che, sul territorio sia immediatamente reperibile tale ulteriore operatore dipendente dallo stesso gestore.

Salerno Mobilità S.p.a., già per sue attività di istituto, ha sempre presente sul territorio altro personale dipendente, spesso motorizzato ed in grado di intervenire rapidissimamente.

Per le sole considerazioni appena rappresentate appare evidente che, a meno di onerosi e complessi interventi organizzativi, nessuna altra Società è in grado di soddisfare ai requisiti di legge, regolarità, efficacia ed

efficienza necessari per garantire la corretta gestione delle stazioni della Metropolitana di Salerno senza un rilevante investimento sugli uomini e i mezzi.

In ogni caso, rendendosi conto della necessità di contenere i costi a carico del Comune di Salerno, utilizzando recenti adeguamenti normativi e possedendo la necessaria capacità tecnico organizzativa, Salerno Mobilità, su incarico dello stesso Ente Comunale, ha implementato un sistema di “Controllo centralizzato delle Stazioni e degli Ascensori in esse installati”.

Tale sistema, approvato dai competenti organi ministeriali (U.S.T.I.F. della regione Campania), consente il controllo di quattro stazioni e relativi ascensori da una “Control Room” posizionata nella quinta stazione (Arechi).

Tale Control Room è presidiata da n. 2 operatori, contemporaneamente presenti per ogni turno di lavoro, istruiti ed abilitati al telecontrollo di tutte le stazioni della tratta che possono così rimanere senza alcun presidio e senza l’impegno oneroso di altri addetti.

E’da evidenziare che tale sistema rappresenta una novità assoluta nei sistemi di trasporto almeno del centro/sud Italia ed espone la Salerno Mobilità, i suoi tecnici ed il Direttore di Esercizio ad elevati livelli di responsabilità, data anche la complessità gestionale e tecnica del sistema che deve garantire interventi di emergenza certi ed in tempi certi.

Per l’approvazione del progetto, il Ministero dei Trasporti ha imposto tempi di intervento, presso il luogo dell’emergenza, non superiori a 10/15 minuti.

Tale modalità di gestione con scarso utilizzo di risorse umane è possibile solo alla Salerno Mobilità s.p.a. che, come già ampiamente descritto in precedenza, già possiede una organizzazione che prevede la presenza continua sul territorio di un numero di abilitati agli interventi tale da consentire il rispetto delle modalità, dei tempi previsti e delle rigorosissime regole imposte dalla normativa.

Anche al fine di meglio comprendere il risparmio economico che deriva dalla implementazione del Sistema di Centralizzazione –gestibile unicamente dalla Salerno Mobilità SpA- si esplicitano ancora e con maggiore chiarezza le valutazioni economiche poste alla base dell’affidamento del 2014, tutt’ora valide.

Operatività del sistema di controllo stazioni ed ascensori (costi IVA esclusa) senza centralizzazione:

-Presidio personale (presenza fisica di n. 1 operatore a turno per ogni stazione 365 gg/anno):

-- Turni giornalieri da comandare 365 giorni /anno: n.11 per le 5 stazioni delle tratta;

-- Numero di unità lavorative indispensabili per la copertura dei turni, valutando anche le previste giornate di riposo o le assenze di legge (ferie, malattie, etc): 19,25 (valore nella media nazionale);

Costo del personale lordo: € 65.000,00 mensili.

Manutenzione ordinaria stazioni, personale operativo di Salerno Mobilità S.p.a.:

-- Impegno operativo personale tecnico per attività ispettive, verifica funzionalità impianti e manutenzione di minuto mantenimento: n. 25 ore /mese;

--Costo del personale tecnico € 538,00 mensili.

-Manutenzione ordinaria stazioni, materiale di consumo:

Per le attività di manutenzione ordinaria il costo del materiale di consumo da impiegare è: € 500,00 mensili (importo presumibile massimo, costo da rendicontare periodicamente).

-Manutenzione ordinaria stazioni apparecchiature antincendio, Ditta esterna contrattualizzata tramite MEPA :

Costo contrattuale: € 250,00 mensili.

-Manutenzione ordinaria ascensori, controlli periodici e visite ispettive:

-- Contratto con ditta specializzata manuttrice di impianti ascensori: € 175,00 mensile (o frazioni di mese);

-Manutenzione ordinaria ascensori: controlli periodici e visite ispettive:

Costi indicativi per interventi e gestione pratiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – U.S.T.I.F.: € 230,00 mensili. Da rendicontare a fine anno.

- Direzione Esercizio impianti Ascensori in servizio pubblico della Metropolitana:

Costi desunti dall'Associazione Nazionale Italiana Tecnici Impianti Funiviari: € 750,00 mensili.

I costi sostenuti nella Pulizia n. 5 stazioni della Metropolitana di Salerno. Ditta esterna:

Da una preliminare indagine di mercato è risultato che i costi congrui necessari da sostenere per effettuare in modo efficace tale servizio, attesa l'estensione delle stazioni e gli interventi richiesti, sono all'incirca di € 9.000,00 mensili.

-Costo utenze trasmissione dati:

Nella fase di avvio, si stima il costo per l'utilizzo di n. 7 schede SIM per le telecomunicazioni: € 100,00 mensili.

Costo complessivo gestione stazioni Metropolitana con presidio diffuso su tutte le stazioni: € 76.543,00 mensili in cifra tonda € 76.000,00 escluso IVA.

Gestione in house affidata a Salerno Mobilità SpA con sistema di controllo centralizzato stazioni ed ascensori in condizione di piena operatività (costi IVA esclusa):

-Presidio personale (presenza fisica di n. 2 operatori a turno per la sola stazione Arechi 365 gg/anno):

-- Turni complessivi giornalieri da comandare: n. 4,4 per la sola stazione Arechi;

-- Numero di unità lavorative necessarie per la copertura dei turni da coinvolgere (compreso riposi, ferie, malattie, assenze di legge, etc): 7,7 (Calcolo nella media nazionale arrotondato a 7 per interventi di efficientamento aziendale);

-- Costo del personale lordo: pari a € 24.000,00 mensili.

-Manutenzione ordinaria stazioni personale operativo di Salerno Mobilità S.p.a.:

-- Impegno operativo personale tecnico per attività ispettive, verifica funzionalità impianti e manutenzione di minuto mantenimento: n. 25 ore /mese;

Costo del personale tecnico € 538,00 mensili.

-Manutenzione ordinaria stazioni: materiale di consumo:

Per le attività di manutenzione ordinaria il costo del materiale di consumo da impiegare è: € 500,00 mensili (importo presumibile massimo, costo da rendicontare periodicamente).

-Manutenzione ordinaria stazioni apparecchiature antincendio, Ditta esterna contrattualizzata tramite MEPA :

Costo contrattuale: € 250,00 mensili.

-Manutenzione ordinaria stazioni impianto di telecontrollo ascensori, Ditta esterna:

Costo contrattuale per la verifica della corretta funzionalità, aggiornamento release, reset, etc: € 240,00 mensili.

-Manutenzione ordinaria stazioni, controllo livelli idrici, Ditta esterna:

Costo contrattuale stimato per la verifica della corretta funzionalità, aggiornamento release, reset, etc: € 250,00 mensili.

-Manutenzione ordinaria stazioni impianto di condizionamento, Ditta esterna:

Costo contrattuale verifica funzionamento, sostituzione e pulizia filtri: € 200,00 mensile

-Manutenzione ordinaria ascensori: controlli periodici e visite ispettive: Contratto con ditta specializzata effettuato direttamente dal Comune di Salerno: 0,00 mensile.

-Manutenzione ordinaria ascensori: controlli periodici e visite ispettive:

Costi indicativi per interventi e gestione pratiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – U.S.T.I.F.: € 230,00 mensili. Da rendicontare a fine anno.

- Direzione Esercizio impianti Ascensori in servizio pubblico della Metropolitana:

Costi desunti dall'Associazione Nazionale Italiana Tecnici Impianti Funiviari: € 750,00 mensili.

-Pulizia n. 5 stazioni della Metropolitana di Salerno. Ditta esterna:

Da una preliminare indagine di mercato è risultato che i costi congrui necessari da sostenere per effettuare in modo efficace tale servizio, attesa l'estensione delle stazioni e gli interventi richiesti, sono all'incirca di € 9.000,00 mensili.

Tale sarà l'importo da mettere a base di gara.

Ad oggi la Salerno Mobilità ha affidato, tramite gara, sia l'effettuazione di tali servizi che di quelli di pulizia delle sedi e delle varie pertinenza di Salerno Mobilità (con esclusione delle aree di parcheggio), per un importo mensile di 10.725,00 oltre iva.

-Costo utenze trasmissione dati:

Nella fase di regime, per tutte le utenze di trasmissione dati e fonia, si stima il costo per le telecomunicazioni: € 250,00 mensili (costi da rendicontare periodicamente).

Costo complessivo gestione stazioni Metropolitana con sistema centralizzato attualmente operativo, e da confermare a Salerno Mobilità SpA quale servizio in house, € 36.000,00 escluso IVA mensili a fronte di € 76.000,00 preventivabili in caso di affidamento ad altra ditta (ovvero € 432.000,00 oltre iva annuali a fronte di €912.000,00 oltre iva annuali).

E) AFFIDAMENTO DELLE ATTIVITÀ RELATIVE AL SERVIZIO DI CHIUSURA DELLE STRUTTURE COMUNALI VILLA COMUNALE, SOTTOPASSO VIA VERNIERI, APERTURA E CHIUSURA SOTTOPASSO PARCO ARBOSTELLA

Il Comandante della Polizia Municipale, con nota prot. n. 114206 del 24/07/2015, comunicò che dal 1° agosto 2015, per motivi di carattere tecnico-organizzativo, non poteva più essere assicurato il servizio di apertura e chiusura delle strutture comunali: Villa comunale, sottopasso via Vernieri, sottopasso Parco Arbostella. Pertanto si è reso necessario, al fine di evitare disservizi alla collettività, individuare delle immediate soluzioni per fronteggiare l'emergenza venutosi a creare causa la mancanza di risorse interne all'Ente.

Le attività riguardano: chiusura quotidiana, da effettuarsi tutti i giorni dell'anno, Villa comunale e sottopasso via Vernieri e apertura e chiusura quotidiana sottopasso Parco Arbostella mediante l'impiego di personale in loco fino a tarda ora per altre attività.

Attesa la presenza sul territorio degli AdT, appare conveniente procedere all'assegnazione di tale servizio avviato nell'anno 2015 in via complementare alla Salerno Mobilità SpA, che può garantire continuità e costanza del servizio a costi economici, atteso che con la suddetta società è possibile attivare un contenimento dei stessi, in quanto il personale impiegato viene contemporaneamente utilizzato in attività compatibili a quella del servizio in argomento.

I costi relativi alle attività suindicate sono di seguito esplicitati:

- Impegno temporale giornaliero stimato: 40 minuti x n. 2 addetti da coinvolgere = 80 minuti/giorno = 1,33 ore / giorno;
- Riferimento turni uomo da 8h/giorno: $1,33/8,00 = 0,166$ turni uomo / giorno;
- Costo dell'attività: € 58.000,00 (costo annuo turno di 8h) x 0,166 = € 9.628,00.

In sintesi:

L'importo da riconoscere a Salerno Mobilità su base annua è pari ad € 9.628,00 oltre IVA ovvero € 802,33 mensile in cifra tonda € 800,00 mensile oltre iva.

OBBLIGHI GENERALI E PARTICOLARI DI SERVIZIO

Atteso che le norme regolanti la materia fanno riferimento agli "obblighi di servizio pubblico e universale", si rende necessario individuare il significato di tali termini ed i correlati obblighi ivi sottesi.

Il servizio pubblico può essere definito come un'attività di interesse generale assunta dal soggetto pubblico (titolare del servizio medesimo), che la gestisce direttamente ovvero indirettamente tramite un soggetto privato, mentre il servizio universale può essere definito in considerazione degli effetti perseguiti, volti a garantire un determinato servizio di qualità ad un prezzo accessibile (prezzo inteso quale corrispettivo posto a carico del trasgressore).

In particolare, l'Unione Europea intende il servizio universale come "l'insieme minimo di servizi di qualità specifica cui tutti gli utenti finali hanno accesso a prezzo abbordabile tenuto conto delle specifiche circostanze nazionali, senza distorsioni di concorrenza".

La Direttiva 2002/22/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 marzo 2002, seppur afferente al servizio universale ed ai diritti degli utenti in materia di reti e di servizi di comunicazione elettronica (direttiva servizio universale), fornisce alcuni chiarimenti circa la nozione di "servizio universale".

In primis, si precisa che il fatto di assicurare un servizio universale può comportare la prestazione di determinati servizi a determinati utenti finali a prezzi che si discostano da quelli risultanti dalle normali condizioni di mercato. Tuttavia, il fatto di fornire un compenso alle imprese designate per fornire tali servizi in dette circostanze non deve tradursi in una distorsione di concorrenza, purché tali imprese ottengano un compenso per il costo netto specifico sostenuto e purché l'onere relativo a tale costo netto sia indennizzato in un modo che sia neutrale in termini di concorrenza. Più nello specifico, gli Stati membri, ove necessario, dovrebbero istituire meccanismi di finanziamento del costo netto, derivante dagli obblighi di servizio universale, qualora sia dimostrato che tali obblighi possono essere assunti solo in perdita o ad un costo netto superiore alle normali condizioni commerciali: infatti, occorre vigilare affinché il costo netto derivante dagli obblighi di servizio universale sia correttamente calcolato e affinché l'eventuale finanziamento comporti distorsioni minime per il mercato e per gli organismi che vi operano e sia compatibile con il disposto degli articoli 87 e 88 del Trattato istitutivo della Comunità Europea (ora articoli 107 e 108 della Sezione 2 rubricata "Aiuti concessi dagli Stati" del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (dopo il Trattato di Lisbona del 13 dicembre 2007)).

In secundis, si puntualizza che per "prezzo abbordabile" deve intendersi un prezzo definito a livello nazionale dagli Stati membri in base alle specifiche circostanze nazionali, che può comprendere la definizione di una tariffa comune indipendente dall'ubicazione geografica o formule tariffarie speciali destinate a rispondere alle esigenze degli utenti a basso reddito. Dal punto di vista del consumatore, l'abbordabilità dei prezzi è correlata alla possibilità di sorvegliare e controllare le proprie spese. Ciò al fine di rendere un determinato servizio pubblico pienamente accessibile e fruibile a tutti gli utenti finali, garantendo altresì un determinato livello qualitativo, a prescindere dall'ubicazione geografica dei

medesimi e tenuto conto delle specifiche circostanze nazionali.

Inoltre, la suddetta Direttiva 2002/22/CE esplicita che la qualità ed il prezzo del servizio sono fattori determinanti in un mercato concorrenziale e le autorità nazionali di regolamentazione dovrebbero essere in grado di controllare la qualità del servizio prestato dalle imprese designate quali imprese soggette ad obblighi di servizio universale.

In sintesi, il concetto di servizio pubblico può essere funzionalmente definito come un'attività di interesse generale assunta dal soggetto pubblico (titolare del servizio medesimo), che la gestisce direttamente ovvero indirettamente tramite un soggetto privato, mentre il servizio universale può essere definito in considerazione degli effetti perseguiti, volti a garantire un determinato servizio di qualità ad un prezzo accessibile.

Relativamente alla materia dei servizi pubblici locali si può concludere che le due nozioni innanzi citate rappresentano, nella sostanza, le due facce di una stessa medaglia, in quanto laddove si parla di "servizio pubblico" tout court l'attenzione si focalizza verso il soggetto pubblico che deve esplicare (direttamente ovvero indirettamente mediante la concessione ad imprese pubbliche, miste o private) l'attività di interesse generale, mentre invece laddove si parla di "servizio universale" l'attenzione si focalizza verso gli utenti finali di tale servizio pubblico e, più precisamente, verso le condizioni di accessibilità, di fruibilità e di qualità del servizio medesimo.

GLI OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO IN GENERALE

Con riguardo agli obblighi di servizio pubblico, può affermarsi che la ratio degli stessi va ricercata nella necessità di garantire l'equilibrio tra il mercato e la regolamentazione, tra la concorrenza e l'interesse generale, garantendo che i servizi di interesse economico generale siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe uniformi e a condizioni di qualità simili, indipendentemente dalle circostanze particolari e dal grado di redditività economica di ciascuna singola operazione (parità) oltre alla trasparenza ed al carattere economicamente accessibile del servizio.

L'Ente locale deve intervenire laddove, per garantire un servizio accessibile a tutti, di qualità ed ad un prezzo abbordabile, si rendano necessarie adeguate compensazioni economiche (e quindi integrative della tariffa) al fine di rendere appetibile l'esecuzione di un servizio che, senza tali condizioni, non risulterebbe contendibile per il mercato.

In tale ottica sono dichiarate ammissibili le eccezioni alle regole del mercato necessarie per garantire l'"equilibrio economico" del servizio, secondo il peso relativo delle attività redditizie e quello delle attività che non lo sono, nel rispetto comunque del principio di proporzionalità.

La regolamentazione dei prezzi deve, tuttavia, essere equilibrata, nel senso che non deve ostacolare l'apertura del mercato, né creare discriminazioni fra i fornitori, né aggravare le distorsioni della concorrenza.

Di conseguenza, l'intervento deve essere proporzionale allo scopo perseguito, il che presuppone,

conformemente alla giurisprudenza, che non deve andare al di là di quanto indispensabile per raggiungere il relativo obiettivo "di interesse economico generale".

Entro tali limiti è quindi rimessa all'ente di riferimento la previsione di specifici obblighi di servizio pubblico, purché l'intervento tariffario ed il servizio universale (previsto nell'articolo 3, n. 3, della Direttiva) confluiscono verso un medesimo scopo.

Secondo la Commissione Europea, 29 novembre 2005 n. C 297/04, le compensazioni degli obblighi di servizio pubblico non costituiscono aiuti di Stato in presenza delle seguenti condizioni:

l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico, definiti in modo chiaro;

la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di tali obblighi;

nel caso in cui si sia in presenza di un affidamento diretto all'impresa incaricata dell'esecuzione di obblighi di servizio pubblico, la compensazione deve essere determinata sulla base di un'analisi dei costi in cui un'impresa media, gestita in modo efficiente ed adeguatamente dotata di sufficienti mezzi al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, sarebbe incorsa per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.

In ogni caso, la compensazione deve essere effettivamente utilizzata per garantire il funzionamento del servizio di interesse economico generale. La compensazione degli obblighi di servizio pubblico deve essere concessa per il funzionamento di un determinato servizio di interesse economico generale e non deve essere utilizzata per operare su altri mercati, in quanto, in tale ultimo caso, costituirebbe un aiuto di Stato incompatibile con la normativa vigente in materia. Ciò non impedisce, in ogni caso, all'impresa che riceve una compensazione per obblighi di servizio pubblico di realizzare un margine di utile ragionevole.

I costi da prendere in considerazione sono tutti i costi (variabili e/o di contribuzione al costo fisso e/o connessi ad investimenti per infrastrutture) sostenuti per il funzionamento dello specifico servizio di interesse economico generale: perciò, quando l'impresa svolge anche attività al di fuori dell'ambito del servizio di interesse economico generale, è necessario prevedere obblighi di tenere una contabilità separata.

Se l'impresa in questione dispone di diritti esclusivi o speciali legati ad un servizio di interesse economico generale che produce utili superiori all'utile ragionevole è possibile decidere che gli utili derivanti da altre attività al di fuori del servizio di interesse economico generale debbano essere destinati interamente od in parte al finanziamento del servizio di interesse economico generale.

SINTESI DEGLI OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO GENERALI

UGUAGLIANZA

Deve essere garantito il medesimo servizio a tutti gli utenti indipendentemente da sesso, razza, etnia, lingua, religione, cultura, opinioni politiche, condizioni psico-fisiche e socio-economiche. Va garantita la parità di trattamento sia fra le diverse aree geografiche di utenza, sia alle diverse categorie e fasce di utenti. Vanno adottate tutte le iniziative necessarie per adeguare le modalità di prestazione del servizio alle esigenze degli utenti portatori di handicap.

IMPARZIALITÀ

Il servizio va prestato con obiettività, equità, giustizia e cortesia nei confronti di tutti coloro che ne usufruiscono; va assicurata la costante e completa conformità alle leggi e ai regolamenti in ogni fase di erogazione del servizio.

CONTINUITÀ

Va assicurato un servizio continuativo, regolare e senza interruzioni e, qualora queste dovessero verificarsi, vanno limitati al minimo i tempi di disservizio.

CHIAREZZA E TRASPARENZA

All'utente va garantita un'informazione chiara, completa e tempestiva riguardo alle procedure, ai tempi e ai criteri di erogazione del servizio ed in merito ai propri diritti.

EFFICIENZA ED EFFICACIA

Il servizio deve essere reso in modo da garantire la sua efficienza ed efficacia. Gli uffici adottano tutte le misure idonee al raggiungimento di tali obiettivi.

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Il gestore si impegna a garantire che il trattamento dei dati personali avvenga nel rispetto delle disposizioni di cui al D. Lgs. 196/03.

GLI SPECIFICI OBBLIGHI PER IL SERVIZIO DI GESTIONE DEI PARCHEGGI E DELLE AREE DI SOSTA DI PROPRIETÀ COMUNALE, DI VIGILANZA DELLE AREE MISTE, DI GESTIONE DELLE PROCEDURE DI RILASCIO DEI PERMESSI RESIDENTI ZPRU IN GENERALE

Le aree di parcheggio ed i relativi stalli dovranno essere delimitati a spese e cura della Società che dovrà installare una tabella con indicate le tariffe, l'orario di servizio ed il numero dei posti disponibili per ogni parcheggio.

La delimitazione dell'area e degli stalli dovrà essere effettuata unitamente alla segnaletica verticale, in conformità alle disposizioni previste nel D.Lgs. n. 285 del 30.04.1992 e secondo la normativa vigente.

In tutti i parcheggi dovranno essere riservati gratuitamente ai portatori di handicap almeno due posti disponibili per ogni area, con minimo di un posto per ogni 50 o frazione di 50. Detti posti riservati

potranno essere individuati con regolamentare segnaletica orizzontale e verticale a cura della Società anche all'esterno o nelle prospicenze delle aree perimetrate.

La Società è obbligata ad allontanare dal servizio, in qualsiasi momento e su semplice richiesta dell'Autorità Comunale, l'addetto al parcheggio che non osservi o adempia alle norme sancite nel presente atto o che si renda responsabile di atti illegali, provvedendo alla sostituzione con altro soggetto idoneo.

Il personale dovrà usare modi urbani con il pubblico, dimostrandosi sempre gentile, disponibile e pronto a fornire chiarimenti e prestare assistenza agli automobilisti.

Potranno essere adottati dispositivi automatici di controllo e pagamento della sosta ove le condizioni lo consentano.

Il personale dovrà sempre indossare, in servizio, identificativi e divisa propri della Società.

Il gestore previo accertamento della responsabilità risponde per danni cagionati dal suo personale, ed esclusivamente qualora il danno venga denunciato, su appositi formulari in dotazione dei presidi aziendali, con esibizione del biglietto, prima dello spostamento del veicolo e prima dell'uscita dal parcheggio.

GLI SPECIFICI OBBLIGHI PER IL SERVIZIO DI RIMOZIONE IN GENERALE

Il concessionario dovrà assumersi la completa responsabilità (anche eventualmente stipulando idonea polizza assicurativa) per eventuali danni provocati ai veicoli ed a terzi nel corso dell'effettuazione delle operazioni relative al servizio, nonché per eventuali danni derivanti al personale ed ai mezzi impiegati.

Esso è responsabile del veicolo dal momento dell'aggancio, al momento della restituzione all'avente titolo. Il concessionario od i suoi convenzionati –in caso di nolo dei mezzi- dovrà essere in regola con l'assicurazione R.C.A. di ogni veicolo ad uso speciale impiegato nel servizio rimozione, secondo quanto previsto dal vigente Codice della Strada.

E' fissata una penale a carico della ditta concessionaria che ingiustificatamente non ottemperi alle richieste di intervento da parte degli organi di Polizia Stradale e di Polizia Municipale.

Nel caso in cui (per cause di forza maggiore e/o di pubblica sicurezza o pubblico interesse) si dovesse procedere allo spostamento o alla rimozione di veicoli regolarmente parcheggiati, nulla sarà dovuto da parte dei proprietari degli stessi. Il compenso spettante alla ditta concessionaria, sarà a carico di chi ha causato l'evento che ha reso necessario l'intervento.

Per la restituzione del veicolo rimosso, l'avente titolo dovrà presentarsi al responsabile della depositaria, provando il titolo alla restituzione del veicolo e versando le spese di intervento, rimozione e custodia. Dell'avvenuta restituzione, il depositario redige apposito verbale, lo stesso dovrà contenere la data e l'ora della restituzione, nonché la dichiarazione che il veicolo non ha subito danni. Il predetto verbale dovrà essere redatto in triplice copia, (una da consegnarsi all'interessato, una da trasmettere

all'organo accertatore e l'altra da trattarsi da parte del depositario), e sarà sottoscritto dal depositario e dall'interessato.

Il depositario dovrà tenere un apposito registro di carico e scarico dei veicoli rimossi e restituiti e dovrà trasmettere ogni mese alla Polizia Municipale, l'elenco dei veicoli giacenti. Delle somme riscosse, il concessionario rilascerà quietanza, in triplice copia secondo le modalità sopraesposte.

Tutta la modulistica necessaria sarà predisposta dalla Polizia Municipale e fornita a spese del concessionario.

GLI SPECIFICI OBBLIGHI PER IL SERVIZIO DI SCALE MOBILI ED ASCENSORI PUBBLICI IN GENERALE, IVI COMPRESI QUELLI PRESENTI NELLE STAZIONI DELLA METROPOLITANA

Il gestore assume tutti gli obblighi prescritti dalla legge per la gestione degli ascensori e le scale mobili in servizio pubblico e curerà quindi tutti gli adempimenti che la legge ed il disciplinare di gestione pongono a suo carico.

Il Gestore è tenuto alla piena osservanza dei Regolamenti di esercizio relativi agli ascensori pubblici di Via Velia, Piazza M. D'Aiello e Piazza M. D'Oro oltre che delle Scale Mobili delle Gradinate A. De Santis approvati dall'U.S.T.I.F. del Ministero dei Trasporti, in fase di nulla osta all'esercizio, con tutte le eventuali successive integrazioni.

Durante l'esercizio è tenuto a garantire la presenza di agenti che dovranno essere abilitati alle loro funzioni dal Responsabile di Esercizio dell'Impianto.

Essi dovranno sempre indossare, in servizio, identificativi e divisa propri della Società.

Allo scopo di assicurare all'utenza un servizio regolare ed efficiente, che per nessun motivo dovrà essere interrotto, la Società dovrà disporre anche di agenti sostituti che dovranno essere parimenti abilitati alle loro funzioni, da impiegarsi prontamente all'occorrenza in caso di eventuali assenze del personale titolare normalmente addetto all'esercizio degli impianti.

Gli agenti sono tenuti ad osservare e a far osservare puntualmente il Regolamento di esercizio. Il funzionamento degli ascensori, il governo degli impianti e la gestione del servizio dovranno sempre avvenire in conformità dei citati Regolamenti.

In particolare dovranno essere adottate tutte le iniziative o posti in essere tutti gli strumenti per consentire il normale servizio di trasporto anche ai portatori di handicap.

Il personale, pur nel rispetto dei regolamenti, si adopererà per offrire il massimo livello possibile di cortesia, assicurando la necessaria informazione in caso di disservizio o intervenendo con risolutezza ed efficacia nelle situazioni di pericolo o emergenza.

Il servizio deve essere erogato con la necessaria continuità; allo scopo si dovranno porre in essere tutte quelle iniziative atte a contenere i guasti assicurando un livello adeguato di manutenzione periodica.

Le trasgressioni agli obblighi imposti in materia di gestione e manutenzione degli impianti possono essere rilevate dal Responsabile di Esercizio, dagli agenti di polizia municipale ovvero dai dirigenti comunali.

Sostenibilità piano di massima economico finanziario

Nell'ipotesi di gestione diretta, e quindi di una reinternalizzazione del servizio vi sarebbe l'impossibilità per il Comune di Salerno di svolgere i servizi oggi affidati a Salerno Mobilità con il proprio personale e nessuna convenienza è ravvisabile per l'Ente rispetto alla prosecuzione dell'affidamento in house.

Nell'ipotesi di gara pubblica, sarebbe doverosa la clausola sociale di cui all'art. 50 del D. Lgs 50/2016 con assorbimento della forza lavoro attualmente in carico alla Salerno Mobilità garantendo continuità occupazionale.

La gestione dei servizi sopra indicati da parte della Salerno Mobilità SPA, quale possibile affidataria in house, in continuazione con la precedente gestione, risponde dunque a criteri di sostenibilità economica.

Dal conto economico per natura che segue, si rileva che l'andamento gestionale garantisce sino al 2021 l'equilibrio economico finanziario della società, la tranquilla copertura delle spese e degli investimenti programmati in relazione ai servizi privi di redditività, ripagando inoltre l'ente con la corresponsione di un ampio canone di concessione oltre che degli utili indicati grazie ai servizi di gestione aree di sosta.

	CONTO ECONOMICO PER NATURA (Risorse)					
	Budget 2021	Budget 2020	Budget 2019	Budget 2018	Budget 2017	Budget 2016
A. RICAVI DELLE VENDITE	8.272.843	8.272.843	8.262.166	7.473.766	7.075.946	7.065.269
- RICAVI PARCHEGGIO	6.838.428	6.838.428	6.827.750	6.039.350	5.641.531	5.630.853
- RICAVI LUCI D'ARTISTA	240.558	240.558	240.558	240.558	240.558	240.558
- RICAVI BYKE SHARING	-	-	-	-	-	-
- RICAVI CAMPER AREA	22.457	22.457	22.457	22.457	22.457	22.457
- RICAVI AUTO ELETTRICHE	-	-	-	-	-	-
- RICAVI RIMOZIONE AUTO	153.451	153.451	153.451	153.451	153.451	153.451
- RICAVI SCALE MOBILI / ASCENSORI	516.413	516.413	516.413	516.413	516.413	516.413
- RICAVI METROPOLITANA	436.320	436.320	436.320	436.320	436.320	436.320
- RICAVI APERTURA/CHIUSURA VARCHI	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
- ALTRI RICAVI	55.217	55.217	55.217	55.217	55.217	55.217
B. COSTI DEL VENDUTO (direct cost)	6.402.650	6.402.650	6.348.431	5.771.391	5.512.640	5.477.837
Personale	4.884.343	4.884.343	4.810.380	4.691.971	4.607.068	4.521.225
- personale dipendente	4.736.107	4.736.107	4.662.144	4.543.734	4.458.832	4.372.988
- personale interinale	148.236	148.236	148.236	148.236	148.236	148.236
-	-	-	-	-	-	-
- COSTI PARCHEGGIO	1.252.536	1.252.536	1.277.253	823.359	654.020	709.247
- COSTI LUCI D'ARTISTA	2.553	2.553	2.427	2.307	2.193	2.193
- COSTI BYKE SHARING	-	-	-	-	-	-
- COSTI CAMPER AREA	-	-	-	-	-	-
- COSTI AUTO ELETTRICHE	-	-	-	-	-	-
- COSTI RIMOZIONE AUTO	101.780	101.780	96.933	92.317	87.921	83.735
- COSTI SCALE MOBILI / ASCENSORI	-	-	-	-	-	-
- COSTI METROPOLITANA	138.303	138.303	138.303	138.303	138.303	138.303
- ALTRI COSTI	23.135	23.135	23.135	23.135	23.135	23.135
C. GROSS MARGIN (A-B)	1.870.194	1.870.194	1.913.735	1.702.374	1.563.306	1.587.432
D. AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	310.083	310.083	310.083	310.083	305.631	364.632
- Amm.ti - immob. immateriali	50.280	50.280	50.280	50.280	45.827	57.771
- Amm.ti - immob. materiali	269.445	269.445	269.445	269.445	269.445	269.445
- Accantonamento svalutazione crediti	-	-	-	-	-	47.057
- Variazione delle rimanenze	9.642	9.642	9.642	9.642	9.642	9.642
E. PRIMO MARGINE (Risul. lordo ind.)	1.560.110	1.560.110	1.603.651	1.392.291	1.257.675	1.222.800
F. COSTI GOVERNABILI	566.901	566.901	566.901	566.901	631.742	565.995
G. RISULTATO OPERATIVO	993.209	993.209	1.036.750	825.390	625.934	656.805
H. GESTIONE FINANZIARIA	- 87.748	- 87.748	- 87.748	- 87.748	- 83.570	- 79.590
- Oneri finanziari	87.748	87.748	87.748	87.748	83.570	79.590
- Proventi finanziari	-	-	-	-	-	-
I. UTILE RESPONSABILITA' LORDO	905.461	905.461	949.002	737.642	542.364	577.214
L. GESTIONE STRAORDINARIA	-	-	-	-	-	- 199.362
- Oneri straordinari	-	-	-	-	-	62.996
- Acc. ti per rischi	-	-	-	-	-	136.366
- Proventi straordinari	-	-	-	-	-	-
M. UTILE RESPONSABILITA' NETTO (an	905.461	905.461	949.002	737.642	542.364	377.853
N - IMPOSTE DEL PERIODO	273.351	273.351	285.965	224.734	167.954	144.302
- Imposte d'esercizio	273.351	273.351	285.965	224.734	167.954	181.219
- Imposte d'esercizio anticipate	-	-	-	-	-	36.917
O - RISULTATO CIVILISTICO	632.110	632.110	663.037	512.908	374.410	233.551

CONCLUSIONI

L'affidamento dei servizi oggetto della presente relazione alla Salerno Mobilità srl, società in house providing del comune di Salerno, potrebbe essere considerato in armonia con quanto stabilito dall'art. 192, comma 2, del D.lgs n. 50/2016 in quanto il razionale impiego delle risorse pubbliche sarebbe giustificato dalla assenza sul mercato di riferimento di prezzi benchmarking presso gli operatori istituzionali di riferimento quali centrali di acquisto e mercati elettronici.

Nell'ipotesi di gestione diretta, e quindi di una reinternalizzazione del servizio vi sarebbe l'impossibilità per il Comune di Salerno di svolgere i servizi oggi affidati a Salerno Mobilità con il proprio personale e nessuna convenienza è ravvisabile per l'Ente rispetto alla prosecuzione dell'affidamento in house.

Non si ritiene di rivolgersi a soggetti economici abituali che operano sul tradizionale mercato dei servizi per la Pubblica amministrazione, in quanto i bisogni e le necessità della stazione appaltante, cristallizzati nel contratto di servizio, sono particolarmente complessi, vari, differenti e quindi tali da non rendere semplice la loro individuazione all'interno di un capitolato speciale d'appalto e la quantificazione del loro costo all'interno del relativo Piano economico e finanziario (Pef).

Per queste ragioni si ritiene che l'affidamento in house di tali servizi potrebbe rappresentare, per l'ente concedente, una utile e opportuna modalità gestionale che contempli da un lato i principi di universalità e socialità rappresentati dalla presenza pubblica all'interno di una società di diritto privato che possa garantire i livelli occupazionali ritenuti ottimali, in un momento di crisi economica feroce, dall'altro i principi di natura più prettamente aziendalistici quali l'efficienza, l'economicità e la qualità del servizio erogato. Pertanto tali parametri possono essere oggetto di attenta valutazione da parte del supremo organo consiliare in quanto l'azienda affidataria ha posto in essere con soddisfazione azioni di customer satisfaction mediante la pubblicazione la redazione e pubblicazione di una completa carta dei servizi che è servita a venire incontro alle esigenze dell'utenza in maniera pronta e senza eccessive rimostranze.

Tali valutazioni di natura esclusivamente tecnico-amministrativa tengono conto ovviamente dell'autonomo potere decisionale dell'organo politico assembleare che - nella sua autonoma sfera decisionale - potrà decidere circa l'opportunità dell'affidamento del contratto in conformità all'art. 192 comma 2 D.lgs n. 50/2016 (Codice degli appalti pubblici).

ing. Elvira Cantarella

dott. Loris Scognamiglio



SETTORE MOBILITÀ URBANA E TRASPORTI

Proposta n. 62 del 19/10/2016

Oggetto: SOCIETA' SALERNO MOBILITÀ SPA. RELAZIONE EX ART. 34 D.L. N. 179/2012 E ART. 192 DEL D.L.VO N. 50/2016

PARERE DI REGOLARITA' AMMINISTRATIVA

Si esprime parere favorevole in ordine alla legittimità del presente atto, ai sensi dell'art. 93 dello Statuto Comunale sulla base del parere tecnico e del parere contabile espressi.

Salerno, 20/10/2016

il Segretario
ORNELLA MENNA



SETTORE MOBILITÀ URBANA E TRASPORTI

Proposta n. 62 del 19/10/2016

Oggetto: SOCIETA' SALERNO MOBILITÀ SPA. RELAZIONE EX ART. 34 D.L. N. 179/2012 E ART. 192 DEL D.L.VO N. 50/2016

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE

parere favorevole in riguardo alla regolarità contabile di cui sopra, ai sensi dell'art. 49, del T.U. - D.Lgs. 18 Agosto 2000 n. 267.

Salerno, 19/10/2016

Il Direttore
Loris Scognamiglio



SETTORE MOBILITÀ URBANA E TRASPORTI

Proposta n. 62 del 19/10/2016

Oggetto: SOCIETA' SALERNO MOBILITÀ SPA. RELAZIONE EX ART. 34 D.L. N. 179/2012 E ART. 192 DEL D.L.VO N. 50/2016

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Si esprime parere favorevole di regolarità tecnica ai sensi dell'art. 49 del T.U. - D.Lgs. 18 Agosto 2000 n. 267.

Salerno, 19/10/2016

Il Direttore
ELVIRA CANTARELLA



RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

Deliberazione del Consiglio Comunale n. 48 del 25/10/2016

La pubblicazione della presente deliberazione inizierà il 15/11/2016 e durerà 15 giorni consecutivi, fino al 30/11/2016 .

Li 15/11/2016

p. IL SEGRETARIO GENERALE
Il Funzionario delegato
GIUSEPPE CANDITO