



---

**RELAZIONE EX ART. 34 COMMA 20, D.L. N°179/2012  
CONVERTITO IN LEGGE N° 221/2012**

*Approvata dal C.C. in data 02.09.2013 con deliberazione n° 33ad oggetto:  
"Affidamento servizi soc. SALERNO MOBILITA' SpA – provv.ti"*

---

**Relazione ex art. 34, comma 20, d.l. 179/2012  
convertito in l. 221/2012**

concernente l'affidamento del servizio di gestione parcheggi ed aree di sosta, vigilanza aree miste, procedure rilascio permessi residenti ZPRU bloccaggio e rimozione dei veicoli, servizi scale mobili ed ascensori pubblici alla Salerno Mobilità SPA

Il d.l. 18/10/2012, n. 179, recante " Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese" (Pubblicato in G.U. n. 245 del 19 ottobre 2012, Suppl. Ord. n. 194 - In vigore dal 20 ottobre 2012), all'art. 34, comma 13 (ora c.20 testo coordinato con la Legge di Conversione n. 211/2012) 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 da' 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 è finalizzata ad illustrare i contenuti citati dalla predetta norma in riferimento alle procedure per l'affidamento *in house* dei servizi di cui all'oggetto alla Società Salerno Mobilità SpA.

## PARTE I

### DESCRIZIONE DEI SERVIZI DA AFFIDARE.

#### CRITERI GESTIONALI E DI PROGRAMMAZIONE DELL'ATTIVITA'

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

Con riferimento alla realtà italiana, si stima che ogni quartiere dovrebbe disporre di un numero di spazi di sosta "esterni" (esclusi cioè i box privati ed i parcheggi dei poli di attrazione primari) calcolato in numero pari almeno al 25% del totale dei residenti nell'area (cioè 1 posto auto ogni 4 abitanti).

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 in base ai valori citati. 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 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 ciclomotori 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, la sorveglianza degli stalli al fine di sanzionare i comportamenti non corretti, la gestione dei parcometri e delle casse automatizzate e la loro manutenzione, la distribuzione e la gestione di biglietti prepagati e di ogni forma di abbonamento, lo svuotamento periodico dei parcometri e delle casse automatizzate e il versamento di tutte le somme incassate, la promozione e l'incentivazione di modalità innovative di pagamento della sosta, a partire dal sistema Telepark (borsellino elettronico, modalità di pagamento con cellulare), sino al sistema Telepass in via di attivazione.

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.

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 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 egregi 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, ed - 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 "permesso famiglie numerose", in favore di famiglie con più di tre famiglie, curando la pubblicità degli stessi presso l'utenza.

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

Ha implementato il servizio di *carpooling* Città di Salerno-Università di Salerno, ed ha promosso il bando, tutt'ora in corso per l'implementazione di un sistema di *bike sharing*.

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 riceve 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), e a far data dell'apertura del Park Libertà il canone dovuto al Comune di Salerno sarà pari al 40% sul MLC.

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

A fronte dell'espletamento del servizio di controllo delle aree miste, quale compensazione economica, il Comune corrisponde annualmente alla società affidataria, per la copertura dei costi sostenuti, la somma di € 350.000,00 (trecentocinquantamila/00) annui.

## **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 depositeria 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 a 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 depositeria 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.

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 egregi risultati in tema di efficienza del servizio.

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.

### **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 Vellia 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 Vellia dove la traslazione della cabina avviene mediante sistema di potenza a pistone idraulico.

Per il normale esercizio è necessaria la nomina di un Responsabile 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 Responsabile 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 Responsabile 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, contrariamente al Comune di Salerno che, per sua natura è soggetto a procedure articolate, inevitabilmente più lente e quindi non adeguate alla circostanza.

Infatti da più di 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 più che sufficiente livello di affidabilità e senza che si siano mai verificate interruzione del servizio se non motivate da interventi di manutenzione straordinaria previsti per legge e comunque a carico del committente Comune di Salerno.

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.

Sia dalla cittadinanza che dagli Enti preposti alla vigilanza non risultano infatti mai inoltrate, all'amministrazione comunale, note riguardanti situazioni di pericolo o segnalazioni di disservizio gestite in modo non corretto.

Anche il rinnovo dell'affidamento contiene elementi atti a garantire che la gestione venga effettuata con i consueti adeguati livelli di efficienza ed efficacia.

A fronte dell'espletamento del servizio di gestione degli ascensori pubblici del Comune di Salerno, quale compensazione economica, il Comune corrisponderà annualmente alla società affidataria, per la copertura dei costi sostenuti, la somma di € 400.00,00 (quattrocentomila/00) annui.

A fronte dell'espletamento del servizio di gestione delle scale mobili che collegano Via Indipendenza con la via Madonna Del

Monte, quale compensazione economica, il Comune corrisponde annualmente alla società affidataria, per la copertura dei costi sostenuti, la somma di € 111.000,00 (centoundicimila/00) annui.

### **Convenienza di affidamento simultaneo di una pluralità di servizi pubblici correlati.**

Si ritiene che l'affidamento di una pluralità di servizi come quelli sopra trattati possa ritenersi giustificata dai seguenti elementi:

- le economie di scala (diminuzione del costo aziendale medio unitario di produzione) e di gamma (beneficio in termine di riduzione di costi totali che l'azienda può ottenere se produce due determinati beni/servizi insieme anziché separatamente), che ne rendono conveniente l'affidamento simultaneo;

- l'evidente complementarietà tra i diversi servizi/attività e funzioni, che rende maggiormente gestibile la relazione, anche contrattuale, con il Comune di Salerno che realizza le sue politiche di mobilità attraverso scelte combinate di incentivo/vincolo connesse con le operazioni di cui trattasi.

La complessità della gestione delle politiche di mobilità previste dal vigente Piano Generale del Traffico Urbano e fra loro strettamente interrelate rende necessario concentrare in un unico soggetto attività complesse e decisive per il funzionamento di molti servizi, tutte strettamente correlate con l'attività principale tanto che in alcuni casi risultano praticamente inscindibili.

L'affidamento a un unico soggetto consente altresì al Comune una maggiore flessibilità nella gestione delle politiche tariffarie e delle aree di sosta anche in funzione delle turbolenze di sistema dovute, fra l'altro, alla cantierizzazione di opere pubbliche previste nei prossimi anni attraverso massima flessibilità nella definizione delle modifiche alle aree a pagamento con gli inevitabili impatti sulla generazione dei ricavi, a partire dalla fase di progettazione degli interventi, opportunità di garantire la certezza e la celerità negli interventi tecnici di modifica della segnaletica e delle infrastrutture di pagamento, contestuale modifica della progettazione e della programmazione delle attività di controllo della regolarità della sosta.

### **Sostenibilità piano di massima economico finanziario**

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

Dal budget allegato alla presente relazione, si rileva che l'andamento gestionale garantisce nel triennio la copertura delle spese e degli investimenti programmati ripagando l'ente con la corresponsione del canone di concessione.

Il MOL l'EBIT e l'utile netto evidenziano un trend di crescita costante nel periodo 2013 - 2014 per poi registrare nel 2015,

esercizio di entrata a regime di Park Libertà, una significativa impennata che apre scenari di interessanti margini di *payout* di dividendi.

## PARTE II

# OBBLIGHI GENERALI E PARTICOLARI DI SERVIZIO

Dato 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 esplicitare (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 trattenersi 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**

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.



## PARTE III

### L'AFFIDAMENTO

#### REQUISITI AFFIDAMENTO IN HOUSE

Il Comune di Salerno ritiene opportuno riassegnarne la gestione alla "Salerno Mobilità S.p.A." dei servizi di bloccaggio e rimozione dei veicoli, gestione parcheggi ed aree di sosta, vigilanza aree miste, procedure rilascio permessi residenti ZPRU, servizi scale mobili ed ascensori pubblici, attesa la sussistenza dei seguenti requisiti:

a) **partecipazione pubblica totalitaria:** l'intero capitale sociale della Salerno Mobilità SPA appartiene al Comune di Salerno;

b) **controllo analogo:** il Comune di Salerno esercita sulla Salerno Mobilità 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 società, 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)*

La società ha l'obbligo 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; organigramma; 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.

Entro tre giorni antecedenti a quello fissato per il loro esame da parte degli organi societari, il Comune di Salerno, sui sopraelencati documenti, potrà inviare alla società atti di indirizzo vincolanti.

*Monitoraggio e verifica (controllo contestuale e posteriore)*

Ai fini del controllo sullo stato di attuazione degli obiettivi, anche sotto il profilo dell'efficacia, efficienza ed economicità della gestione, la società deve 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.

Fermo restando l'adempimento di cui al comma 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, la società è tenuta ad informare immediatamente il Comune, relazionando su di essi. Anche detta relazione dovrà essere assistita dal parere dell'organo di revisione.

Il Comune di Salerno, anche nei casi previsti dai commi precedenti, potrà inviare atti di indirizzo vincolanti per la società.

- La società indica 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 l'ente alla cui attività di direzione e coordinamento è soggetta.

c) destinazione prevalente dell'attività: l'attività della Salerno Mobilità SpA consiste esclusivamente nella gestione dei servizi pubblici affidati dal Comune di Salerno.

## CONCLUSIONI

L'Ente, pertanto, individua la Salerno Mobilità SPA quale azienda che svolga in via continuativa e professionale le attività di cui sopra disponendo con il presente atto l'affidamento alla Salerno Mobilità SpA per anni 3 del servizio di bloccaggio e rimozione dei veicoli, gestione parcheggi ed aree di sosta, vigilanza aree miste, procedure rilascio permessi residenti ZPRU, servizi scale mobili ed ascensori pubblici nel rispetto della normativa in materia, relativa sia a questioni tecniche, amministrative, assicurative, sociali, fiscali, oltre alle disposizioni sulle compensazioni economiche che saranno oggetto del Contratto di servizio, da aggiornarsi con cadenza triennale, e dei Disciplinari di Gestione.

**COMUNE DI SALERNO**  
**SETTORE AMBIENTE E MOBILITÀ URBANA**

IL DIRETTORE  
*Ing. Luca Caselli*

