

CONCESSIONE DEI SERVIZI DI GESTIONE DELLA SOSTA A PAGAMENTO SU AREE PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO. TRASPORTO SCOLASTICO (SCUOLABUS), SERVIZI DI CONTROLLO ZTL E AP; SERVIZIO DI BIKE-SHARING NEL TERRITORIO DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA – CONTRATTO REP. N. 55843/2017

## **RELAZIONE TECNICA**

### **INDICE**

- 1\_ PREMESSA
- 2\_ STATO DI FATTO DELLA CONCESSIONE IN ESSERE
- 3 \_ANALISI ECONOMICA DELLE RICHIESTE AVANZATE DAL CONCESSIONARIO
- 4 – CONSEQUENTI MACRO CRITICITA' RELATIVE ALLA CONCESSIONE IN ESSERE
- 5\_ RIPRISTINO EQUILIBRIO FINANZIARIO
  - 5\_1 IPOTESI RISOLUTIVE
  - 5\_2 STAZIONE AV MEDIOPADANA
  - 5\_3 SIMULAZIONE RIPRISTINO PIANO ECONOMICO FINANZIARIO
  - 5\_4 PIANO ECONOMICO FINANZIARIO DI PREVISIONE RIEPILOGATIVA - TABELLA 1
  - 5\_5 CONTABILITA' DI MONITORAGGIO IN CAPO AL GESTORE
- 6\_ INQUADRAMENTO GIURIDICO
- 7 \_ CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

*La presente relazione tecnica costituisce una proposta di ripristino del Piano economico finanziario della concessione in essere, a seguito di approfondimenti effettuati, da un confronto tra la fase pregressa che ha caratterizzato il perfezionamento della concessione di cui all'oggetto da parte del precedente Servizio e la fase attuativa, che ha subito una modifica rispetto alla previsione, in quanto sono subentrate scelte politiche e gestionali che hanno determinato uno scostamento dell'equilibrio del piano operativo previsto, sin dalle prime fasi di attuazione.*

## **1 - PREMESSA**

Con determinazione dirigenziale - RUD n. 676 del 28/07/2016 - è stata indetta la procedura aperta per l'affidamento della concessione nel territorio del Comune di Reggio Emilia, dei Servizi di Gestione della sosta a pagamento su aree pubbliche e di uso pubblico, del trasporto scolastico (Servizio scuolabus), dei Servizi di controllo ZTL e AP e del Servizio di Bike Sharing.

Con determinazione dirigenziale – RUD n. 1481 del 29/12/2016 – è stata aggiudicata la concessione in argomento al Consorzio TEA – con sede a Reggio Emilia, in viale Trento Trieste n. 13 (P. IVA n. 02059070355) – secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ex art. 95, comma 3, del D. Lgs. 50/2016, per un importo di euro 5.200.000,00, a cui ha fatto seguito la sottoscrizione del relativo contratto (Rep. n. 55843/2017).

La concessione in argomento:

- ha per oggetto i seguenti servizi:

- Gestione delle aree di sosta a pagamento, su strada ed in struttura, come individuate e descritte nel Piano della Sosta allegato alla documentazione di gara, compresa la manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale, la fornitura, gestione e manutenzione dei parcometri, l'attività di verifica della regolarità della sosta, la gestione dei permessi/abbonamenti sosta, la gestione dei parcheggi in struttura P.le Marconi (a pagamento) ed Ex Gasometro (sosta libera) e la realizzazione di una velostazione per biciclette nel parcheggio P.le Marconi;
- Servizio di trasporto scolastico a favore della popolazione scolastica della scuola primaria e secondaria di primo grado avente diritto residente nel Comune di Reggio Emilia,
- Controllo della ZTL e dell'area pedonale (AP). Gestione PILOMAT;
- Servizio di bike sharing a postazioni fisse;

- ha una durata contrattuale pari a 8 anni (dal 01/01/2017 al 31/12/2024);

## **2 – STATO DI FATTO DELLA CONCESSIONE IN ESSERE**

In ottemperanza agli obblighi contrattuali, la concessione in argomento ha avuto inizio il 01/01/2017.

Il Consorzio TEA ha richiesto alla Stazione Appaltante tramite pec, con lettera del 12/12/2018 – PG n. 160730/2018 – la valorizzazione della perdita economica di complessivi euro 608.504,00 (di cui euro 219.099,00 per l'anno 2017 ed euro 389.405,00 per l'anno 2018), generati dalla decurtazione di stalli di sosta a pagamento e dalle modifiche alla regolazione della sosta, per cause ad esso non imputabili e il riconoscimento conseguente, di euro 299.851,00 annui (dal 2019 al 2024), qualora persista la situazione in essere, come da **Allegato A**;

Con lettera – PG n. 2019/41073 – è stata chiesta al concessionario una rendicontazione dettagliata dei servizi erogati che formano oggetto del contratto, Rep. n. 55843/2017, comprensiva del relativo monitoraggio al 31/12/2018, accompagnata da una relazione illustrativa, per procedere alle dovute azioni di verifica sugli adempimenti contrattuali (**Allegato B**).

Con comunicazione – in atti al PG n. 50214/2019 (**Allegato C**) – il Concessionario ha dato riscontro a quanto richiesto; in particolare, dall'esamina di quanto prodotto e a seguito di conseguenti verifiche, emerge sinteticamente quanto segue:

### **GESTIONE SOSTA:**

Il Consorzio TEA risulta, dalla documentazione prodotta e dai sopralluoghi effettuati - aver adempiuto agli obblighi assunti in sede di gara, tra cui, a titolo esemplificativo, la fornitura ed installazione sul territorio comunale dei nuovi parcometri dotati di tastiera per digitazione della targa e predisposti per il pagamento tramite POS, l'attivazione di nuove modalità di pagamento della sosta tramite applicazioni web dedicate, nonché la realizzazione della velostazione per biciclette al piano – 1 del parcheggio di P.le Marconi.

In corso di attuazione della Concessione in essere si è ravvisata la necessità – determinata da valutazioni tecniche e politiche legate ai bisogni del territorio – di effettuare delle modifiche sul piano della gestione della sosta, che hanno portato a degli scostamenti rispetto a quanto previsto *ab origine*.

Il Consorzio TEA con la comunicazione – in atti al PG. n. 160730/2018 sopra richiamata - lamenta, come da parte del Comune concedente sia stata data solo parziale attuazione al Piano della Sosta richiamato in capitolato e allegato alla documentazione di gara (tardiva messa a pagamento dell'area di sosta sita in Via Monte San Michele, parziale attivazione delle aree di sosta identificate come zona HC, zona C-d e zona San Lazzaro, cancellazione di stalli di sosta a pagamento presenti in P.zza Vallisneri, modifica della colorazione delle strisce da blu a bianche e blu in Viale Montegrappa, Corso Garibaldi, Via Giorgione e P.zza San Zenone).

La decurtazione di stalli di sosta a pagamento rispetto alle previsioni contenute nel Piano della Sosta e le modifiche alla regolamentazione della sosta disposte dal Comune hanno generato al Concessionario una perdita di introiti, circostanza che ha indotto il Concessionario a richiedere al Comune concedente, a fine anno 2018, la valorizzazione della perdita economica subita – quantificata come sopra indicata - sia relativamente agli anni 2017 e 2018, sia per gli anni futuri fino al 31/12/2024, qualora la situazione di non piena attuazione al Piano della Sosta resti come quella attuale.

La riduzione sostanziale della messa a pagamento degli stalli programmati - nelle due prime annualità della concessione - è stata generata in parte da ritardate disponibilità di alcune aree e in parte, da cause non prevedibili al momento della predisposizione della documentazione di gara, ma insorte successivamente durante la messa a sistema del Piano sosta, a seguito di un confronto partecipato con i proprietari e gli utilizzatori delle aree interessate.

Parcheeggio a barriere presso l'area ospedaliera: tra le parti è sorta una differente lettura interpretativa relativamente alla previsione del parcheggio a barriere presso l'area ospedaliera contenuta nella documentazione di gara. Sussistono di fatto, due articoli del Capitolato tecnico, che non consentono di addivenire ad una univoca soluzione interpretativa.

A supporto dell'interpretazione data dal Concessionario, secondo il quale la realizzazione del parcheggio a barriere presso l'area ospedaliera non è ricompresa all'interno della concessione, il Concessionario indica l'art. 1.5 del capitolato tecnico che dispone quanto segue: *“Parcheeggi zona Ospedaliera: l'impresa affidataria dovrà provvedere alla gestione delle aree di sosta anche di competenza dell'Azienda Ospedaliera e attuare quanto previsto nel piano della sosta dell'area ospedaliera. Nel corso della concessione, l'ASMN avrà facoltà di proporre al Concessionario la modifica o realizzazione di opere, infrastrutture, modalità di gestione (ad esempio realizzazione di area di parcheggio a sbarre e casse per il pagamento, ecc.) relativamente alle aree di propria competenza. Gli importi a favore del Concessionario per le realizzazioni e/o modifiche richieste in tali aree dovranno essere concordate tra le parti e con il concedente Comune di Reggio Emilia”*.

Il Comune, al contrario, ritiene che la realizzazione del suddetto parcheggio a barriere fosse compresa nella concessione quale onere a carico del Concessionario, indicando a comprova l'art. 1.1 del capitolato, nel quale oltre alla gestione delle zone di sosta in area ospedaliera, si dispone anche a carico del Concessionario l'attuazione dei progetti di modifica previsti dal Piano della Sosta Ospedaliera, allegato alla documentazione di gara, nonché indicando il suddetto Piano della Sosta Ospedaliera nel quale viene prevista espressamente la realizzazione di un sistema di post pagamento a barriere.

#### **TRASPORTO SCOLASTICO:**

Il Servizio si sta svolgendo in modo regolare e soddisfacente, sono adempiuti gli obblighi assunti dal Concessionario relativamente alle modalità di esecuzione dello stesso.

#### **CONTROLLO DELLA ZTL E DELL'AP:**

La concessione in essere prevede a carico del Concessionario la fornitura, l'installazione, l'attivazione ed il collaudo degli apparati, oltre a tutte le prestazioni necessarie a gestire e ad aggiornare il sistema dei varchi telematici di controllo degli accessi veicolari della ZTL del Comune di Reggio Emilia.

Si prende atto di come il Concessionario, abbia completato l'upgrade tecnologico dei varchi di controllo degli accessi alla ZTL e del software della Centrale Operativa ed abbia effettuato tutte le configurazioni ed i test operativi in collaborazione con il personale della Polizia Municipale.

Il Concessionario è attualmente in attesa di riscontro dal Ministero al fine di procedere al collaudo e alla messa in produzione del nuovo sistema.

In ordine alla gestione delle aree pedonali (AP) protette da dispositivi oleodinamici a scomparsa, cosiddetti PILOMAT, la concessione in essere non prevede alcun aggiornamento/ammodernamento del sistema esistente.

Il Comune concedente, ha disposto un aumento del numero di PILOMAT ubicati nel territorio cittadino da 10 a 19, non previsto nella concessione.

#### **BIKE SHARING:**

Si è conclusa con esito positivo, nell'ottobre 2018, la sperimentazione del nuovo sistema di bike sharing a flusso libero MoBike proposta dal Concessionario, in alternativa al sistema di bike sharing tradizionale a postazioni fisse in uso precedentemente presso il territorio comunale. La

necessità di sperimentare il nuovo sistema *free floating* sia nata dalla disaffezione da parte dell'utenza nell'utilizzo del precedente sistema di bike sharing per ripetuti e diversi disservizi, causati da una tecnologia ormai obsoleta che generava continui problemi hardware e software.

Essendosi prepotentemente affermato negli ultimi anni, nelle principali capitali del mondo e anche in Europa, un sistema di bike sharing a flusso libero ovvero un nuova modalità di bici condivisa che non necessita di postazioni fisse di presa e rilascio delle biciclette, ma che è costituito da una flotta di biciclette utilizzabili mediante una *app-web* dedicata, era stata, quindi, accolta la proposta del Concessionario di testare il suddetto sistema sul territorio comunale per un periodo indicativo di circa 4 mesi, con l'impiego di circa 250 biciclette.

Come si evince dal riscontro scritto del concessionario, l'operatore economico era stato scelto ; secondo una comparazione fra i soggetti economici che offrivano tale servizio innovativo, risultando quello con le migliori caratteristiche del prodotto, l'unico operatore che offriva un servizio di bike sharing *free floating* con sede legale e logistica in Italia (in particolare a Parma), già presente in più città collegate a Reggio Emilia dalla linea ferroviaria dell'Alta Velocità e pertanto con maggiori garanzie di facilità all'utenza pendolare - target privilegiato del bike sharing - poiché il servizio è utilizzabile mediante *app-web* nei territori serviti.

Dai test effettuati e dalla disamina dei dati posseduti, è emerso come il nuovo sistema di bike sharing a flusso libero abbia riscosso grande successo tra i reggiani, che hanno accolto con grande entusiasmo l'arrivo di MoBike in città.

Ciò si evince pacificamente dall'aumento esponenziale del numero di utenti iscritti (15.013 al 27/9/2018) e dal numero degli spostamenti effettuati dalle biciclette (80.599 viaggi e 123.961 km percorsi al 27/9/2018). Inoltre, è stata rilevata una netta diminuzione degli atti di vandalismo perpetrati a danno delle biciclette ed un sostanziale calo del numero di interventi per il riposizionamento corretto delle stesse (circa 10 a settimana).

### **3 \_ ANALISI ECONOMICA DELLE RICHIESTE AVANZATE DAL CONCESSIONARIO**

Il Consorzio TEA ha richiesto al Comune di Reggio Emilio il riconoscimento delle seguenti somme, IVA inclusa per complessivi euro 2.407.610,00, come da prospetti riepilogativi che si allegano ("Prospetto decurtazione stalli 2017-2018" e "Prospetto decurtazione stalli 2019"), a titolo di mancati incassi:

euro 219.099,00 per l'anno 2017 (euro 179.589,34+ euro 39.509,65 IVA 22%)

euro 389.405,00 per l'anno 2018 (euro 319.184,43 + euro 70.220,57 IVA 22%)

euro 299.851,00 per l'anno 2019 (euro 245.779,51 + euro 54.071,49 IVA 22%)

euro 299.851,00 per l'anno 2020 (euro 245.779,51 + euro 54.071,49 IVA 22%) € 299.851,00 per l'anno 2021 (euro 245.779,51 + euro 54.071,49 IVA 22%)

euro 299.851,00 per l'anno 2022 (euro 245.779,51 + euro 54.071,49 IVA 22%)

euro 299.851,00 per l'anno 2023 (euro 245.779,51 + euro 54.071,49 IVA 22%)

euro 299.851,00 per l'anno 2024 (euro 245.779,51 + euro 54.071,49 IVA 22%)

La lamentela del Consorzio TEA appare in parte fondata, anche se si ritiene che i conteggi debbano essere ridotti, in quanto devono essere ed essere depurati delle spese che il Consorzio TEA ha risparmiato e risparmierà per la mancata gestione delle predette aree/stalli.

Con il Concessionario è stato aperto un dialogo per la quantificazione dei costi che non ha dovuto sostenere a seguito della mancata attivazione di parte dei posti auto previsti dalla documentazione di gara.

Rispetto alla valorizzazione della perdita economica denunciata dal concessionario - la cui previsione è pari ad euro 1.973.450,83 IVA esclusa (a fronte di un'analisi accurata che tenga conto anche dei mancati costi del concessionario) - il presunto mancato ricavo è in realtà quantificabile in **euro 1.772.000,00 (IVA esclusa)**.

Come si evince dai dati sopra riportati, le modifiche alla gestione della sosta disposte dall'Amministrazione comunale, hanno determinato, il superamento del limite di cui all'art. 1.6, del capitolato tecnico, che dispone quanto segue:

**"Omissis.**

*...le variazioni che superano il limite del 10% dei posti auto presenti in ciascuna singola zona di sosta a pagamento richiedono alle parti di concordare le variazioni economiche conseguenti"; di cui sopra eccedono il limite del 10% per singola zona".*

Tale condizione genera, pertanto, la sussistenza dei presupposti normativi:

- art. 165, comma 6, del D. Lgs. 50/2016, che recita quanto segue:

**"Omissis.**

*...il verificarsi di fatti non riconducibili al concessionario che incidono sull'equilibrio del piano economico finanziario può comportare la sua revisione da attuare mediante la rideterminazione delle condizioni di equilibrio. La revisione deve consentire la permanenza dei rischi trasferiti in capo all'operatore economico e delle condizioni di equilibrio economico finanziario relative al contratto...";*

- art. 175, comma 1, lett. b) e c), del D. Lgs. 50/2016 s.m.i. per la modifica dei contratti durante il periodo di efficacia.

#### **4 \_ CONSEQUENTI MACRO CRITICITA' RELATIVE ALLA CONCESSIONE IN ESSERE**

Sinteticamente, possono essere individuate, alla luce di quanto descritto sopra le seguenti macrocriticità:

- Parziale attuazione del Piano della Sosta, richiamato nel capitolato e allegato alla documentazione di gara (tardiva messa a pagamento dell'area di sosta sita in Via Monte San Michele, parziale attivazione delle aree di sosta identificate come zona HC, zona C-d e zona San Lazzaro, cancellazione di stalli di sosta a pagamento presenti in P.zza Vallisneri, modifica della colorazione delle strisce da blu a bianche e blu in Viale Montegrappa, Corso Garibaldi, Via Giorgione e P.zza San Zenone).

- Superamento del limite previsto dall'art. 1.6 del Capitolato tecnico, che prevede quanto segue: **"Omissis.** *...le variazioni che superano il limite del 10% dei posti auto presenti in ciascuna singola zona di sosta a pagamento richiedono alle parti di concordare le variazioni economiche conseguenti..."*, come dai dati contenuti nella presente relazione tecnica.

- Disaffezione da parte dell'utenza nell'utilizzo del precedente sistema di bike sharing per ripetuti e diversi disservizi, causati da una tecnologia ormai obsoleta – messa a disposizione della PA - che generava continui problemi hardware e software. Tale stato di fatto, ha determinato la necessità di

sperimentare in corso d'opera, il nuovo sistema *free floating* con esito positivo, generando un maggior onere per il concessionario;

- Analisi tecniche di dettaglio, che interessano l'area destinata alla realizzazione del parcheggio a barriera, presso l'area prospiciente l'arcispedale Santa Maria Nuova, hanno evidenziato la necessità di addivenire a scelte operative di equilibrio, nell'interesse della Pubblica Amministrazione, fermo restando quanto disposto dal capitolato tecnico della concessione;

## **5\_ RIPRISTINO EQUILIBRIO FINANZIARIO**

### **5\_1 IPOTESI RISOLUTIVE**

Alla luce di quanto descritto sopra, sussiste la necessità di addivenire ad una soluzione, al fine di ripristinare l'equilibrio economico finanziario della concessione in essere.

Le ipotesi di bonaria soluzione, che possono essere applicate al caso in esame sono le seguenti:

1) regolare la richiesta di riconoscimento di posta creditoria in termini economici (sensibile riduzione del canone concessorio già dal 2019 o pagamento di somme dilazionate), con inevitabile ripercussione sul bilancio finanziario del Comune, sia in termini di previsione di nuove risorse che di riduzione delle stesse per l'annualità in corso fino al termine contrattuale;

2) regolare la richiesta di riconoscimento di posta creditoria mediante attribuzione al Concessionario di servizi omogenei (su aree della città anche differenti da quelle originariamente previste nel Piano Sosta) rispetto a quelli venuti meno e conseguentemente modifica "in aumento" della concessione in essere.

\*\*\*\*\*

Al fine di supportare la scelta tra le due opzioni, da un'analisi dei servizi omogenei che potrebbero essere inglobati nella concessione in essere (soluzione 2); vi è la gestione della sosta sull'area antistante la stazione AV Mediopadana (procedura di gara è in corso di perfezionamento), la cui destinazione a messa a pagamento, era stata già prevista dal "Piano di riordino dell'offerta e della regolazione della sosta nell'area centrale di Reggio Emilia" - 2015" (G.C. ID n. 90/2015), nonché dalla deliberazione di Giunta Comunale ID n. 238/2016, con la quale è stato approvato il progetto preliminare delle opere di urbanizzazione, per la messa a pagamento del parcheggio della stazione AV Mediopadana.

Occorre tenere presente che, a prescindere dalla soluzione che viene ritenuta più idonea e conveniente per la Pubblica Amministrazione per la concessione in argomento, la gestione della sosta dell'area antistante la stazione AV Mediopadana, costituisce un onere - a medio termine - di cui deve farsi carico la Pubblica Amministrazione, anche in termini di previsione economica sul Bilancio Comunale. Pertanto, tale gestione - caratterizzata da omogeneità per fattispecie - nella visione complessiva risolutiva andrebbe presa in considerazione nell'interesse della PA.

Si riporta qui di seguito una sintesi di inquadramento dello stato di fatto della stazione AV Mediopadana e relativi esigenze e bisogni da soddisfare, per una idonea valutazione preliminare sulla fattibilità che la stessa, possa essere inglobata nella concessione di cui all'oggetto.

## 5\_2 STAZIONE AV MEDIOPADANA

### Situazione iniziale:

Le aree limitrofe alla Stazione AV, in uso al Consorzio CEPAV UNO per l'allestimento dell'area di cantiere 26 nell'ambito della realizzazione della linea ferroviaria Alta Velocità Milano-Bologna, sono state prese in carico dall'Amministrazione Comunale come da Determina Dirigenziale PG N° 22749 del 12/10/2009.

Il Comune al fine di rispondere in modo tempestivo alla crescente domanda di posti auto ha parzialmente utilizzato le preesistenze e realizzato interventi di pavimentazione nelle more di quanto previsto negli accordi con Ferrovie che imputano la realizzazione delle opere idrauliche e di regolazione delle acque meteoriche all'Amministrazione.

Le opere idrauliche e di regolazione delle acque meteoriche, necessarie e propedeutiche al completamento definitivo delle urbanizzazioni della Stazione AV Mediopadana, sono state approvate con il Progetto Preliminare "Opere di Urbanizzazione Stazione Reggio Emilia AV Mediopadana - Opere Idrauliche", codice di riferimento O\_83801 con delibera di Giunta n. 119 del 16 maggio 2014 per un importo complessivo di €. 1.560.000. Il progetto Definitivo/Esecutivo, redatto nel corso del 2014 ha ricevuto i pareri positivi da parte del Servizio Pianificazione e Qualità urbana (PS 275/2014 del 27/05/2014) di IREN (PS 154/2015 del 22/04/2014 e n. di protocollo IREN EM002043) e del Consorzio di Bonifica (PS 223/2014 del 05/05/2014). La progettazione Definitiva/Esecutiva è stata inoltre oggetto di verifica positiva da parte del Gruppo Mercurio con sede legale in via Garibaldi, 118, 22073 Fino Mornasco, Como.

L'Amministrazione ha successivamente provveduto ad inserire nella sua programmazione la realizzazione di due ulteriori interventi finalizzati alla messa a pagamento e all'incremento dei parcheggi:

- annualità 2017: codice progetto O\_83802 INTERVENTO PER LA MESSA A PAGAMENTO PARCHEGGIO ESISTENTE STAZIONE AV, per l'importo complessivo di euro 1.100.000;
- annualità 2018: codice progetto S\_00301 INTERVENTO PER LA REALIZZAZIONE DI NUOVO PARCHEGGIO STAZIONE AV, per l'importo complessivo di euro 2.100.000.

In considerazione dell'entità dei lavori previsti e della loro stretta correlazione l'Amministrazione al fine di garantire:

- una riduzione dei tempi complessivi di intervento mediante la contrazione delle fasi di installazione e l'ottimizzazione nella realizzazione delle dorsali impiantistiche;
- ottimizzazione delle risorse investite mediante accorpamento di lavorazioni similari altrimenti realizzate in fasi temporali differenti;
- mantenimento di una dotazione di parcheggi almeno pari all'attuale durante tutte le fasi di cantiere;
- minori interferenze e disagi per l'accesso alla stazione dei differenti utenti: auto private, bus taxi etc.

ha approvato con Deliberazione di Giunta Comunale ID n. 194 del 16/11/2017, l'unificazione dei tre interventi nel progetto preliminare denominato: "Opere di Completamento e Ampliamento

Parcheggi Stazione Mediopadana” per un importo complessivo di euro 4.300.000 (IVA compresa), comprensivi dell’impiantistica per la messa a pagamento, a cui ha fatto seguito il progetto esecutivo nell’annualità 2018, come meglio specificato di seguito.

Alla luce di quanto sopra, le motivazioni per le quali non è stato possibile inserire la gestione dei parcheggi dell’area antistante alla Stazione AV Mediopadana, nel bando di gara della concessione in essere, sono le seguenti:

- le aree non erano patrimonialmente disponibili e conseguentemente, la progettazione non era stata ancora perfezionata, come si evince dallo stesso progetto esecutivo, approvato con deliberazione di Giunta Comunale, ID n. 193 del 22/11/2018;
- con deliberazione di Giunta Comunale – ID n. 101/2016 – in merito agli indirizzi per la gestione e lo sviluppo del sistema della sosta e accessibilità, presso la stazione AV Mediopadana, era stato disposto di scorporare dalla procedura di gara per l’affidamento della gestione dei servizi complementari di mobilità, l’area di parcheggio antistante la stazione AV Mediopadana, dando mandato ai Servizi competenti di definire un progetto complessivo per la valorizzazione e la gestione dell’accessibilità presso la stazione stessa;
- il Comune di Reggio Emilia, ha commissionato un’indagine esplorativa condotta nel mese di maggio 2018 presso la stazione AV Mediopadana, con l’obiettivo di analizzare le caratteristiche fondamentali dei suoi utenti e della domanda di mobilità servita dal nodo, dalla relazione illustrativa emerge in particolare, quanto segue:

“Omissis.

*“Le condizioni di sosta rappresentano tuttavia uno dei principali elementi critici segnalati dai viaggiatori, in rapporto sia alla tendenziale saturazione dei posti, sia alla necessità di garantire una miglior custodia, specie durante le ore notturne. Il 25% dei potenziali utilizzatori del parcheggio (chi arriva in auto in stazione oppure viene accompagnato ma possiede un’auto) sarebbe disposto a Città di Reggio nell’Emilia Stazione AV Mediopadana...pagare pur di avere accesso ad un’area di parcheggio sorvegliata...”;*

Si è ottemperato all’indicazione di cui al punto 4) del dispositivo della deliberazione di Giunta Comunale -ID. n. 101/2016 - in quanto previo recepimento degli esiti delle indagini esplorative di cui sopra, è stato approvato il progetto esecutivo della Stazione AV – avvenuto con deliberazione di Giunta Comunale ID. n. 193 del 22/11/2018 – che costituisce il “progetto complessivo” richiesto dal medesimo organo collegiale di governo;

#### Esigenze e bisogni da soddisfare:

Ad oggi emergono tre bisogni emergenti:

- 1)** gestione in modo efficiente ed efficace della sosta sull’area antistante la stazione AV Mediopadana (servizi di sorveglianza, prenotabilità dei posti, servizio telepass...), le cui opere di completamento e ampliamento sono oggetto di affidamento in corso;
- 2)** collegamenti efficienti tra la stazione e il centro storico e previsione di un servizio navetta che colleghi la stazione AV, a parcheggi limitrofi o situati nelle immediate vicinanze - idonei a tale finalità - durante l’arco temporale necessario per l’ultimazione dei lavori, per ridurre il disagio derivato dalla cantierizzazione;
- 3)** necessità di un presidio sul futuro utilizzo del parcheggio e delle dinamiche di utilizzo dei servizi offerti, tesa ad un monitoraggio per una oggettiva raccolta dati, trattandosi di una fattispecie non opportunamente testata, con dinamica nazionale in evoluzione, in previsione della futuro appalto della gestione della sosta

Per ottemperare a tale necessità le ipotesi possibili sono le seguenti:

- a) procedura di affidamento avente ad oggetto la sola gestione della sosta a pagamento nell'area antistante la stazione AV Mediopadana;
- b) inserire la gestione nell'ambito della concessione in essere.

Una nuova procedura di affidamento, per la sola gestione dei parcheggi Stazione AV Mediopadana sarebbe svantaggiosa per la PA per i seguenti motivi:

- nell'incertezza dei tempi di disponibilità dell'area, si rischierebbe un affidamento di durata eccedente il termine contrattuale dell'attuale gestione della sosta, dovendo avere l'affidamento un termine sufficiente per permettere al gestore di ammortizzare l'investimento iniziale, costi di gestione e realizzare un margine; ciò precluderebbe la possibilità di un futuro affidamento unico per tutta la sosta cittadina, presupposto indispensabile per garantire al cittadino un servizio univoco maggiormente fruibile ed efficace anche a livello tecnologico (software unico di visualizzazione, prenotazione e pagamento, pannelli unici sulla mobilità cittadina e sui vari servizi ad essa correlati...);
- l'eventuale duplicità di gestori non permetterebbe di avere una visione d'insieme dei dati relativi alla sosta cittadina, presupposto necessario per la predisposizione di adeguate condizioni della futura gara di concessione.

Da ultimo, anche se non inscindibilmente connessa resterebbe irrisolta la posta debitoria a carico della PA e inadempito l'obbligo della stessa, di addivenire ad una soluzione per il ripristino dell'equilibrio del piano economico finanziario della concessione in essere.

**2)** Al fine di garantire una fruibilità efficiente della Stazione AV Mediopadana, occorrono collegamenti idonei tra la stessa, il centro storico e parcheggi situati in zone limitrofe. Tale esigenza, seppure per motivazioni anche non direttamente collegate all'imminenza del cantiere, necessita di essere evasa secondo un canale di priorità, in quanto l'attuale utilizzo dei parcheggi e i relativi collegamenti tra le zone strategiche della città presentano attualmente un livello di criticità non trascurabile.

Limitatamente alla problematica strettamente legata all'arco temporale dell'esecuzione dei lavori che interesseranno l'area inerente il collegamento tra la stazione AV Mediopadana, al fine di ridurre il disagio inevitabile generato dal cantiere, si ritiene opportuno e necessario prevedere:

- un servizio navetta che colleghi la stazione AV con il vicino parcheggio antistante il parcheggio dello Stadio Mapei; l'area da destinare a parcheggio gratuito è stata individuata nei piazzali Felice Romano e Gino Iari, antistanti la piscina "Aquatino";
- l'allestimento di un'area di parcheggio a pagamento mediante parcometri (stima di circa 115 posti), con previsione di tariffa differenziata, che favorisca una elevata rotazione giornaliera (limitando la sosta impropria di chi utilizza il parcheggio non per la Stazione AV), secondo una logica di massima alternanza dell'utenza e per ridurre successivamente, il disagio generato dalla cantierizzazione.

Da ultimo, tale modalità di gestione della sosta - se ritenuta utile ed efficace - potrà essere mantenuta, dopo il collaudo dell'opera previa valutazione tecnica e politica.

**3)** In previsione del futuro appalto, che possa inglobare in un sistema unico la gestione della sosta per una più efficiente ed efficace fruibilità su tutta la città, è necessario definire una reportistica

puntuale, che consenta la raccolta di dati omogenei confrontabili con quelli afferenti la concessione in essere, al fine di garantire la più oggettiva analisi del fabbisogno del territorio.

#### Trend di utilizzo della stazione AV Mediapadana

L'andamento del traffico passeggeri nella stazione AV Mediapadana è stato oggetto di quattro successive rilevazioni, effettuate negli anni 2014, 2015, 2016 e 2018, come da relazioni Meta S.r.l. a supporto dei dati.

Tali rilevazioni hanno evidenziato un trend di progressiva crescita del numero di persone salite e discese dai treni, che sono passate dalle circa 1.500 del 2014, alle quasi 4.000 del 2018, anche grazie al forte incremento di servizio generato dalla competizione tra i due operatori presenti, che offrono ormai un servizio a cadenza praticamente oraria in direzione sia di Milano, sia di Bologna-Firenze-Roma. L'andamento comparato dei valori rilevati si caratterizza per una lievissima tendenza al decremento dei tassi di crescita, senza che tuttavia si riesca ancora ad estrapolare un livello di possibile stabilizzazione della domanda.

Questa tendenza eccede largamente le stime previsionali effettuate nel 2013, che restituivano un valore a regime di circa 2.400 passeggeri/giorno.

Nel loro insieme, questi valori confermano che, per le sue caratteristiche innovative che si sono sovrapposte ad una fase favorevole di apertura del mercato, la stazione Mediapadana è stata in grado di innescare un processo virtuoso di rincorsa tra domanda ed offerta, sostanzialmente imprevedibile a priori.

In particolare, i dati rilevati confermano che:

- da giugno 2016 a maggio 2018 i passeggeri della stazione Mediapadana sono aumentati del 30%, percentuale che ha di gran lunga superato la stima fatta prima dell'inaugurazione della stazione;
- la componente principale di utenza della stazione Mediapadana è costituita in maggior parte da impiegati, dirigenti e professionisti che viaggiano per motivi di lavoro;
- diversamente dalle rilevazioni del 2016, i dati dimostrano che oggi i passeggeri si spostano prevalentemente su destinazioni più lontane (Roma, oltre Milano);
- sono in aumento i passeggeri provenienti dalle province di Modena e Parma, i quali potrebbero necessitare anche di collegamenti funzionali con il parcheggio Marconi;
- tra i passeggeri della provincia di Reggio Emilia utenti della stazione Mediapadana almeno il 20% è diretto in centro storico;
- il 40% dei viaggiatori non utilizza il trasporto pubblico per recarsi in stazione Mediapadana, giudicandolo scomodo sul piano del comfort, a causa di cambi o mezzi affollati o carenza di spazio per i bagagli.

Le indagini condotte sui passeggeri hanno incluso anche la somministrazione di interviste motivazionali ad un campione statisticamente significativo di persone in attesa dei treni.

Queste interviste hanno sempre incluso una sezione relativa ai collegamenti con la città, oltre ad una domanda "aperta", relativa alle principali problematiche rilevate dai passeggeri.

Ne è emersa la costante richiesta di miglioramenti dei collegamenti urbani, stante il ridotto livello di utilizzo del servizio ferroviario lungo la linea Guastalla-Reggio.

Nelle interviste del 2018, circa il 27% dei viaggiatori ha valutato come “critico” o “molto critico” lo stato dei collegamenti urbani, con netto peggioramento rispetto alla precedente rilevazione del 2016, quando le risposte negative furono solo il 7%.

L'interesse per il miglioramento dei collegamenti urbani si deduce anche dalle risposte alla domanda relativa agli orientamenti nei confronti di un nuovo collegamento tramviario, che vede gli intervistati largamente favorevoli.

Anche le risposte libere collocano il miglioramento del trasporto pubblico al terzo posto per rilevanza, dopo l'adeguamento dei parcheggi e del comfort interno alla stazione. Oltre al miglioramento del trasporto pubblico in genere, il tema dei collegamenti con la città si rispecchia anche nelle risposte relative al servizio taxi ed alle misure a favore della mobilità ciclistica.

Nel 2015, la priorità dell'Amministrazione pubblica rispetto alla stazione alta velocità ed alle aree circostanti era quella di sviluppare al massimo l'utilizzo delle linee Alta Velocità e, di conseguenza, occorre favorire e facilitare la fruizione delle aree circostanti la stazione AV.

La scelta più efficace, in questa ottica, era quella di non istituire presso la stazione AV aree di parcheggio a pagamento.

Dalle rilevazioni sopracitate sono emersi dati decisamente importanti che oggi consigliano la messa a pagamento dell'area Mediapadana.

In particolare, i dati statistici presentati nel 2018 registrano quanto segue:

- molti utenti che non utilizzano il mezzo proprio per recarsi alla stazione Mediapadana, in numero crescente, dichiarano di non utilizzare il mezzo proprio per timore di non trovare parcheggio e per il timore di furti o danneggiamenti;
- in sensibile aumento rispetto alle percentuali rilevate nel 2016, oggi circa 5 viaggiatori su 10 dichiarano di essere disposti a pagare per la sosta presso la stazione; di questi, il 67% sarebbe disposto a pagare anche per un parcheggio incustodito e scoperto, pur di avere maggior certezza di trovare il posto auto.

I dati sopra sintetizzati hanno evidenziato il radicale mutamento del numero degli utenti della stazione alta velocità, nonché le esigenze e le richieste dell'utenza stessa, rendendo quanto mai opportuna e necessaria la predisposizione di servizi presso l'area della stazione Mediapadana.

*In primis*, si è rivelata la necessità di aree di sosta a pagamento, se non custodite, quantomeno dotate di sistema di videosorveglianza, dissuasive della microcriminalità; inoltre, le aree a pagamento permetterebbero la prenotazione del posto auto e, quindi, garantirebbero la certezza della disponibilità del parcheggio.

Infine, vi è necessità di una rete di collegamenti efficienti da e verso il centro storico oppure da e verso un parcheggio scambiatore.

Superata la priorità dell'incremento dell'utenza della stazione alta velocità, oggi la priorità è diventata quella di garantire agli utenti la disponibilità e la sicurezza di un parcheggio o, in alternativa, un buon sistema di collegamento con altri parcheggi o con il centro storico (Stazione Marconi e altre zone).

Si prevede che i lavori per la sistemazione dell'area di parcheggio Mediapadana verranno realizzati (a stralci) nel periodo che va dal secondo semestre 2019 a fine 2020 e che saranno

completati, salvo imprevisti e incluso i collaudi di legge, per il 2021; durante i lavori di realizzazione delle infrastrutture sono certamente prevedibili notevoli disagi per l'utenza che si vedrà sottratta la disponibilità di parte dell'area destinata a parcheggio ed è, pertanto, necessario prevedere tempestivamente aree alternative destinate alla sosta per l'utenza della stazione AV.

### **5\_3 SIMULAZIONE RIPRISTINO PIANO ECONOMICO FINANZIARIO CON ATTRIBUZIONE SERVIZI OMOGENEI E CONTESTUALE OTTIMIZZAZIONE DEL SERVIZIO OFFERTO (IPOTESI 2)**

Partendo dal presupposto che la proiezione dello stato di fatto, fino al termine della concessione (tenuto conto dei costi non sostenuti dal concessionario per gli stalli di sosta non consegnati o tardivamente affidati), potrebbe generare una posta debitoria presunta a carico del Comune di euro 1.772.000,00 (IVA esclusa) - come si evince dall'analisi dei dati, contenuti nella tabella 1 - il Dirigente propone che il ripristino dell'equilibrio economico finanziario, avvenga alle condizioni sotto riportate, poste a favore e a tutela della Pubblica Amministrazione, con i seguenti oneri a carico del concessionario.

Il potenziale ricavo per tutta la durata contrattuale - generato dall'adozione della rimodulazione proposta che presuppone la consegna dell'intera area al gestore entro la prima metà del 2020 - è di euro 5.370.541,00, importo che, depurato dalla posta debitoria (euro 1.772.000,00) e dei costi, dovrebbe generare non solo un utile finale di euro 590.000,00, ma risolvere sia da un punto di vista gestionale che finanziario, nel rispetto dei principi di economicità, tempestività, proporzionalità ed efficacia, di cui all'art. 30, comma 1, del D. Lgs. 50/2016 s.m.i., la tematica relativa alla gestione della sosta sull'area antistante la stazione AV mediopadana.

Da ultimo, l'impostazione proposta di recupero dell'equilibrio economico finanziario, prevede altresì, la realizzazione di una serie di investimenti a carico del Concessionario (dotazioni infrastrutturali inerenti la gestione del parcheggio quali: sbarre, telepass, casse, videosorveglianza...), che in un'ottica di programmazione futura non dovranno essere contabilmente previsti dalla PA, in quanto già realizzati e che verranno, al termine della concessione (2024) ceduti a titolo di proprietà al Comune. Ne consegue un vantaggio per la PA, che nella prossima procedura di affidamento potrà utilizzare tale dotazione come già esistente, con risparmio economico.

### **GESTIONE DELLA SOSTA**

**Realizzazione e gestione del parcheggio antistante la Stazione AV Mediopadana:** ricavi presunti pari ad euro 5.370.541,00.

Onere a carico del concessionario di erogare a favore del Comune concedente entro 5 (giorni) dalla consegna dell'area destinata al parcheggio "a rotazione giornaliera", un importo pari ad euro 590.000,00 (cinquecentonovantamila/00), a titolo di rata *una tantum* di canone concessorio anticipato non restituibile, calcolato sulla base delle previsioni, di cui alla tabella 1.

#### DESCRIZIONE SINTETICA DEL PIANO DI PREVISIONE

##### **Compensazione del credito del concessionario**

*Si prevede la possibilità di imputare le varie tranches di compensazione del credito del concessionario come segue, ciò porterebbe all'estinzione della posta creditoria del concessionario entro la fine della concessione, ferme restando le valutazioni presuntive in ordine a costi e ricavi di cui ai successivi punti.*

<b>2017-2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Euro 673.000	Euro 222.000	Euro 221.000	Euro 220.000	Euro 219.000	Euro 217.000

### **Realizzazione parcheggio stazione AV Mediopadana – I° Step**

Si espongono di seguito le ipotesi previsionali con riferimento alla limitata area di parcheggio ad elevata rotazione giornaliera che comprenderebbe circa 115 posti con esazione mediante parcometri e con sistema web Telepass ed Easy Park.

La tariffa ipotizzata (iva inclusa) è la seguente:

Oraria: Euro 2

Giornaliera:

1° giorno: Euro 10

2° giorno: Euro 14

3° giorno: Euro 19

4° giorno: Euro 25

dal 5° giorno compreso: Euro 30

Presupponendo un'attivazione entro la metà del 2019 e una dismissione al 2020 (tempo di realizzazione del parcheggio a sbarre), sono stati previsti:

Ricavi: euro 455.852,00

Costi di realizzazione e di gestione: euro 157.759,00

Margine lordo 2019-2020: € 298.083

Qualora l'utenza mostrasse un particolare gradimento e/o la previsione finanziaria non dovesse realizzarsi a discapito del margine lordo ipotizzato, si potrà valutare in secondo momento l'opzione di mantenere attiva l'area di parcheggio a elevata rotazione giornaliera anche una volta terminati i lavori di allestimento dell'area antistante la stazione AV.

### **Realizzazione del parcheggio Stazione AV Mediopadana - II° Step**

Torniamo nuovamente alle ipotesi di conteggio e all'indagine circa il margine lordo (ML) del gestore ricavabile dall'attivazione dell'intero parcheggio, nella seconda fase del progetto.

Si evidenzia quanto segue:

In primo luogo, si è provveduto ad individuare i costi di investimento e di gestione relativi alla realizzazione e all'operatività del parcheggio sulla base del progetto elaborato.

Gli investimenti sono relativi a:

- Sistema a barriera in entrata e in uscita dal parcheggio;
- Sistema di accesso e pagamento mediante TELEPASS;
- Casse automatiche per il pagamento;
- Impianti di videosorveglianza;
- Impianti elettrici e di rete internet;
- Pannelli di infomobilità.

Complessivamente il costo degli investimenti si attesta intorno ad Euro 440.000, IVA esclusa. Per quanto riguarda i costi di gestione del parcheggio, si fa riferimento alle seguenti macro voci:

- Manutenzione (impianti parcheggio, generali, imprevisti);
- Materiali di consumo e ricambi;
- Personale;
- Vigilanza notturna in loco e prelievo e conteggio denaro;
- Acqua, rifiuti, energia, telefoniche dati;
- Ammortamenti e interessi passivi sugli investimenti;
- Generali.

Ogni anno l'ammontare dei costi relativi agli investimenti e alla gestione del parcheggio è nell'ordine di Euro 625.000 circa, IVA esclusa. Il periodo di riferimento per il calcolo dei costi corrisponde al quinquennio 2020-2024.

Nella valutazione dei ricavi generati dal parcheggio, occorre tenere in considerazione alcune variabili che possono influire sulla previsione e precisamente:

- Le tariffe;
- La perdita della gratuità e la scelta di raggiungere la stazione con altri mezzi;
- La concorrenza con altri operatori che già effettuano servizi per gli utenti della stazione (es. freemobility, Mediopadana Parking);
- Il tempo di consegna dell'area.

Per quando riguarda le tariffe da applicare, IVA inclusa, si adotterebbero le seguenti:

Oraria: Euro 1,5

Giornaliera: sulla base delle dinamiche tariffarie che regolano la sosta nei parcheggi al servizio di hub aeroportuali e ferroviari, sono state previste differenti tariffe per ogni giorno di sosta, così di seguito specificate:

1° giorno: Euro 7

2° giorno: Euro 6

3° giorno: Euro 5

4° giorno: Euro 4

dal 5° giorno compreso: Euro 3

Ipotizzando una ponderazione di presenza giornaliera di circa il 65% e plurigiornaliera del restante 35%, con qualche minima variazione nel corso del quinquennio, si ottiene una tariffa media di 6,47 euro, superiore alla tariffa già prevista nel Piano della Sosta 2015: la tariffa proposta risulta maggiormente aderente a tariffe applicate in condizioni analoghe nel mercato di riferimento.

Abbonamenti: mensile Euro 50, annuale Euro 500.

Individuate le tariffe, sono state calcolate le ponderazioni relative ai coefficienti di riempimento del parcheggio, tra i biglietti orari e giornalieri emettibili, tra gli abbonamenti mensili e gli annuali e tra i biglietti complessivi emettibili e gli abbonamenti vendibili.

1.Ponderazione tra i biglietti orari (2 ore) e i biglietti giornalieri venduti: in considerazione della funzione principale attribuibile ad un parcheggio di servizio per una stazione di treni ad Alta Velocità ed in funzione di analoghe realtà, è stato considerato un rapporto di 10% (biglietti orari) e 90% (biglietti giornalieri) costante per i 5 anni;

2.Ponderazione tra i biglietti complessivamente venduti e gli abbonamenti: anche in questo caso si fa riferimento ad un rapporto variabile nei 5 anni considerando che la clientela, inizialmente, è presumibile si orienti verso il pagamento mediante biglietti (orari/giornalieri) rispetto alla sottoscrizione di abbonamenti per poi propendere per l'acquisto di abbonamenti, economicamente più vantaggiosi per chi si reca in stazione non occasionalmente. Nel primo anno il rapporto è di 37%(abbonamenti) e 63%(biglietti) per giungere al 5° anno ad un 45%(abbonamenti)-55%(biglietti);

3.Ponderazione tra gli abbonamenti mensili e annuali: si fa riferimento ad un rapporto variabile nei 5 anni considerando che la clientela, inizialmente, è presumibile si orienti verso la sottoscrizione di abbonamenti mensili per poi propendere per un abbonamento annuale, più vantaggioso. Nel primo anno il rapporto è di 80% (abbonamenti mensili) e 20% (abbonamenti annuali) per giungere al 5° anno ad un rapporto di 70%-30%;

4.Ponderazione dei coefficienti di riempimento del parcheggio: questo è l'aspetto di valutazione che risulta maggiormente difficoltoso perché viene influenzato da numerose variabili non individuabili in fase di preventivazione. Non sono molte le esperienze sul territorio nazionale di un parcheggio, non in struttura, al servizio di stazioni ferroviarie di Alta Velocità. Il coefficiente di riempimento è certamente legato alla tariffazione, alla presenza di altri parcheggi in zona, alla fruibilità dei servizi di adduzione alla stazione (trasporto pubblico, penetrabilità viabilistica, ecc..). Nel caso della stazione AV di Reggio Emilia, a differenza ad esempio di quanto avviene a Bologna, come risulta dalle indagini effettuate nello scorso mese di maggio, il 43% di coloro che raggiungono in auto la stazione Mediopadana, sono passeggeri. Ciò significa che una parte importante dei viaggiatori si reca in stazione accompagnata vista la posizione della stazione stessa che la colloca fuori dal centro abitato e nelle vicinanze dell'uscita del casello autostradale. Detto ciò, si è provveduto a fare le opportune valutazioni circa i coefficienti di riempimento da applicare, mediante un confronto con parcheggi di

queste dimensioni. Il risultato ci porta a considerare che il coefficiente di riempimento, a condizioni immutate di concorrenza, possa a regime attestarsi anche oltre il 90% (è stato considerato un coefficiente del 95%), ma inizialmente si debba prudenzialmente considerare un coefficiente di riempimento del parcheggio nell'ordine del 70% in relazione anche al fatto che, durante la fase di cantiere, saranno inevitabilmente ridotti i posti auto a disposizione.

Il periodo di riferimento per il calcolo dei ricavi corrisponde al quinquennio 2020-2024.

Pertanto, l'ipotesi di ricavi generati dalla gestione del parcheggio Mediopadana, risulta essere indicativamente la seguente, con un ricavo medio per stallo per giorno che nel primo anno di gestione (2020) si attesta nell'ordine di Euro 2,60 per giungere al termine del periodo di riferimento (2024), ad Euro 3,21, con un incremento complessivo di oltre il 23%.

2020	2021	2022	2023	2024
Euro 810.000	Euro 1.061.000	Euro 1.110.000	Euro 1.140.000	Euro 1.251.000

Di conseguenza, il Margine Lordo risultante dall'ipotesi di gestione del parcheggio Mediopadana risulta essere il seguente:

2020	2021	2022	2023	2024
Euro 183.000	Euro 435.000	Euro 487.000	Euro 518.000	Euro 632.000

Il piano economico relativo al parcheggio Mediopadana è stato redatto sulla base delle ipotesi su specificate e confrontando i dati relativi ai costi e ai ricavi con quanto avviene nel mercato specifico. In particolare, da uno studio redatto da AIPARK (l'associazione datoriale delle imprese che gestiscono i parcheggi a pagamento a raso e in struttura) si evidenzia che un congruo rapporto tra costi di gestione e ricavi netti di un parcheggio a raso di 1000 posti auto gestito con parcometri, corrisponde al 58,8%. Nel caso della stazione AV di Reggio Emilia, anche se trattasi di un parcheggio con sistemi a barriere i cui costi di investimento e di gestione sono superiori rispetto alla gestione con parcometri, il piano economico evidenzia un rapporto pari al 58,64%, considerando l'ammortamento degli investimenti pari alla durata della concessione. Se si perfeziona la valutazione calcolando l'ammortamento in 8 anni il rapporto scende al 56,88%.

#### **Realizzazione parcheggio a barriere presso l'area prospiciente l'Arcispedale Santa Maria Nuova (ASNM)**

Partendo dal presupposto che l'obiettivo prefissato dalla Pubblica Amministrazione è quello di migliorare l'erogazione dei servizi per gli utenti, con particolare attenzione alle fasce più deboli e garantire maggiore sicurezza, anche in considerazione della delicata finalità che porta la cittadinanza a dover usufruire di tale servizio, si coglie l'opportunità nel ristabilire l'equilibrio del piano economico finanziario per ottimizzare i servizi previsti, che pur essendo in linea con la concessione in essere danno, pertanto, attuazione agli obiettivi sopra esposti. In particolare si ipotizza quanto segue:

- 1) pagamenti ex post: per garantire all'utente non solo, un pagamento congruo rispetto al tempo effettivamente utilizzato, ma ridurre il disagio generato dal condizionamento del tempo a disposizione per non incorrere in potenziali sanzioni. Entrambi aspetti rilevanti anche alla luce del fatto gli utenti che usufruiscono del parcheggio possono trovarsi in uno stato emozionale e/o di bisogno che, in una logica di erogazione di un servizio, non può non essere presa in dovuta considerazione;
- 2) videosorveglianza dei principali punti adibiti a parcheggio: per implementare maggiormente la sicurezza dei luoghi;
- 3) cassa anche interna all'ASMN: per garantire maggior confort e sicurezza durante le fasi di pagamento che potenzialmente potrebbe avvenire anche in orari notturni;
- 4) eventuali ulteriori servizi: gli stessi formeranno oggetto di un tavolo partecipato tra Comune, ASMN e concessionario.

Vista la proposta del Consorzio Tea (PG n. 50214/2019), in merito all'applicazione delle tariffe, in considerazione del contesto ospedaliero sopra descritto, si ritiene opportuno una sensibile riduzione della tariffa giornaliera rispetto a quella proposta dal concessionario (5 euro), comprimendola a non più di 4 euro al giorno. A seguire il dettaglio della tariffazione ritenuta più opportuna, visto il delicato contesto e i servizi che dovranno essere erogati all'interno di questo piano tariffario.

La previsione finanziaria si basa sul presupposto della realizzazione nel più breve tempo possibile (e comunque entro il terzo trimestre 2019) del parcheggio a sbarre su tutta l'area di P.le Berengario retrostante al Padiglione con applicazione della seguente tariffazione:

Oraria (IVA inclusa): € 1,00

Giornaliera (IVA inclusa): € 4,00

*Frazionamento: 30 minuti (€ 0,50)*

*Abbonamento mensile: euro 40,00*

*Abbonamento annuale: euro 400,00* Complessivamente il costo degli investimenti si attesta intorno ad Euro 475.000, IVA esclusa.

*Per quanto riguarda i costi di gestione del parcheggio, si fa riferimento alle seguenti macro voci:*

- *Manutenzione (impianti parcheggio, generali, imprevisti);*
- *Materiali di consumo e ricambi;*
- *Personale;*
- *Videosorveglianza*
- *Prelievo e conteggio denaro;*
- *Acqua, rifiuti, energia, telefoniche dati;*
- *Ammortamenti e interessi passivi sugli investimenti;*
- *Generali.*

*Ogni anno l'ammontare dei costi relativi alla gestione del parcheggio è nell'ordine di Euro 463.000 circa e di Euro 131.000 circa per il primo anno 2019 (IVA esclusa). Il periodo di riferimento per il calcolo dei costi corrisponde al quinquennio 2020-2024.*

*La previsione dei ricavi generati dal parcheggio, ammonta a circa Euro 310.000-330.000 e a d Euro 95.000 per il primo anno 2019.*

*Come si evince dagli importi sottostanti, il Margine Lordo risultante, inizialmente negativo per effetto del maggiore impatto dei costi iniziali rispetto all'ipotetico aumento dei ricavi, conferma la previsione che l'investimento, ancorché importante, una volta a regime il parcheggio, tende a finanziarsi con l'incremento del valore degli introiti, purché vengano rispettate le previsioni esposte:*

<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<i>Euro (35.000)</i>	<i>Euro (83.000)</i>	<i>Euro (66.000)</i>	<i>Euro (54.000)</i>	<i>Euro (42.000)</i>	<i>Euro 4.000</i>

## **CONTROLLO DELLA ZTL E DELL'AP:**

### • **Aree pedonali (ap) protette da dispositivi oleodinamici a scomparsa, - PILOMAT:**

Obbligo in capo al concessionario di tutti gli oneri di gestione derivanti dall'incremento da 10 a 19 dei Pilomat ubicati nel territorio cittadino, per l'intera durata della concessione, con incremento della potenziale platea necessitante abilitazioni/telecomandi per abbassamento PILOMAT per transiti veicolari, adeguamento gestionale derivato dalle modifiche effettuate dal Comune sulle regole di accesso per la cittadinanza e predisposizione di uno specifico software di gestione, anche se non integrato con i sistemi informativi del Concessionario.

Si ritiene che nulla sia dovuto per il carico di lavoro aggiuntivo (attività di front office per abilitazioni cellulare, rilascio telecomandi, richieste informazioni...), dovuto alla messa in servizio di ulteriori Pilomat.

### • **Bike Sharing**

Obbligo a carico del concessionario di mantenere attivo il nuovo sistema di bike sharing a flusso libero MoBike, che ha formato oggetto di sperimentazione per tutta la durata della concessione, con la conseguente assunzione a proprio carico degli oneri di gestione. Si ritiene che nulla sia dovuto al Concessionario circa l'implementazione del nuovo servizi.

Da ultimo, visti i dati positivi sopra riportati (Cap. 2), si ritiene strategico in una logica di visione d'insieme della mobilità ciclabile sul territorio cittadino, perseguire in tale impostazione, prevedendo inoltre nel futuro una serie di implementazione per estendere ulteriormente l'utilizzo di tale Servizio, che si è dimostrato nel tempo, un supporto di rilievo per gli utenti, modificandone talvolta le scelte di spostamento tra le varie zone. Le possibili implementazioni possono riguardare ad esempio, agevolazioni o scontistiche per eventi

cittadini, possibilità di abbonamenti per incentivare l'utilizzo costante, presidi forti presso i parcheggi scambiatori per incentivare l'intermodalità gomma-bicicletta, sinergie gestionali con le velostazioni cittadine...

#### 5\_4 SINTESI DEL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO DI PREVISIONE E PROPOSTA (Tabella 1)

La somma algebrica dei Margini Lordi di gestione inerente l'attivazione del parcheggio Mediopadana, del parcheggio utenza business, nonché la predisposizione di un impianto a barriera nel parcheggio antistante l'ASMN, dedotte le rate di compensazione con il credito vantato dal Concessionario, viene di seguito così specificata:

	2017-2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTALE
ML contabilizzazione mancati introiti Concessionario	-673.377 €	-222.272 €	-221.091 €	-219.850 €	-218.548 €	-217.180 €	-1.772.317 €
ML Park utenza Business	126.222 €	171.871 €	0 €	0 €	0 €	0 €	298.093 €
ML parcheggio ASMN	-34.787 €	-83.246 €	-66.171 €	-54.611 €	-42.458 €	4.395 €	-276.878 €
ML parcheggio Mediopadana	0 €	182.664 €	435.339 €	486.704 €	518.301 €	631.675 €	2.254.683 €
DELTA ANNUALE CONCESSIONE	-581.942 €	49.018 €	148.076 €	212.243 €	257.296 €	418.889 €	503.581 €
<b>DELTA PROGRESSIVO CONCESSIONE</b>		<b>-532.924 €</b>	<b>-384.848 €</b>	<b>-172.605 €</b>	<b>84.691 €</b>	<b>503.581 €</b>	

Come si evince dalla tabella 1, considerando le ipotesi progettuali ed economiche espresse nella presente relazione, per compensare il credito vantato dal Concessionario occorrerebbero circa 4 anni di gestione del parcheggio Mediopadana. Solo nell'ultimo trimestre del 2023 si realizzerebbe un risultato positivo tra le partite di debito e di credito.

Dovrà essere posto a carico del Concessionario un obbligo di presentare annualmente un puntuale rendiconto con il dettaglio dei costi sostenuti e dei ricavi introitati dai servizi, mantenendo una contabilità per centri di costo destinati al parcheggio Mediopadana e al parcheggio Ospedale.

Le previsioni economiche descritte sono il frutto di ipotesi orientate al mantenimento di elevate condizioni di accessibilità del parcheggio della stazione AV (che ad oggi, essendo gratuito, si colloca nettamente al di fuori del mercato), con politiche tariffarie favorevoli all'utenza, con particolare attenzione ai pendolari ed agli utenti abituali. Tali previsioni potrebbero però essere condizionate - con conseguenze negative o positive per l'Amministrazione - da fattori oggi non prevedibili, che possono determinare una sensibile variazione del Piano economico redatto tra i quali:

1. dilatazione dei lavori di sistemazione dell'area con inizio dell'attività di gestione oltre il 1° gennaio 2020;
2. decisione di mantenere attivo il parcheggio a pagamento ad elevata rotazione;
3. scostamento importante dei coefficienti di riempimento considerati;
4. scostamento importante del rapporto tra il pagamento occasionale (ticket) e fidelizzato (abbonamenti);
5. decisione di rivedere le tariffe;

- 6.esigenza di realizzare ulteriori investimenti al fine del miglioramento complessivo dei servizi offerti;
- 7.necessità di attivare un servizio di sorveglianza h24 - 365gg.

Per queste motivazioni occorre adottare un meccanismo che possa garantire l'Amministrazione rispetto ad eventuali scostamenti rispetto ai risultati attesi.

Il piano economico presentato evidenzia una previsione di Margine Lordo al termine della concessione pari a **euro 590.000**.

Si propone che tale risultato positivo venga considerato ai fini della quantificazione di una rata una tantum di canone da richiedere al concessionario per l'estensione della concessione. Si propone, altresì, che tale rata una tantum venga pagata anticipatamente dal Concessionario, già al momento della consegna allo stesso dell'area da destinarsi a parcheggio ad elevata rotazione giornaliera.

L'importo di cui alla rata una tantum di canone – non restituibile e a completo rischio del concessionario - potrà essere vincolato all'attivazione di servizi funzionali alla realizzazione di una mobilità sostenibile, quali:

- attivazione del servizio di bus navetta gratuito per il periodo di cantiere, per il completamento e ampliamento dei parcheggi Stazione AV (giugno 2019-aprile 2020);
- realizzazione velostazione presso parcheggio Mediopadana;
- gara per gestione velostazioni cittadine.

Qualora, al termine della singola annualità, il margine lordo di gestione, compresa la rata di rientro del debito verso il Comune, sia di segno positivo, il Comune di Reggio Emilia potrà beneficiare anche dell'importo risultante dal consuntivo annuo relativo all'intera eccedenza rispetto alla cifra di euro 590.000 (cinquecentonovantamila/00). Il Concessionario dovrà versare all'amministrazione tale eventuale eccedenza al Comune entro congruo termine rispetto alla fine dell'anno.

Qualora al termine della concessione, il margine lordo complessivo sia inferiore ad euro 590.000,00, nulla sarà dovuto al concessionario.

Fermo restando, quindi, il completo rischio a carico del Concessionario in relazione ai costi di realizzazione e di gestione delle aree di parcheggio, nonché al canone di concessione una tantum, unico limite per l'Amministrazione sarà quello di consentire al Concessionario di pervenire al rientro dell'intero credito di euro 1.772.000,00 IVA esclusa.

## **5\_CONTABILITA' DI MONITORAGGIO IN CAPO AL GESTORE**

Al fine di identificare i ricavi ed i costi imputabili ai servizi di cui trattasi, Il gestore dovrà prevedere e mantenere una contabilità per centri di costo in modo da rendere evidenti e separati rispetto agli altri servizi i ricavi e i costi di gestione e i costi degli investimenti.

I conteggi dei centri di costo dovranno essere certificati da un Commercialista regolarmente iscritto all'albo. Inoltre, il gestore, qualora tecnicamente possibile, dovrà assegnare al Comune una credenziale per l'accesso ai software incassi (Mediopadana e ASMN), per consentire al Comune stesso di poter avere un autonomo monitoraggio continuo e costante sugli incassi.

Questa possibilità di monitorare l'andamento economico sia del parcheggio Mediopadana e dei servizi connessi, sia del parcheggio dell'Ospedale ASMN, risulta molto vantaggiosa anche sotto il profilo "politico" in quanto consente all'Amministrazione di mettere in campo interventi correttivi di natura tariffaria, di fatto senza dover sottostare a vincoli contrattuali con il gestore.

Qualora l'ipotesi di ripristinare l'equilibrio del piano economico-finanziario con servizi aggiuntivi, sia l'opzione prescelta dall'Amministrazione, occorrerà predisporre - quale allegato all'appendice contrattuale della concessione in essere - un rapporto di monitoraggio semestrale contenente le voci riferite ai dati utili alla PA, che dovrà essere compilato dal concessionario.

Qualora, entro la fine dell'anno 2022, il monitoraggio dei dati dovesse evidenziare uno scostamento rilevante rispetto alle previsioni di rientro del credito, l'Amministrazione e il Concessionario potranno valutare l'introduzione di eventuali correttivi e soluzioni per raggiungere l'obiettivo di rientro del credito.

## 6\_ INQUADRAMENTO GIURIDICO

Nell'ambito del rapporto concessorio, l'art. 175 del Codice dei Contratti D.Lgs. 50/2016 s.m.i., denominato "*Modifica dei contratti durante il periodo di efficacia*", prevede la possibilità per la stazione appaltante di procedere ad una modifica del contratto concluso con il Concessionario originario, senza una nuova procedura di aggiudicazione, per l'affidamento allo stesso di lavori e servizi supplementari, non inclusi nel contratto originario di concessione.

Tale possibilità è subordinata alla sussistenza dei presupposti indicati dall'art. 175.

Si ritiene che la modifica alla concessione originaria proposta nel presente documento di indirizzo rientri nella fattispecie di cui all'**art. 175, comma 1, lettera b e c** del decreto richiamato che, per chiarezza di esposizione, si riportano qui di seguito:

**"Omissis.**

*b) per lavori o servizi supplementari da parte del concessionario originario che si sono resi necessari e non erano inclusi nella concessione iniziale, ove un cambiamento di concessionario risulti impraticabile per motivi economici o tecnici quali il rispetto dei requisiti di intercambiabilità o interoperatività tra apparecchiature, servizi o impianti esistenti forniti nell'ambito della concessione iniziale e comporti per la stazione appaltante un notevole ritardo o un significativo aggravio dei costi;*

*c) ove ricorrano, contestualmente, le seguenti condizioni:*

*1) la necessità di modifica derivi da circostanze che una stazione appaltante non ha potuto prevedere utilizzando l'ordinaria diligenza;*

*2) la modifica non alteri la natura generale della concessione..."*

Infatti, nel caso di specie, ricorrono le seguenti situazioni: servizi supplementari non previsti inizialmente: si veda la Deliberazione ID n. 101 del 13/5/2016 della Giunta Comunale che ha stralciato dalla procedura di gara per la gestione dei servizi complementari alla mobilità l'area del parcheggio antistante la stazione Mediopadana; si veda ancora Determina Dirigenziale RUD 676 del 28/7/2016 per l'indizione della procedura aperta per l'affidamento dei servizi di gestione sosta, scolastico, ztl e bike sharing (non avente ad oggetto l'area della stazione AV); servizi supplementari

che si sono resi necessari in seguito: all'atto della concessione originaria doveva ancora essere allestita e approntata l'area del parcheggio AV e doveva ancora essere individuata la migliore modalità di gestione della sosta da adottare sull'area antistante la Mediopadana, anche a fronte della necessità di coordinare la gestione e la tariffazione del suddetto parcheggio di competenza del Comune con la gestione del parcheggio che avrebbe dovuto essere realizzato da RFI, proprietaria della stazione AV;

Oggi le suddette circostanze sono state superate (nessun parcheggio realizzato da RFI; progetto esecutivo per le opere di urbanizzazione approvato ed aggiornato e la gara per i lavori bandita). Impraticabilità del cambiamento del Concessionario per motivi economici o tecnici: l'attuale Concessionario vanta un credito di rilevante entità nei confronti del Comune e la necessità di compensare le ragioni creditorie del Concessionario risulta importante motivazione economica; Notevole ritardo o aggravio di costi per l'Ente concedente in caso di cambio del Concessionario: è evidente l'aggravio dei costi per il concedente in caso di aggiudicazione ad un terzo dei servizi supplementari: il Comune si troverebbe a dover far fronte alla restituzione del credito vantato dall'attuale Concessionario, con riduzione di canone o esborso diretto; inoltre, nel meccanismo previsto di consuntivazione costi-ricavi il Comune non rischia perdite economiche da minori introiti derivanti dall'attuale non consapevolezza circa le reali potenzialità dell'area di sosta stazione AV; Modifiche derivate da circostanza non prevedibili con l'ordinaria diligenza: in corso di esecuzione della concessione, si è ravvisata la necessità di effettuare delle modifiche dettate da valutazioni tecniche e politiche non prevedibili *ab origine*;

- Modifica contrattuale non altera la natura generale della concessione: la soluzione proposta di fatto rispetta tale disposizione normativa.

Valutato che la modifica di cui trattasi rientra nella casistica di cui **all'art. 175, comma 1, lettera b e c**, il comma 7 del D. Lgs. 50/2016 s.m.i., impone di accertare se la modifica del rapporto concessorio si configuri come sostanziale. La modifica si configura come sostanziale se soddisfa anche una sola delle condizioni di cui alle lettere a-b-c-d del comma 7, ovvero:

*- Se la modifica introduce condizioni che, se originariamente previste, avrebbero comportato l'ammissione di candidati diversi da quelli selezionati o l'accettazione di un'offerta diversa da quella accettata o avrebbero consentito una maggiore partecipazione alla procedura di gara:*

La condizione non appare soddisfatta: L'unico partecipante è stato il consorzio TEA; non si sono verificate esclusioni di partecipanti; l'offerta sarebbe sempre stata formulata nei medesimi termini; l'affidamento in gestione del parcheggio AV non realizza in realtà ricavi per il gestore, dal momento che i ricavi vengono compensati con i crediti del gestore vs. ente pubblico e dal momento che viene previsto il meccanismo della consuntivazione.

*- Se la modifica altera l'equilibrio economico della concessione a favore del Concessionario in modo non previsto dalla concessione iniziale:*

La condizione non appare soddisfatta. A tal pro si vedano le analisi dei costi e dei ricavi, nonché dei crediti per mancata realizzazione di stalli, come sopra indicate e si consideri, in termini economici, che l'importo dei ricavi previsto nella gara originaria ammontava a euro 25.453.546,30.

*- Se la modifica estende notevolmente l'ambito di applicazione della concessione:*

La condizione non appare soddisfatta. Si ritiene che l'ambito di applicazione della concessione resti esattamente il medesimo della concessione originaria, avendo sempre ad oggetto la gestione sosta. Infatti, i servizi di cui trattasi sono:

- Gestione sosta
- Gestione bike sharing

Erano già previsti in concessione originaria. Si tratta, pertanto, di una modifica quantitativa (aumento posti auto da gestire) e qualitativa (modalità di gestione bike sharing) rispetto a servizi già dati in concessione a Consorzio TEA.

*- Se un nuovo Concessionario sostituisce quello cui la stazione appaltante aveva inizialmente aggiudicato la concessione in casi diversi da quelli previsti al comma 1, lettera d):*

La condizione non appare soddisfatta. Il soggetto gestore resta sempre Consorzio TEA, ente che, tra l'altro, come espressamente stabilito anche dalla Corte dei Conti- sezione regionale controllo nella recente delibera n. 129/2018, non è soggetto destinatario delle norme dettate per le società partecipate (c.d. riforma "Madia"), in quanto la partecipazione del Consorzio ACT nel Consorzio TEA non rientra nella definizione di "partecipazione indiretta" ai sensi della predetta normativa.

Si ritiene, pertanto, che la modifica di cui trattasi rientri nella casistica di cui all'art. 175, comma 1, lettere b) e c) e che la suddetta modifica NON si configuri come SOSTANZIALE, si ritiene possibile la realizzazione della proposta contenuta nel presente documento di indirizzo, attraverso l'affidamento all'attuale Concessionario dei servizi supplementari sopra descritti, senza necessità di ricorrere ad una nuova procedura ad evidenza pubblica, pur nel rispetto dei commi 2 e 3 dell'art. 175, ovvero pubblicazione dell'avviso nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea di modifica della concessione originaria ed aumento di valore che non potrà eccedere complessivamente il 50% del valore della concessione iniziale (pari ad euro 25.453.546,30).

## **7 \_CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

Riassumendo le considerazioni di cui sopra si espone quanto segue:

- il Comune, nell'ambito della propria discrezionalità, ha realizzato un minor numero di stalli rispetto a quanto prospettato in concessione o comunque in tempi ritardati rispetto alla data di avvio della concessione e ciò ha generato una richiesta di credito da parte del Concessionario, che potrebbe tradursi, al termine della concessione stante l'attuale situazione, in un importo non trascurabile e quantificabile - detratte le spese non sostenute dallo stesso Concessionario per la realizzazione dei nuovi stalli in euro 1.772.000,00 (IVA esclusa);
- appare tecnicamente opportuno e conveniente per l'Amministrazione concedere a Consorzio TEA la gestione della sosta sul parcheggio Mediopadana, con allestimento immediato di una limitata area con tariffazione che favorisca la rotazione giornaliera e allestimento del parcheggio a barriere, una volta terminati i lavori di infrastrutturazione

dell'area, fino alla scadenza della concessione per le ragioni economiche di compensazione sopra esposte;

- risulta, pertanto, necessario addivenire ad una soluzione delle criticità in essere che riguardano aspetti non solo strettamente legati alla concessione in argomento. Modificare il contratto in essere consentirebbe di:

–limitare i disagi legati alla predisposizione del cantiere per l'avvio dei lavori sul parcheggio stazione AV;

- rispondere immediatamente all'esigenza di una parte di utenza automobilistica diretta alla stazione AV, che necessita di maggiore certezza di trovare un posto auto ed è disponibile al pagamento;

- realizzare il parcheggio a barriere antistante l'Arcispedale Santa Maria Nuova previsto nel Piano della Sosta e fortemente voluto dall'Amministrazione ospedaliera e dal Comune;

\*\*\*\*\*

A conclusione di quanto sopra indicato, si ritiene che sussista la possibilità di ripristinare l'equilibrio del piano economico-finanziario della concessione in essere e contestualmente, rispondere ai bisogni del territorio (anche riducendo il disagio potenziale generato dall'esecuzione dell'appalto di completamento e ampliamento della Stazione AV Mediapadana), senza alcun onere finanziario in capo alla Pubblica Amministrazione, attraverso l'adozione delle seguenti strategie gestionali:

**1)** attribuzione in capo al concessionario, della realizzazione e della gestione di parcheggio a sbarre sull'area antistante la stazione AV Mediapadana, la cui destinazione a messa a pagamento, era stata già prevista dal "Piano di riordino dell'offerta e della regolazione della sosta nell'area centrale di Reggio Emilia" - 2015" (G.C. ID n. 90/2015), nonché dalla deliberazione di Giunta Comunale ID n. 238/2016, con la quale è stato approvato il progetto preliminare delle opere di urbanizzazione, per la messa a pagamento del parcheggio della stazione AV Mediapadana;

**2)** corresponsione a favore della Pubblica Amministrazione in qualità di concedente, entro 5 (cinque) giorni naturali dalla consegna dell'area destinata al parcheggio "a rotazione giornaliera", di una rata *una tantum* del canone di concessione anticipato, pari a euro 590.000,00, nel rispetto della natura giuridica della concessione, degli equilibri finanziari e delle condizioni contrattuali;

**3)** riconoscimento a favore del concedente (PA), dell'importo di segno positivo del Margine Lordo (ML) eccedente la cifra di euro 590.000,00;

- 4)** mantenimento a carico del concessionario del rischio operativo, nel rispetto di quanto prescritto dall'art. 3, comma 1), lett. vv) del D. Lgs. 50/2016 s.m.i., anche con riferimento alla rata di canone *una tantum*; fatta salva la necessità di ripianare il credito vantato dal concessionario nel rispetto di quanto previsto *ex lege*;
- 5)** elaborazione, in capo al concessionario, di una puntuale reportistica sull'andamento complessivo del servizio, che verrà meglio definita nell'appendice contrattuale, finalizzata ad un attento controllo gestionale per raccogliere i dati necessari, in previsione della procedura di affidamento della futura nuova concessione;
- 6)** applicazione di tariffe allineate alla fascia media-bassa rilevata in infrastrutture analoghe, con "ottimizzazioni" a favore degli utenti, finalizzati a incentivare l'utilizzo del parcheggio a beneficio e supporto per chi usufruisce della stazione e quindi, con previsione di massimo tariffario giornaliero non superiore ad euro 7,00 (come da Allegato D);
- 7)** mantenimento in capo esclusivamente alla Pubblica Amministrazione della determinazione delle tariffe della sosta, nel rispetto di quanto previsto dal contratto *ab origine*;
- 8)** consegna al concessionario di un'area sosta antistante la Stazione AV Mediopadana, da effettuarsi nel più breve tempo possibile, per l'allestimento con parcometri e con previsione di tariffa differenziata, ad elevata rotazione giornaliera, per favorire una rotazione nell'utilizzo dei parcheggi, secondo una logica di massima alternanza dell'utenza e per ridurre successivamente, il disagio generato dalla cantierizzazione;
- 9)** attivazione di un servizio di navetta gratuito che colleghi la stazione Mediopadana con parcheggi esenti da tariffe, sufficientemente capienti situati nelle immediate vicinanze della stazione AV, per agevolare la fruibilità della stessa, durante il cantiere;
- 10)** realizzazione e gestione del parcheggio a barriera, presso l'area prospiciente l'arcispedale Santa Maria Nuova, con priorità al miglioramento dell'erogazione di servizi per gli utenti, con particolare attenzione alle fasce più deboli, e garantire maggiore sicurezza, anche in considerazione della delicata finalità che porta la cittadinanza a dover usufruire di tale servizio. L'equilibrio del piano economico finanziario della concessione - fermo restando quanto disposto dal capitolato tecnico - costituisce presupposto per ottimizzare i servizi previsti (pagamenti ex post, videosorveglianza; cassa anche interna all'ASMN, altri servizi per gli utenti da condividere con Ausl-ASMN ....), con l'applicazione di tariffe proporzionate ai servizi sopra descritti ed in linea con altre tipologie della medesima fattispecie sul territorio regionale, pertanto con previsione di massimo tariffario giornaliero non superiore ad euro 4,00 (come da Allegato D); con l'applicazione di tariffe coerenti con la modalità di gestione variata rispetto all'attuale, per garantire un servizio migliore (casce a pagamento interna all'ospedale,....) e più sicuro per l'utenza, soprattutto per le fasce più deboli (telecamere di sicurezza);
- 11)** vincolo di destinazione d'uso della rata *una tantum* del canone di concessione, di euro 590.000,00, per la mobilità sostenibile, con particolare attenzione alle migliorie inerenti la connessione tra stazione AV e centro storico;
- 12)** adozione del nuovo sistema del servizio di *bike sharing free floating*, che forma oggetto di attuale e positiva sperimentazione, fino al 31/12/2024 in sostituzione di quello tradizionale poco fruibile ed obsoleto, previsto dal capitolato tecnico, a parità di condizioni economiche;
- 13)** ristabilire l'equilibrio del piano economico-finanziario, del contratto in essere attraverso l'implementazione di servizi omogenei, che non alterino la natura della concessione, senza alcun onere finanziario a carico del concedente, mantenendo inalterata la *ratio* dell'istituto della concessione di servizi, che imputa a carico del concessionario il rischio operativo,

legato alla gestione degli stessi; qualora si verificassero scostamenti rilevanti, pari o superiori al 10% nell'anno rispetto alle proiezioni, il concessionario dovrà darne tempestiva comunicazione al Comune Concedente – entro 10 (dieci) giorni naturali e consecutivi dalla loro emersione - a cui farà seguito la convocazione, da parte del Comune concedente, di un tavolo tecnico bilaterale, entro il termine di n. 30 giorni dalla comunicazione del concessionario dalla loro emersione; nei trenta giorni successivi, il tavolo individuerà gli interventi correttivi più opportuni, anche nella prospettiva della protezione del mercato e della concorrenza;

Il Dirigente del Servizio Mobilità,  
Housing Sociale e progetti Speciali

**Ing. David Zilioli**