

ALLEGATO A

Revisione del piano economico finanziario e rideterminazione consensuale delle condizioni di equilibrio della concessione della concessione dei servizi di: “Gestione della sosta a pagamento su aree pubbliche e di uso pubblico”, “Gestione del trasporto scolastico” (Servizio Scuolabus), “Gestione dei servizi di controllo ZTL e AP”, “Gestione del servizio del servizio di bike-sharing” nel comune di Reggio Emilia

RELAZIONE TECNICA

La presente relazione tecnica istruisce le valutazioni relative alla gestione della sosta su strada nel Comune di Reggio Emilia nel periodo di concessione della gestione del servizio tra il 2017 e il 2024 in relazione alla proposta di ripristino del Piano economico finanziario della concessione in essere.

INDICE

1. PREMESSA
 2. PIANIFICAZIONE DELLA SOSTA
 3. STATO DI FATTO
 4. ELEMENTI INTERVENUTI IN ALTERAZIONE DEL SERVIZIO
 5. ANALISI DELLE RICHIESTE AVANZATE DAL CONCESSIONARIO E IPOTESI DI RIEQUILIBRIO
 6. INQUADRAMENTO GIURIDICO
- APPENDICE. STRATEGIE DEL COMUNE PER LA GESTIONE DELLA SOSTA - ANALISI COMPARATA DELLA GESTIONE DELLA SOSTA IN ALTRE CITTA'

1. PREMESSA

Con Determinazione Dirigenziale R.U.D. 1481 del 29/12/2016 del Dirigente del “Servizio Appalti Contratti e Semplificazione Amministrativa” si addiveniva alla aggiudicazione in via definitiva della concessione dei servizi di: “Gestione della sosta a pagamento su aree pubbliche e di uso pubblico”, “Gestione del trasporto scolastico” (Servizio Scuolabus), “Gestione dei servizi di controllo ZTL e AP”, “Gestione del servizio del servizio di bike-sharing” nel comune di Reggio Emilia al CONSORZIO TEA per il periodo contrattuale: 1 Gennaio 2017 - 31 dicembre 2024. (CIG 67703616A3). Il Comune di Reggio Emilia e il Consorzio TEA stipulavano poi il Contratto in data 07 Luglio 2017, per l'affidamento della concessione.

La Giunta Comunale, con delibera n. 49 di ID del 22 marzo 2018, ha approvato l'aggiornamento del “Piano di riordino dell’offerta e della regolazione della sosta nell’area centrale di Reggio Emilia 2015- e Piano della Sosta dei veicoli nell’area dell’Ospedale”.

In data 12/12/2018 il Consorzio TEA comunicava alla Stazione appaltante - tramite pec in atti al PG. n. 160730/2018 – la realizzazione di minori introiti accertati al 31/12/2018 per cause allo stesso non imputabili, ma dovute alla decurtazione di stalli di sosta a pagamento rispetto a quelli previsti da capitolato e alle modifiche alla regolamentazione della sosta (passaggio da strisce blu a strisce bianche blu in alcune aree del centro cittadino), stimando, altresì, la perdita economica annua che sarebbe stata patita dal Consorzio TEA anche per gli anni successivi in caso di perdurare della predetta situazione. A seguito di espressa richiesta del Comune di Reggio Emilia con lettera – PG n. 2019/41073, il Consorzio TEA, in data 12/03/2019, presentava al Comune una dettagliata rendicontazione dei servizi oggetto di concessione, comprensiva del monitoraggio al 31/12/2018, accompagnata da una relazione illustrativa, affinché il Comune potesse procedere alle dovute azioni di verifica sugli adempimenti contrattuali.

Successivamente, con deliberazione di Giunta Comunale – ID n. 73 del 02/04/2019, venivano espresse linee d’indirizzo per la gestione della concessione in essere (Rep. n. 55843/2017) e si dava mandato al Dirigente del Servizio Mobilità, Housing Sociale e Progetti Speciali di integrare e aggiornare la concessione al fine di ripristinare l’equilibrio del piano economico finanziario, nel rispetto di quanto prescritto dall’art. 175, comma 1, lett. b) e c), del D. Lgs. 50/2016 s.m.i. e nel rispetto dei principi generali di economicità, efficacia, proporzionalità, trasparenza e correttezza. A seguito delle verifiche operate da un apposito Tavolo Tecnico, costituito dalle parti al fine di dare attuazione alle linee di indirizzo stabilite dalla Giunta Comunale e appurare l’esistenza delle condizioni per addivenire ad una revisione consensuale della concessione, emergeva un evidente squilibrio economico della concessione in essere, sia in ordine alla riduzione dei ricavi sia in ordine all’aumento dei costi, per determinate circostanze indipendenti dall’operato del Concessionario, che venivano dettagliate nel verbale riepilogativo del Tavolo Tecnico del 13/05/2019. Al termine degli incontri, nel verbale riepilogativo del 13/05/2019, il Tavolo Tecnico proponeva e presentava un nuovo piano economico finanziario relativo ai servizi già oggetto di concessione e a nuovi servizi oggetto degli indirizzi espressi dalla predetta delibera di Giunta Comunale, con il quale sarebbe stato ripristinato l’equilibrio economico finanziario della gestione concessoria, consistente in: affidamento a Consorzio TEA dei servizi di realizzazione e gestione dei parcheggi ad elevata rotazione giornaliera e a barriere antistanti la stazione Mediopadana, realizzazione e gestione del parcheggio a barriere antistante l’Ospedale S. Maria Nuova (piazze Galeno e Berengario) e retrostante il padiglione SPDC e Farmacie comunali su piazzale Berengario, nonché gestione del nuovo sistema di bike sharing - free floating, a fronte di un aumento del canone concessorio da parte di Consorzio TEA, del riconoscimento a favore del Comune di Reggio Emilia dell’80% degli eventuali maggiori ricavi derivanti dalla gestione dei parcheggi in questione rispetto alla previsione di cui al nuovo PEF presentato e della rinuncia da parte del Consorzio

stesso a pretendere il pagamento dei crediti derivanti dai mancati introiti/maggiori costi lamentati.

La Giunta Comunale, con deliberazione ID n. 99 del 16/05/2016, ha poi recepito la proposta formulata dal Tavolo Tecnico di riequilibrio del piano economico finanziario e di revisione consensuale della concessione allora in essere. Con Determina Dirigenziale RUD n. 612 del 06/06/2019, l'allora Responsabile del Procedimento disponeva di modificare il contratto di concessione in essere, ai sensi dell'art. 175 D. Lgs. 50/2016, nel rispetto delle linee di indirizzo approvate dalla Giunta Comunale ID n. 73/2019 e ID n. 99/2019, approvando uno schema di addendum contrattuale di revisione consensuale della concessione da stipularsi tra le parti. Con la sottoscrizione del predetto addendum contrattuale sarebbero state assorbite e soddisfatte tutte le precedenti doglianze formulate da Consorzio TEA in ordine ai mancati incassi e ai maggiori costi sostenuti). Con verbale di consegna di cui al PG/2019/0113716 del 11/06/2019, nelle more della sottoscrizione dell'addendum di cui sopra, il Comune di Reggio Emilia consegnava al Consorzio TEA le aree antistanti la stazione AV, al fine di permettere il rapido allestimento di una area di sosta ed elevata rotazione, per un numero pari a circa 115 stalli, definite poi parcheggio P3.

Nelle more dei lavori necessari per ultimare il parcheggio del Comune di Reggio Emilia nel piazzale antistante la stazione AV Mediopadana per i parcheggi P1 e P2, per ulteriori 1050 posti auto, interveniva l'evento pandemico da virus Sars Covid-19, che ha comportato, oltre a un ulteriore rallentamento dei lavori necessari per l'ultimazione del nuovo parcheggio comunale, anche alterazioni significative nelle dinamiche di domanda di sosta sull'intera città, alterando ulteriormente gli elementi alla base del Piano Economico Finanziario alla base della concessione originaria.

L'evento pandemico ha determinato prima l'azzeramento e successivamente la riduzione significativa della sosta su tutta la città e la scelta del Comune, anche Concedente, di azzerare i costi della sosta per il periodo tra il 17-3-2020 e il 17-5-2020. La forte contrazione degli accessi ai parcheggi ha interessato anche l'A.S.M.N. comportando la negativa valutazione economico-finanziaria, da parte del Concessionario, circa l'allestimento delle barriere al parcheggio dell'ospedale, come previsto nell'ipotesi di addendum.

Gli eventi di cui sopra e il ritardo nella realizzazione del nuovo parcheggio comunale presso la stazione Mediopadana AV, ultimato solo nel dicembre 2022, hanno comportato l'inattualità e inapplicabilità le linee d'indirizzo deliberate dalla Giunta il 02/04/2019, rendendo inadeguato e non più rispondente ad equilibrio economico-finanziario quanto ipotizzato nell'addendum elaborato a seguito delle stesse. Per questa ragione, per quanto già vagliato e assunto in sede di Tavolo Tecnico, Delibera di Giunta e Determina Dirigenziale, l'addendum non veniva di conseguenza più sottoscritto dalle parti.

Con comunicazione a mezzo pec del 27/04/2020, il Consorzio TEA rappresentava al Comune di Reggio Emilia come l'emergenza sanitaria in atto costituisse per il Concessionario un evento straordinario e imprevedibile, non riconducibile al Concessionario stesso, che incideva gravemente, a danno del Concessionario, sull'equilibrio economico-finanziario, avanzando richiesta di costituzione di un nuovo Tavolo Tecnico, al fine di concordare come ristabilire l'equilibrio economico-finanziario della concessione.

Con successiva comunicazione a mezzo pec del 21/05/2020, il Consorzio TEA reiterava la richiesta di costituzione di un nuovo Tavolo Tecnico, avvisando come il pagamento del canone concessorio sarebbe stato sospeso a far data dal 01 luglio 2020 fino alla finalizzazione e sottoscrizione bilaterale degli accordi di revisione del PEF. Ancora, con comunicazione a mezzo pec del 19/03/2021, il Consorzio TEA quantificava puntualmente la perdita di introiti accertata per l'anno 2020 sui servizi ZTL e gestione sosta a pagamento dovuta dall'emergenza sanitaria all'epoca ancora in atto, e alla

sospensione del pagamento della sosta in via temporanea, segnalando nuovamente la necessità di ristabilire l'equilibrio economico della concessione mediante un apposito tavolo di confronto. Con comunicazione a mezzo pec del 14/03/2022, il Consorzio TEA portava all'attenzione del Comune di Reggio Emilia la sensibile perdita economica accertata per gli anni 2020 e 2021 e solo stimata per l'anno 2022 sui servizi ZTL.

Con comunicazione a mezzo pec del 20/10/2022, il Consorzio TEA evidenziava al Comune di Reggio Emilia come la perdita complessiva degli introiti (rilevata per gli anni 2020-2021 e prevista per l'anno 2022), sarebbe stata non inferiore ad Euro 2.440.812,00, al lordo dell'IVA, e come gli introiti relativi all'anno 2022 potessero considerarsi ormai strutturali anche per i prossimi anni di vigenza del contratto di concessione (2023-2024), con la conseguenza che il PEF alla base della concessione scontava un importante disequilibrio. Avanzava, pertanto, Consorzio TEA formale richiesta di riequilibrio del PEF, proponendo un'estensione della concessione in essere per il periodo di ulteriori due anni (2025 e 2026) ed allegando una bozza sintetica e indicativa del nuovo PEF.

I rappresentanti dell'Amministrazione esaminavano in modo dettagliato i dati presentati dal Concessionario, richiedendo allo stesso vari approfondimenti e modifiche per pervenire ad una proposta di revisione consensuale del piano che portasse ad un riequilibrio con evidenza degli indicatori, prima tra tutti il TIR e il VAN, che fossero stanzialmente in linea con quelli indicati nel PEF originario asseverato.

Con comunicazione a mezzo pec del 25/09/2024, il Consorzio TEA avanzava nuovamente formale richiesta di riequilibrio del PEF mediante proroga biennale (anni 2025 – 2026) della concessione in essere, evidenziando come il Piano Economico e Finanziario, posto alla base dell'attuale concessione in essere, stesse continuando a scontare un importante disequilibrio e allegando, a tal fine, un nuovo PEF aggiornato al 2024.

2. PIANIFICAZIONE DELLA SOSTA

Il Consiglio Comunale, con delibera n. 96 del 15/05/2023 ha approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), i cui obiettivi sono: la riduzione dell'inquinamento atmosferico, il miglioramento della fruibilità e dell'accessibilità del centro storico e dei centri attrattori, tra cui stazioni e ospedale, il miglioramento della qualità urbana e delle condizioni di sicurezza; riorganizzare l'accessibilità nel centro storico diminuendo l'impatto dei veicoli privati, al fine di favorirne la qualità urbana e lo sviluppo commerciale. Le strategie e azioni previste dal PUMS, relative alla gestione della sosta prevedono la riorganizzazione della sosta seconda della distanza dal centro storico, con i parcheggi di prima fascia, a distanza pedonale dal centro storico, ricompresi nel sistema di regolazione della sosta pubblica e soggetti a tariffa per i non residenti nella zona. Come emerso in sede di predisposizione della ricognizione dei servizi pubblici locali a rilevanza economica la gestione del servizio di sosta, su area pubblica, ha trovato soluzioni differenziate sulle varie aree cittadine:

- parcheggi area urbana centrale;
- parcheggi del direzionale San Pellegrino;
- parcheggi stazione alta velocità;
- parcheggi Caserma Zucchi;
- parcheggi dell'area ospedaliera.

Tale situazione di fatto deriva dalla natura stessa dei beni immobili (parcheggi) oggetto della gestione e dal fatto che le aree sono entrate nella disponibilità della pubblica amministrazione in fasi diverse, dal fatto che le diverse aree assolvono ad una domanda di sosta diversa per tipologia e consistenza, dalla necessità di garantire con la rotazione una maggiore capacità di sosta e di coprire almeno parzialmente la necessità di manutenzione, oltrechè dall'evoluzione del tessuto cittadino delle infrastrutture. In particolare, nel rispetto della normativa del Codice appalti tempo per tempo vigente, le singole aree sono state affidate con differenti procedure in fasi successive coincidenti con la messa a disposizione delle stesse a conclusione dei lavori di realizzazione o manutenzione delle aree stesse o di edifici ad esse connesse.

L'adozione del PUMS e la conseguente realizzazione degli obiettivi prefissati nonché la messa in atto delle azioni delineate, comporta l'aggiornamento del Piano della Sosta. L'aggiornamento del Piano della Sosta dovrà prevedere:

- la semplificazione del sistema di gestione della sosta al fine di offrire ai cittadini un servizio omogeneo e chiaro in termini di localizzazione, accessibilità, costo e modalità di pagamento della sosta;
- lo sviluppo del sistema dei parcheggi scambiatori e delle relative linee di adduzione del trasporto pubblico, con particolare riferimento all'accessibilità al centro storico, all'ospedale e alle stazioni ferroviarie;
- la graduazione della regolamentazione degli accessi e della sosta del centro storico al fine di aumentare la capacità complessiva di sosta breve, a beneficio delle attività economiche ivi insediate;
- una differente regolamentazione degli accessi e della sosta in centro storico che favorisca gli autoveicoli ecologici al fine di ridurre le emissioni inquinanti;
- la riqualificazione degli spazi pubblici adibiti alla sosta delle auto soprattutto nel centro cittadino;
- una migliore fruibilità agli stalli di sosta per le persone disabili;
- la destinazione prevalente degli stalli di sosta nella ZTL a favore della residenza prevedendo eventuali infrastrutture a supporto;

- una politica tariffaria di accesso in ZTL e di sosta per dar corso agli obiettivi prefissati.

Come precisato dal decreto del Direttore Generale del Ministero delle Imprese e del made in Italy n 639 del 31.08.2022 il servizio di sosta rientra tra i servizi pubblici locali a rilevanza economica disciplinati dal Dlgs 201/2022 e ai sensi dell'art 14 del Dlgs 201/2022 recante il riordino della disciplina dei servizi pubblici locali a rilevanza economica , gli enti locali provvedono all'organizzazione del servizio mediante una delle seguenti modalità di gestione :

a) affidamento a terzi mediante procedura a evidenza pubblica;

b) affidamento a società mista;

c) affidamento a società in house;

d) limitatamente ai servizi diversi da quelli a rete, gestione in economia o mediante azienda speciale.

Ai fini della scelta della modalità di gestione e della definizione del rapporto contrattuale, l'ente locale e gli altri enti competenti tengono conto delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, inclusi i profili relativi alla qualità del servizio e agli investimenti infrastrutturali, della situazione delle finanze pubbliche, dei costi per l'ente locale e per gli utenti, dei risultati prevedibilmente attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili, nonché dei risultati della eventuale gestione precedente del medesimo servizio sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l'ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati. Nella valutazione di cui al presente comma, l'ente locale e gli altri enti competenti tengono altresì conto dei dati e delle informazioni che emergono dalle verifiche periodiche di cui all'articolo 30.

L'art. 17 del Dlgs 201/2022 precisa che gli enti locali e gli altri enti competenti possono affidare i servizi di interesse economico generale di livello locale a società in house, nei limiti e secondo le modalità di cui alla disciplina in materia di contratti pubblici e di cui al decreto legislativo n. 175 del 2016.

L'attuale situazione gestionale dei servizi di sosta appare segmentata e di complesso controllo per l'ente locale, il servizio di sosta offerto ai cittadini è attualmente disomogeneo e disorganico, risultando di difficile comprensione, utilizzo e inefficace al punto di soffrire di apparenti carenze di offerta a fronte della permanente disponibilità. La compensazione delle diverse composizioni della domanda, sosta breve, sosta lunga, lavoratori, utenti/clienti, residenti è gestibile solo attraverso una stretta relazione tra le politiche di gestione della sosta, quelle di accesso, quelle di offerta di servizi di trasporto pubblico dedicati - navette, politiche di mobilità dedicate all'uso condiviso dei veicoli e alla gestione logistica delle merci in accesso alle aree regolate. L'offerta di sosta su area pubblica deve essere coordinata con l'offerta erogata da operatori privati già presenti e attivi. La previsione nel breve periodo di numerosi cantieri legati all'attuazione del PNRR genererà la necessità di modificare alcune aree di sosta, alterando l'offerta al di là della possibilità di poter prevedere tali variabilità all'interno di un contratto di gestione. E' necessario fornire un adeguato servizio di manutenzione, pulizia delle aree interessate, in considerazione del fatto che le stesse sono in continuità fisico spaziale con aree pubbliche dedicate ad attività diverse dalla sosta e comunque gestite dalla pubblica amministrazione. L'attuazione del PUMS, comporterà un cambiamento nel medio termine anche dei risultati attesi in relazione agli introiti economici derivanti dalla sosta a pagamento, non preventivamente determinabili. Per l'attuazione delle azioni del PUMS e del Piano della Sosta si dovrà procedere verso una gestione unitaria e coordinata dei diversi spazi di sosta su area pubblica, regolati e non regolati, integrata con la gestione degli accessi e i servizi di navetta dai parcheggi scambiatori, con i servizi di mobilità condivisa e di micrologistica, sviluppando servizi di infomobilità, accessibilità e pagamento della sosta facili,

universali e gratuiti garantendo la cura e la manutenzione delle aree e delle strutture a servizio, coordinata con le politiche di promozione delle attività produttive insediate nelle aree regolate e con l'animazione delle stesse.

La Giunta Comunale, con delibera n.239 del 30/09/2008 approvava il Piano di riordino dell'offerta e della regolazione della sosta nell'area centrale di Reggio Emilia, successivamente modificato con Delibera di Giunta Comunale n.236 del 09/11/2010, in cui si determinavano i criteri di sosta di fatto ancora vigenti, con aree concentriche di regolazione, estese alla ZPRU, inserimento dei parcheggi a rotazione e tariffe sostanzialmente immutate. Tale piano è stato modificato successivamente per adeguamenti puntuali.

La Giunta Comunale, con delibera n.90 del 05/05/2015 aggiorna il Piano di riordino dell'offerta e della regolazione della sosta nell'area centrale di Reggio Emilia 2015 – Piano della sosta dei veicoli nelle aree dell'ospedale, con cui si determinano le basi per la successiva gara di affidamento del servizio di sosta, aggregando la sosta sulle aree pubbliche della città con quelle della zona ospedaliera, precedentemente distinte e gestite direttamente da AUSL. Il nuovo Piano 2015 non modifica di fatto le aree del Piano precedente se non in minima parte, così come minimi sono le revisioni alle regole e alle tariffe.

La Giunta Comunale, con delibera n.174 del 27/07/2023 approva il documento d'indirizzi per l'aggiornamento Piano di gestione della ZTL, delle Aree Pedonali e della sosta del centro storico, che specifica alcune necessità di gestione della ZTL e delle Aree Pedonali del centro e con esse alcuni elementi relativi alla gestione della sosta dentro al centro storico, in parziale modificazione dei contenuti del Piano di riordino dell'offerta e della regolazione della sosta nell'area centrale di Reggio Emilia 2015. Queste linee di indirizzo non sono state successivamente attuate.

La Giunta Comunale, con delibera n.32 del 22/02/2024 stabiliva di indirizzare gli strumenti di programmazione e regolazione e successivamente di gestione della sosta su area pubblica verso un modello unitario, coordinato con le politiche di mobilità, orientato all'efficienza, semplicità d'uso e gradimento da parte dei cittadini, coordinato con le politiche di promozione, cura e accessibilità al centro storico, integrato alle altre attività che conformano la qualità dello spazio pubblico e dei servizi di mobilità, capace di reggere e compensare le variabili gestionali che inevitabilmente interessano un servizio offerto su aree pubbliche e non confinate e per questo di avviare un approfondimento istruttorio per valutare la fattibilità e la rispondenza agli obiettivi di qualità tra le opzioni gestionali elencate in premessa del servizio pubblico locale di rilevanza economica di gestione della sosta su aree e strutture pubbliche abbinate alla gestione della sosta gratuita o diversamente regolamentata (parcheggi interscambio), ivi compresi i servizi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle stesse oltre ad interventi infrastrutturali e gestionali su aree di sosta pubbliche finalizzati al perseguimento degli obiettivi del PUMS, del servizio di controllo elettronico dei varchi di accesso al centro storico, del servizio di rilascio dei permessi per l'accesso in AP e ZTL e di altri servizi di mobilità sostenibile connessi alla regolazione della domanda di sosta sul territorio comunale. In riferimento all'aggiornamento del Piano della Sosta si indicava:

- la semplificazione del sistema di gestione della sosta al fine di offrire ai cittadini un servizio omogeneo e chiaro in termini di localizzazione, accessibilità, costo e modalità di pagamento della sosta;

- lo sviluppo del sistema dei parcheggi scambiatori e delle relative linee di adduzione del trasporto pubblico, con particolare riferimento all'accessibilità al centro storico, all'ospedale e alle stazioni ferroviarie;
- la graduazione della regolamentazione degli accessi e della sosta del centro storico al fine di aumentare la capacità complessiva di sosta breve a beneficio delle attività economiche ivi insediate;
- la necessità di una differente regolamentazione degli accessi e della sosta in centro storico, che favorisca gli autoveicoli ecologici, al fine di ridurre le emissioni inquinanti;
- la necessità di una migliore fruizione agli stalli di sosta per le persone con disabilità;
- la destinazione prevalente degli stalli di sosta ZTL a favore della residenza, prevedendo eventuali infrastrutture di supporto;
- la previsione di una politica tariffaria di accesso e sosta in ZTL per dar corso agli obiettivi precedenti.

La Giunta Comunale approvava altresì con tale atto le seguenti linee di indirizzo dell'istruttoria:

- efficienza del servizio;
- equilibrio economico;
- convenienza economica rispetto ad altre forme di gestione;
- standard livello qualitativo a vantaggio della collettività in aderenza ai principi dell'art 7 Dlgs 36/2023;
- strumenti di controllo del servizio svolto in aderenza degli indicatori dell'art 30 D.lgs 201/2022.

La Giunta Comunale, con delibera n.49 del 14/03/2024 approva lo studio per la realizzazione di parcheggi in struttura nella parte sud del centro storico di Reggio Emilia, dove venivano analizzati sotto il profilo di fattibilità tecnica ed economica di parcheggi sotterranei sotto:

- viale Timavo;
- piazzale Giuseppe Grasselli (ex CAAM);
- piazzale Fiume – considerato non attuabile dalla Giunta;

nell'ambito di una ipotesi complessiva di dotazione del centro storico di parcheggi in struttura, a servizio delle necessità dei residenti e della sosta di tutti i veicoli, che prevede l'ipotesi di nuovi parcheggi sotterranei (oltre a quelli dell'elenco precedente);

- piazza San Zenone;
- Mirabello
- parcheggio dei Cappuccini/viale Isonzo;

e la riqualificazione dei parcheggi esistenti, Gasometro, Zucchi e Cecati.

3. STATO DI FATTO

Il Consorzio TEA ha richiesto alla Stazione Appaltante tramite pec, con lettera del 6/12/2024 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), come da **Allegato A**;

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 senza alcun costo a carico dei cittadini, la realizzazione di una specifica applicazione mediante rilascio di ticket via SMS per la sosta gratuito per cittadini con particolari esigenze (vedi utenti svantaggiati dell'ospedale), nonché la realizzazione della velostazione per biciclette al piano – 1 del parcheggio di P.le Marconi, la digitalizzazione del sistema di emissione dei permessi per l'accesso alla ZTL, con possibilità di rilascio e rinnovo via web e altri servizi connessi quali, ad esempio, il cambio targa del permesso. Ciò ha consentito la riduzione da n. 4 targhe autorizzate sul permesso ad una, favorendo una sensibile riduzione del rilascio degli stessi permessi.

Nel corso di attuazione della Concessione il Comune ha ravvisato la necessità – determinata da valutazioni tecniche relative alla realizzazione di progetti, tra cui quelli finanziati PNRR per la Rigenerazione Urbana o per specifiche scelte di gestione della sosta il luoghi sensibili – di effettuare delle modifiche sul piano della gestione della sosta- Durante il periodo di lockdown il Comune ha azzerato le tariffe della sosta sulle aree concesse e nel corso del 2023 ha esteso la ZTL a via Emilia santo Stefano e Corso Garibaldi trasformando la sosta pubblica presente in sosta riservata ai titolari di permessi ZTL. L'insieme di queste azioni ha comportato degli scostamenti rispetto al Piano della Sosta originariamente assunto a base della concessione.

Il Consorzio TEA ha inoltre lamentato – vedasi premessa - 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, già a partire dal 2018, la valorizzazione della perdita economica subita fino al 2024.

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.

In una precedente fase di revisione dell'equilibrio finanziario, successivamente non attuato, era stata prevista la realizzazione di un parcheggio a barriere presso l'area ospedaliera, successivamente non attuato in ragione della mancata chiusura del percorso di negoziazione avviato nel 2018. Sempre sull'area ospedaliera il Concessionario ha gestito le trasformazioni dell'assetto dell'offerta di sosta in relazione alle necessità imposte dal cantiere del nuovo padiglione MIRE e ha recentemente valutato e acquisito le richieste di revisione complessiva del piano della sosta avanzate dall'AUSL, assumendosi a proprio carico i costi connessi.

TRASPORTO SCOLASTICO:

Il Servizio è stato svolto in modo regolare e soddisfacente, sono adempiuti gli obblighi assunti dal Concessionario relativamente alle modalità di esecuzione dello stesso ed è stato articolato in modo flessibile sulle necessità incorse negli anni 2021 e 2022 per i provvedimenti di distanziamento sociale che hanno comportato la moltiplicazione delle sedi scolastiche in localizzazioni provvisorie e le relative necessità di trasporto con l'istituzione di navette bus dedicate.

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.

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

Il Concessionario ha poi collaborato con l'amministrazione nel corso degli anni 2023 e 2024 per integrare il sistema di esistente di varchi di controllo, implementandolo di ulteriori varchi di ingresso e uscita.

In ordine alla gestione delle aree pedonali (AP) protette da dispositivi oleodinamici a scomparsa, sono stati effettuati a sono in previsioni alcune modifiche o sostituzioni che non impongono maggiori oneri di gestione per il Concessionario.

Inoltre, il Concessionario, anche sollecitato dalle necessità impellenti derivanti dal lockdown per il Covid-19, ha provveduto ad una implementazione del sistema di gestione dell'emissione dei permessi, realizzando una completa digitalizzazione degli stessi, con possibilità di richiesta da parte degli utenti per rilascio/rinnovo via web, quindi senza dover fisicamente presentarsi presso l'ufficio. E' stato pure strutturato un nuovo sito internet che consente una più puntuale informazione sui servizi

dedicati.

BIKE SHARING:

Si è conclusa con esito positivo nell'ottobre 2018 la sperimentazione del nuovo sistema di bike sharing a flusso libero proposta dal Concessionario, in alternativa al sistema di bike sharing tradizionale a postazioni fisse in uso precedentemente presso il territorio comunale. Il nuovo sistema *free floating* nasce 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. Il sistema di bike sharing a flusso libero non necessita di postazioni fisse di presa e rilascio delle biciclette ed è costituito da una flotta di biciclette utilizzabili mediante una *app-web* dedicata. Il servizio è gestito con l'impiego di circa 250 biciclette, di cui parte a pedalata assistita. Nel corso dell'attività tutte le biciclette sono state sostituite da veicoli più agevoli da condurre. 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*, già presente in più città emiliano romagnole 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.

4. ELEMENTI INTERVENUTI IN ALTERAZIONE DEL SERVIZIO

Il servizio, così come messo a gara nel 2016 e oggetto di concessione a partire dal 01/01/2017 ha subito nel corso degli anni alcuni significativi cambiamenti, di seguito riassunti per punti:

1. Sospensione del pagamento della sosta per ordinanza sindacale dal 17-3-2020 al 17-5-2020 a causa della pandemia da Sars Covid 19 a parità di costi fissi immutati; riduzione conseguente della domanda di sosta a seguito delle disposizioni di legge relative alla forte limitazione alla mobilità individuale;
2. Proroga per legge della scadenza dei permessi per il transito in ZTL, dal 30-10-2020 e sino al 29-6-22;
3. Interruzione del servizio di scuolabus e diversa articolazione dello stesso tra marzo-giugno 2020 e marzo 2021 a causa della pandemia da Sars Covid 19 a parità di costi fissi immutati;
4. Modifica del servizio di Scuolabus durante la fase di distanziamento sociale – scuole aperte, con l'istituzione di navette bus specificatamente dedicate;
5. Parziale attuazione del Piano della Sosta, con la mancata realizzazione delle nuove aree di sosta previste;
6. Soppressione di posti auto superiore al 10% del totale, per cause diverse ascrivibili esclusivamente all'Ente Concedente;
7. Modifica sostanziale del servizio del servizio di bike-sharing;
8. Modifiche sostanziali dell'assetto della sosta presso l'area ospedaliera a causa del cantiere del nuovo padiglione MIRE, dei cambiamenti intervenuti a seguito della pandemia da Sars Covid 19 e del nuovo piano della sosta dell'AUSL.

5. ANALISI DELLE RICHIESTE AVANZATE DAL CONCESSIONARIO E IPOTESI DI RIEQUILIBRIO

Dall'analisi del nuovo PEF 2017-2026 presentato dal Concessionario e dei dati ad esso correlati, il ripristino dell'equilibrio economico e finanziario della concessione in essere risulta raggiungibile, senza alterare la natura della concessione e mantenendo inalterata la ratio dell'istituto della concessione di servizi che imputa a carico del Concessionario il rischio operativo legato alla gestione degli stessi, attraverso l'estensione della concessione in essere per il periodo di ulteriori 17 mesi, al fine di ristorare nel corso di tale periodo tutte le perdite economiche patite dal Concessionario fin dall'inizio della concessione per eventi imprevedibili e non imputabili al Concessionario stesso.

Gestione della sosta città – servizio svolto

- sostituzione/aggiornamento integrale dei parcometri installati sul territorio del Comune di Reggio Emilia con apparecchiature dotate di tastiera per la digitazione della targa e di POS tipo contactless o chip&pin per consentire il pagamento tramite carte di credito/debito in tutte le zone della città;
- gestione integrale delle apparecchiature (manutenzione programmata e straordinaria) inclusa raccolta e versamento incassi;
- attivazione di nuove modalità di pagamento tramite app (Easypark, Dropticket Telepass e successivamente app dedicata e gratuita SostaRE) e adeguamento/integrazione della segnaletica verticale con informazioni specifiche;
- allestimento delle nuove aree a pagamento Che Guevera/Maiella, Montefiorino e San Lazzaro (installazione parcometri e segnaletica verticale, realizzazione di segnaletica orizzontale) e attivazione delle stesse previa comunicazione alla cittadinanza;
- manutenzione annuale, della segnaletica verticale;
- rifacimento annuale della segnaletica orizzontale (strisce blu);
- controllo e sanzionamento nelle aree di sosta su strada con strumenti idonei a consultare i dati relativi a tutti gli strumenti di pagamento attivati, con possibilità di accertare il pagamento della sosta anche in assenza di ticket esposto; il personale è dotato di dispositivi tali da consentire inoltre la ricezione in tempo reale di informazioni inerenti il servizio (mail, dropobox) e lo stato delle apparecchiature (mail, webapp);
- ampliamento del personale dedicato all'attività di accertamento;
- utilizzo di veicoli a zero impatto ambientale per gli spostamenti del personale dedicato alla manutenzione delle apparecchiature e all'accertamento;
- attivazione/gestione di abbonamenti per la sosta nelle aree a pagamento esistenti; attivazione di specifiche tipologie di abbonamento agevolato (non previste in sede di gara) validi unicamente nelle zone di nuova attivazione;
- attivazione di front office dedicato a attivazione/gestione abbonamenti, gestione reclami;
- attivazione sito web per la diffusione di specifiche informazioni inerenti le aree di sosta a pagamento (a titolo esemplificativo geolocalizzazione parcometri e pubblicazione informazioni relative per consentire agli utenti di individuare tramite app la posizioni del parcometro più vicino); attivazione di un sistema di ticketing (Zendesk) per la raccolta/gestione di tutte le segnalazioni/ricieste relative ai settori permessi ZTL e sosta, aree di sosta a pagamento. All'interno del sistema sono state identificate alcune specifiche aree di interesse (ufficio permessi, sosta, app SostaRE, manutenzione parcometri ...) affinché le richieste vengano assegnate e gestite direttamente dal personale che, in ambito aziendale, ha competenze specifiche per la risoluzione dell'anomalia o per fornire informazioni adeguate. I dati dei ticket sono archiviati su piattaforma cloud quindi consultabili direttamente (sulla base di specifici profili di accesso) da browser consentendo un accesso diretto alle informazioni semplificando/abbreviando i

tempi di accesso alle informazioni e quindi di eventuale risposta agli utenti. I ticket costituiscono inoltre una preziosa raccolta di informazioni che il personale può consultare nei casi in cui si trovi ad affrontare nuove situazioni al fine di risolverle in maniera corretta e coerente;

- gestione e manutenzione dei parcheggi in struttura di Piazzale Marconi e Gasometro;
- sostituzione integrale dei corpi illuminanti (luci a led) nei parcheggi Marconi e Gasometro (attualmente solo al piano aperto al pubblico);
- servizio di portierato 24/24h per 7/7gg presso il parcheggio interrato di Piazzale Marconi; verifica quotidiana e interventi straordinari per il ripristino delle condizioni di decoro/sicurezza del parcheggio Gasometro (a seguito di frequenti atti vandalici);
- integrazione/parziale sostituzione dell'impianto di videosorveglianza installato presso il parcheggio in struttura di Piazzale Marconi;
- fornitura ed installazione di velostazione al piano -1 del parcheggio interrato di Piazzale Marconi, compresa fornitura e installazione di grafica informativa/promozionale; gestione accessi tramite sistema integrato con l'impianto di automazione installato per gestire la sosta degli autoveicoli (APP SostaRE). All'interno del deposito sono stati installati e resi disponibili agli utenti punti di ricarica di e-bike (attualmente a titolo gratuito);
- installazione e realizzazione all'interno del parcheggio di Piazzale Marconi di punti di ricarica per autoveicoli elettrici.

Trasporto scolastico – servizio svolto

Il servizio di trasporto scolastico è stato gestito in stretta collaborazione con il servizio Officina Educativa del Comune di Reggio Emilia, nel rispetto delle condizioni previste nel capitolato di gara e dall'offerta tecnica.

Il servizio di trasporto scolastico è stato garantito anche in caso di sciopero. Sono stati sottoscritti specifici accordi con le Organizzazioni Sindacali maggiormente rappresentative.

Le aziende consorziate hanno svolto direttamente il servizio con loro mezzi e loro personale. La consorziata TIL si è occupata di tutte le attività di front-office, back-office amministrativo, gestione iscrizioni/rette, pianificazione, programmazione e controllo dei servizi, gestione di emergenza, anche non derivanti dal servizio, ma da necessità dell'Amministrazione comunale.

In data 06/02/2018 la consorziata TIL ha acquisito la nuova Certificazione di Qualità ISO 9001:2015, per erogazione di: servizio pubblico locale urbano ed extraurbano di passeggeri, servizi di trasporto pubblico a chiamata, servizi di trasporto pubblico a chiamata per disabili, servizio di trasporto scolastico; noleggio di autobus con conducente per viaggi nazionali ed internazionali; gestione integrata della sosta a pagamento in aree e strutture urbane. La nuova certificazione è stata rilasciata dall'Ente indipendente Certiquality Srl.

Il rimessaggio dei mezzi, le manutenzioni e le pulizie degli stessi, la gestione di imprevisti ed emergenze e l'addestramento / formazione del personale autista sono stati svolti come indicato nell'offerta tecnica.

Il parco veicoli utilizzato per la gestione del servizio è stato quello indicato nelle tabelle inserite nell'offerta tecnica. Il sistema di monitoraggio GPS è presente su tutta la flotta e le caratteristiche sono quelle indicate nell'offerta tecnica.

Il front office e le relazioni con l'utenza vengono gestiti come indicato nell'offerta tecnica. Il Consorzio TEA collabora inoltre con Officina Educativa e con i Dirigenti dei plessi scolastici frequentati dagli utenti per la gestione di eventuali emergenze derivanti da comportamenti scorretti degli utenti stessi, ivi compresi quelli relativi ad argomenti molto delicati e difficili da trattare quali ad esempio il bullismo, la discriminazione razziale, gli insulti ed il linguaggio particolarmente volgare.

Il Consorzio TEA con Officina Educativa e con i Dirigenti dei plessi scolastici ha gestito tutte le necessità imposte dalla riorganizzazione dei plessi e degli accessi scolastici imposti dai protocolli di distanziamento sociale successivi all'epidemia di Covid 19.

Il Consorzio TEA gestisce inoltre eventuali emergenze o necessità avanzate da Officina Educativa o da altre Istituzioni Comunali relative a problematiche non necessariamente legate al servizio di trasporto scolastico casa – scuola- casa, ma comunque correlate ad attività educative o culturali del Comune, quali ad esempio: parziale o totale inagibilità temporanea di alcuni plessi scolastici (trasporti per spostamento di alunni da un plesso ad un altro per poter continuare alcune specifiche attività), trasporti per spostamento di alunni in occasione di eventi particolari, diponibilità di scuolabus da decorare o allestire in occasione di "Fotografia Europea", ecc.

Il Consorzio TEA gestisce il servizio di iscrizione degli utenti archiviando tutta la documentazione inoltrata dagli utenti, addebitando le rette previste dal Comune, sollecitando i pagamenti e facendosi carico di eventuali insoluti.

Officina Educativa ha la possibilità di accedere direttamente al software di gestione con credenziali personalizzate per monitorare costantemente il servizio.

Dalla data di inizio della concessione ad oggi il Consorzio TEA non ha ricevuto reclami o lamentele relative alla gestione ed erogazione del servizio e gli scuolabus utilizzati non sono stati coinvolti in sinistri con danni a mezzi o utenti trasportati.

ZTL e AP – servizio svolto

La concessione ha previsto a carico del Concessionario l'iniziale 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.

Il Consorzio TEA, ad oggi, ha eseguito l'upgrade tecnologico dei varchi di controllo degli accessi alla ZTL e del software della Centrale Operativa ed ha effettuato tutte le configurazioni ed i test operativi in collaborazione con il personale della Polizia Municipale. Ha inoltre collaborato con il Comune di Reggio Emilia per il successivo aggiornamento dell'hardware e software di gestione della ZTL con l'incremento dei varchi. La modalità operativa di installazione del nuovo sistema ha permesso di ridurre al minimo i tempi di mancato esercizio dell'impianto ZTL ad oggi esistente. In particolare, si è proceduto ad una sovrapposizione temporanea del funzionamento tra i nuovi varchi e quelli già esistenti, ovvero gli impianti nuovi sono stati installati ed avviati mantenendo in esercizio ed in regime sanzionatorio gli impianti esistenti.

In ordine alla gestione delle aree pedonali (AP) protette da dispositivi oleodinamici a scomparsa, la concessione in essere non prevede alcun aggiornamento/ammodernamento del sistema esistente, il Concessionario ha gestito le abilitazioni e consegna di telecomandi necessari per l'abbassamento temporaneo dei dissuasori esistenti, mentre la proprietà e la manutenzione hardware degli stessi, nonché la pianificazione delle loro modalità di abbassamento sono rimaste in capo all'Amministrazione Comunale. Il Concessionario ha gestito anche i nuovi dissuasori installati, con conseguente incremento della potenziale platea necessitante abilitazioni/telecomandi, oltre ad aver modificato le regole di accesso per la cittadinanza, predisponendo uno specifico software di gestione, non integrato con i ns sistemi informativi, rendendo, pertanto, più complessa la gestione dei dissuasori, determinando un cospicuo aumento delle chiamate al call center dell'ufficio permessi, rendendo altresì necessario un incremento delle ore lavoro degli addetti in forza all'ufficio stesso, con ricorso anche ad un supporto mediante somministrazione di mano d'opera mediante agenzia specializzata.

Bike sharing – servizio svolto

Relativamente al servizio di bike sharing, è stato sperimentato il nuovo sistema di bike sharing a flusso libero MoBike proposta dallo scrivente Consorzio in alternativa al sistema di bike sharing tradizionale a postazioni fisse in uso precedentemente presso il territorio comunale. Si ricorda, infatti, come 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. Il nuovo sistema di bike sharing a flusso libero, ovvero un nuova modalità di bici condivisa, non necessita di postazioni fisse di presa e rilascio delle biciclette ed è costituito da una flotta di biciclette utilizzabili mediante una *app-web* dedicata, è stato esteso alla parte urbana del territorio comunale, con l'impiego di circa 250 biciclette. L'operatore era stato scelto dal Concessionario secondo una comparazione fra i soggetti economici che offrivano tale servizio innovativo, risultando quello con le migliori caratteristiche del prodotto, l'unico operatore che offrisse 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. E' 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). A seguito dell'esito positivo della sperimentazione, il servizio è proseguito, con alcune interruzioni, fino ad oggi, con la sostituzione delle biciclette e l'introduzione nella flotta di una quota di veicoli a pedalata assistita.

Alterazioni all'equilibrio del piano economico finanziario introdotte dal Concedente o intervenute per causa di forza maggiore.

Gestione sosta - periodo 2017-2019

Gli elementi di squilibrio del Piano Economico Finanziario determinatisi nel periodo 2017-2019 sono già stati valutati del Tavolo Tecnico del 13/05/2019 e sanciti nella successiva Delibera di Giunta Comunale, dovuti a:

- minori ricavi conseguenti al ritardo nell'avvio della gestione del contratto;
- ritardi nella consegna di alcuni stalli previsti nel piano della sosta;
- minori ricavi dovuti a mancata realizzazione di numerosi stalli previsti nel piano della sosta;
- minori ricavi dovuti a cancellazione di numerosi stalli a seguito di lavori di sistemazione di aree di sosta;
- minori ricavi conseguenti all'introduzione di abbonamenti/tariffe convenzionali non previste dal capitolato tecnico;
- minori ricavi per il passaggio dalle strisce blu alle strisce bianche blu in alcune aree del centro cittadino;
- maggiori costi dovuti a richieste di realizzazione di stalli e successivamente di rimozione degli stessi;
- maggiori costi previsti per il nuovo sistema di bike sharing *free floating* richiesto dall'Amministrazione Comunale;
- maggiori costi sostenuti per la gestione dovuta all'installazione e messa in opera di maggior numero di Pilomat a tutela della ZTL rispetto a quanto originariamente previsto dal Comune.

Gestione sosta - periodo 2020-2021

Il Concessionario ha evidenziato in varie comunicazioni successive all'evento pandemico del 2020 e 2021

- forti differenziali rispetto alle previsioni di ricavo dovute alla significativa alterazione delle dinamiche di mobilità e sosta dovute alle diverse fasi di "lockdown" nel 2020 e di limitazione delle attività e distanziamento sociale nel 2021;
- costi non previsti per la realizzazione dell'APP SOSTARE per il pagamento della sosta e del sito internet "sostareonline" al fine di rendere maggiormente agibile la richiesta ed il rilascio dei permessi ZTL, senza la necessità di recarsi fisicamente presso l'ufficio preposto;

Dall'analisi dei dati e dei nuovi PEF si evince come il Consorzio TEA, rispetto al PEF originario, abbia subito minori ricavi per € 1.187.417, oltre l'IVA, relativamente alle annualità 2020 e 2021, dovuti all'evento pandemico che ha dispiegato i suoi principali effetti negli anni 2020 e 2021.

Gestione sosta - periodo 2022-2024

Il principale elemento intervenuto negli ultimi tre anni di gestione riguarda l'estensione della ZTL, con l'inclusione nella stessa di via Emilia Santo Stefano e corso Garibaldi. Su queste due strade vi erano 62 posti auto ad alta rotazione, trasformati poi in posti auto per residenti, a cui si aggiungono quelli eliminati definitivamente nelle riqualificazioni di piazza Gioberti e piazza Roversi e piazza del Popol Giost.

Gestione sosta

Nel complesso dell'intero periodo di concessione, la soppressione/mancata realizzazione di numerosi stalli previsti nel Piano della Sosta allegato al bando di gara per volontà del Comune, conteggiata relativamente agli anni 2017-2024 (ad eccezione degli anni 2020-2021 già inclusi nel calcolo dei minori introiti da Covid), sulla base dell'art. 1.6. del capitolato di gara, in 777 stalli in meno per 80.545 giorni/stallo, per un totale di € 1.100.067.

Soffermandoci solo sulle voci "Ricavi" e "Costi" si evidenzia quanto segue:

- complessivamente i ricavi sono stati inferiori per Euro 527.798, la riduzione è da imputarsi soprattutto a minori introiti sui servizi di sosta dovuti all'emergenza sanitaria da virus Covid-19 e a minori ricavi dovuti a mancata realizzazione/cancellazione di stalli previsti nel piano della sosta;
- i costi sono stati superiori per Euro 931.047 di cui Euro 842.961 afferiscono al solo servizio di trasporto scolastico dedicato. La parte restante per ad Euro 88.086 riguarda parte del forte aumento dei costi per l'approvvigionamento dei beni e dei servizi nel periodo post- emergenza da Covid-19, anche determinati dal conflitto Russia - Ucraina, quali l'incremento del costo dei materiali, dei ricambi, dei carburanti, dell'energia, dei servizi di terzi e dei servizi svolti dai consorziati TEA.

Pertanto, la somma algebrica del differenziale tra i ricavi e i costi tra i PEF a confronto (originario (1) e con squilibrio (2)), è pari ad Euro 1.458.845. Tale sbilancio negativo è riequilibrabile mediante proroga di 17 mesi della concessione in essere.

Si riporta prospetto relativo alla decurtazione degli stalli per il periodo di vigenza della concessione 2017 – 2024, fatto salvo il periodo 2020-2021 già incluso nel calcolo dei minori introiti da Covid.

Le zone interessate dalle decisioni del Comune sono state le seguenti:

RIEPILOGO AL 31-12-24								
AREA	GZQ	VIA	VIA_RIF	Categoria_Interve	DATA	NR_Stalli	GiorniFeriali	Valore GiorniFeriali
							EsclusoPeriodo 08/03/2020-31/12/2021	EsclusoPeriodo 08/03/2020-31/12/2021
ASMN	Ha	Berengario	(vuoto)	Cancellati	31/03/2024	-5	230	-1.414 €
ASMN	Ha	Core	corsia 1	Cancellati	31/07/2020	-1	912	-1.121 €
ASMN	Ha	Core	corsia 1	Cancellati	11/07/2022	-58	753	-53.698 €
ASMN	Ha	Dialisi	(vuoto)	Cancellati	08/06/2022	-2	781	-1.920 €
ASMN	Ha	Dialisi	fr. ingresso park Dialisi (rotonda)	Cancellati	25/02/2022	-8	866	-8.518 €
ASMN	Ha	Ps	(vuoto)	Cancellati	31/07/2020	-1	912	-1.121 €
ASMN	Ha	Ps	(vuoto)	Cancellati	11/07/2022	-27	753	-24.997 €
ASMN	Hb	Citologia	(vuoto)	Cancellati	25/02/2022	-6	866	-6.389 €
ASMN	Hb	Core	corsia 2	Cancellati	28/06/2021	-20	1.824	-44.852 €
ASMN	Hb	Core	corsia 2	Cancellati	11/07/2022	-67	753	-62.030 €
ASMN	Hb	Core	corsia 3	Cancellati	11/07/2022	-6	753	-5.555 €
ASMN	Hb	Ostetricia	(vuoto)	Cancellati	11/01/2022	-5	905	-5.564 €
RE	Aa	Bellaria	(vuoto)	Cancellati	20/09/2019	-2	1.052	-2.587 €
RE	Aa	Bellaria	inc. via Roma	Cancellati	30/12/2017	-2	1.575	-3.873 €
RE	Aa	Roma	fr. 37/B	Cancellati	04/10/2022	-2	1.362	-3.349 €
RE	Aa	Vallisneri	(vuoto)	Cancellati	16/04/2018	-41	1.487	-74.959 €
RE	Aa	Vallisneri	(vuoto)	Cancellati	01/10/2022	-2	683	-1.680 €
RE	Aa	Veza	(vuoto)	Cancellati	16/04/2018	-1	1.487	-1.828 €
RE	Ad	Ariosto	civ. 19-29	Cancellati	24/04/2023	-14	513	-8.830 €
RE	Ad	Emilia Santo Stefano	(vuoto)	Cancellati	28/07/2017	-1	1.703	-2.094 €
RE	Ad	Emilia Santo Stefano	(vuoto)	Cancellati	09/08/2023	-29	424	-15.118 €
RE	Ad	Garibaldi	(vuoto)	Cancellati	09/08/2023	-14	424	-7.298 €
RE	Ad	Garibaldi	da via Porta Brennone a pza	Cancellati	24/04/2023	-14	513	-8.830 €

RE	Ad	Portone	(vuoto)	Occupazione	31/10/2018	-2	1.321	-3.248 €
RE	Ad	Zenone	fr. 4/C	Cancellati	31/10/2018	-1	1.321	-1.624 €
RE	Cd	Colsanto	(vuoto)	Occupazione	01/12/2020	-1	912	-1.121 €
RE	Cd	Digione	(vuoto)	Cancellati	31/07/2020	-2	912	-2.243 €
RE	Cd	Digione	fr. civ. 16-20	Cancellati	31/07/2020	-2	912	-2.243 €
RE	Cd	Gattaglio	civ. 11B	Cancellati	31/03/2021	-1	912	-1.121 €
RE	Cd	Guido Rossa	civ. 2-10	Non realizzati	03/04/2018	-39	1.498	-71.830 €
RE	Cd	Lago Calamone	civ. 6	Non realizzati	03/04/2018	-13	1.498	-23.943 €
RE	Cd	Lago Calamone	lato civ. 11	Non realizzati	03/04/2018	-22	1.498	-40.520 €
RE	Cd	Lago Calamone	lato civ. 47 (vie Umberto I?)	Non realizzati	03/04/2018	-4	1.498	-7.367 €
RE	Cd	Mameli	(vuoto)	Cancellati	31/03/2024	-1	230	-283 €
RE	Cd	Mameli	ingresso park ex Seminario	Cancellati	31/07/2020	-2	912	-2.243 €
RE	Cd	Matilde Di Canossa	civ. 7	Cancellati	31/10/2018	-1	1.321	-1.624 €
RE	Cd	Monte Ventasso	(vuoto)	Cancellati	12/07/2018	-4	1.415	-6.959 €
RE	Cd	Montefiorino	civ. 7	Cancellati	12/01/2021	-3	912	-3.364 €
RE	Cd	Montefiorino	Fine strada	Cancellati	18/07/2018	-2	1.410	-3.467 €
RE	Cd	Montefiorino	Fine strada	Cancellati	31/07/2020	-1	912	-1.121 €
RE	Cd	Montefiorino	fr. civ. 2	Cancellati	26/07/2019	-3	1.099	-4.054 €
RE	Cd	Verdi	(vuoto)	Cancellati	11/07/2018	-1	1.416	-1.741 €
RE	Cd	Verdi	(vuoto)	Cancellati	12/05/2021	-3	912	-3.364 €
RE	Cd	Verdi	(vuoto)	Cancellati	31/03/2022	-5	837	-5.145 €
RE	HC	Che Guevara	civ. 2	Cancellati	05/10/2022	-6	680	-5.016 €
RE	HC	Che Guevara	civ. 2	Cancellati	31/03/2024	-1	230	-283 €
RE	HC	Che Guevara	civ. 4	Non realizzati	03/04/2018	-30	1.498	-55.254 €
RE	HC	Gran Sasso	civ. 1-7	Non realizzati	03/04/2018	-10	1.498	-18.418 €
RE	HC	Gran Sasso	civ. 33	Non realizzati	03/04/2018	-12	1.498	-22.102 €
RE	HC	Gran Sasso	civ. 37	Non realizzati	03/04/2018	-11	1.498	-20.260 €
RE	HC	Gran Sasso	CNA	Non realizzati	03/04/2018	-27	1.498	-49.729 €
RE	HC	Gran Sasso	curva	Cancellati	09/07/2021	-3	912	-3.364 €
RE	HC	Maiella	civ. 20	Non realizzati	03/04/2018	-46	1.498	-84.723 €
RE	HC	Maiella	civ. 2-4 (CNA)	Non realizzati	03/04/2018	-10	1.498	-18.418 €
RE	HC	Maiella	civ. 24-28	Cancellati	04/04/2018	-11	1.497	-20.246 €
RE	HC	Maiella	civ. 6-8	Cancellati	04/04/2018	-5	1.497	-9.203 €
RE	HC	Martiri Cervarolo	civ. 25	Non realizzati	03/04/2018	-11	1.498	-20.260 €
RE	HC	Martiri Cervarolo	civ. 28-32	Non realizzati	03/04/2018	-52	1.498	-95.774 €
RE	HC	Martiri Cervarolo	civ. 35	Non realizzati	03/04/2018	-11	1.498	-20.260 €
RE	HC	Martiri Cervarolo	civ. 38	Non realizzati	03/04/2018	-5	1.498	-9.209 €
RE	HC	Martiri Cervarolo	fr. CNA	Non realizzati	03/04/2018	-16	1.498	-29.469 €
RE	HC	Passo Buole	inc. vle	Cancellati	05/01/2018	-1	1.571	-1.932 €
RE	Ra	Popol Giost	(vuoto)	Cancellati	19/02/2019	-2	1.231	-3.027 €
RE	Ra	Popol Giost	(vuoto)	Cancellati	26/09/2020	-10	912	-11.213 €
RE	Ra	Popol Giost	(vuoto)	Cancellati	21/05/2021	-15	912	-16.820 €
RE	Rc	Ariosto	civ. 30	Cancellati	07/04/2023	-20	526	-12.934 €
RE	Rc	Grasselli	(vuoto)	Cancellati	08/08/2023	-1	425	-523 €
RE	Rc	Grasselli	(vuoto)	Cancellati	31/03/2024	-1	230	-283 €
RE	Rc	San Filippo	(vuoto)	Cancellati	19/02/2019	-3	1.231	-4.541 €
RE	Rd	Ariosto	civ. 29/A	Cancellati	30/11/2020	-1	912	-1.121 €
RE	Rd	Servi	pza	Cancellati	22/08/2017	-3	1.683	-6.208 €
RE	Rd	Servi	via	Cancellati	22/08/2017	-9	1.683	-18.623 €
RE	Rd	Servi	via	Cancellati	30/01/2019	-3	1.248	-4.603 €
TOTALE						-777	80.545	-1.100.067 €

Alla predetta situazione vanno aggiunti i numerosi stalli che nel corso di vigenza della concessione sono stati occupati per lunghi periodi per cantieri o per altre cause imputabili al Comune e/o a terzi (come, ad esempio gli stalli del cantiere del grattacielo, concessi a privati, ovvero gli stalli siti in via Paterlini, liberati in forza della richiesta del Tribunale, via Bellaria, concessi alla Provincia di Reggio Emilia, piazza dei Servi, concessi all'uso del palasport e dell'ostello, ecc.).

La circostanza che uno scostamento nella realizzazione di stalli a pagamento rispetto a quanto

inizialmente previsto potesse comportare una revisione delle condizioni economiche è stata espressamente disciplinata dal Comune nel capitolato di gara, dove all'art 1.6. dispone che "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 conseguenza, nel prospetto di decurtazione stalli 2017-2024 di cui sopra, vengono indicate e conteggiate, in conformità al capitolato di gara, le sole decurtazioni di stalli eccedenti il limite del 10% per singola zona.

La soppressione/mancata realizzazione di stalli a pagamento rispetto a quanto stabilito nella documentazione iniziale di gara per scelte discrezionali del Comune non può configurarsi in alcun modo come rischio operativo o di gestione a carico del Concessionario, il quale peraltro ha offerto in sede di gara un canone di concessione, aumentato del 30% rispetto alla base di gara, in quanto parametrato sul numero di stalli dichiarati nel Piano della Sosta e sulla relativa proiezione dei ricavi.

Ancora si rilevano costi imprevisi dichiarati dal Concessionario, benchè non a carico dello stesso ai sensi del capitolato di gara, a titolo di manutenzioni straordinarie effettuate su alcune infrastrutture di proprietà del Comune, quali, ad esempio, presso il parcheggio interrato Marconi la sostituzione degli impianti elettrici, degli impianti antincendio e degli impianti di videosorveglianza, la sostituzione delle pompe dell'impianto di sollevamento delle acque, nonché interventi straordinari sui raccordi del suddetto impianto di sollevamento acque con la rete fognaria.

Va rilevato che, a seguito di Decreto dirigenziale del 29 settembre 2023 n. 389 pubblicato in GU n. 266 del 14/11/2023 emesso dal MIT, sarà necessario aggiornare tutti i parcometri entro il 31/12/2025 per renderli conformi a far data dal 01/01/2026 alla nuova normativa UNI EN 12414:2020, operazione di adeguamento tecnologico e normativo che si stima avrà un costo di circa Euro 140.000 e che dovrà essere calendarizzata a breve con il fornitore per rispettare la tempistica dettata dalla norma.

L'AUSL ha proposto nel corso degli ultimi due anni proposte di modifica dell'assetto di sosta nell'area ospedaliera, in particolare a causa del cantiere del nuovo padiglione MIRE. Tali variazioni hanno portato alla necessità di una completa risistemazione delle aree di sosta, che culminerà con la conclusione del cantiere, con sostanziale modifica dell'attuale piano della sosta. L'AUSL negli ultimi 24 mesi ha dovuto gestire le successive proposte con grande attenzione rispetto alle esigenze dei lavoratori dell'Ospedale creando le condizioni per il completamento del nuovo piano della sosta dell'area ospedaliera solo nel dicembre 2024. Il Concessionario dovrà per questo farsi carico dei costi di allestimento delle aree mediante rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale, di posizionamento di nuovi 7 parcometri, di cartellonistica informativa, per un costo totale indicato in Euro 115.000.

Va infine considerato che le recenti norme approvate dal Parlamento in modifica al Codice della Strada comportano nuovi oneri di gestione e accertamento che andranno valutati nei prossimi mesi.

Servizi di gestione ZTL-AP

A causa della pandemia è stato, inoltre, necessario, per incentivare la ripresa dei servizi, procedere ad una rapida digitalizzazione degli strumenti di rilascio permessi ZTL/abbonamenti sosta e degli strumenti di pagamento degli stessi, tra cui ad esempio la realizzazione dell'app SostaRE, l'approvvigionamento di nuovi software per la ZTL, nonché la realizzazione di un sito web dedicato alla sosta/ZTL di Reggio Emilia, che hanno comportato costi straordinari ed imprevisi, tra cui anche il necessario adeguamento strutturale dell'ufficio permessi.

Gestione scuolabus

Valore del servizio di trasporto scolastico

Costo in previsione del servizio scolastico (NO disabili) nel PEF originario (1) 2017-2024 Euro 6.035.200, IVA esclusa

Costo a consuntivo del trasporto scolastico (NO disabili) nel PEF con squilibrio (2) 2017-2024 Euro 6.878.161, IVA esclusa

Considerazioni rispetto alla differenza tra la previsione e il consuntivo:

la differenza di maggiore costo del servizio scolastico tra la previsione del PEF originario e il consuntivo al termine della concessione (PEF con squilibrio) trae motivazione dai seguenti fattori imponderabili all'atto della redazione del suddetto PEF originario (anno 2016) e precisamente:

1. Emergenza da COVID-19;
2. Forte incremento dei costi di gestione (carburante, ricambi, servizi,) nel periodo post pandemico anche a causa del conflitto Russia - Ucraina;
3. Grande difficoltà a mantenere la compagine consortile artigiana esecutrice di parte del servizio (oltre a TIL S.r.l.) per carenza di personale.

Questi fattori hanno determinato un forte incremento dei corrispettivi di servizio (dati desumibili anche dalle gare pubbliche bandite sul territorio provinciale) nell'ordine del 25-30%, nel periodo 2016-2024. L'incremento rappresentato tra la previsione e il consuntivo del servizio (PEF originario e PEF con squilibrio) è del 13,97% in quanto nel periodo mar-giu 2020 e marzo 2021 il servizio è stato sospeso a causa dell'emergenza da Covid-19.

Elaborazione del Piano economico finanziario 2017-2024 sulla base degli elementi di squilibrio

Parametri	1	2	3	4	5	6	7	8
aliquota IVA	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%
Aliquota IRAP	0,70%	0,70%	0,70%	0,70%	0,70%	0,70%	0,70%	0,70%
Aliquota IRES	27,50%	24,00%	24,00%	24,00%	24,00%	24,00%	24,00%	24,00%
Tempo incassi fatture attive	30							
Tempo pagamento fatture passive	60							
Tempo garanzia scorte	0							
Tasso indebitamento breve	5,0%							
Tasso indebitamento lungo	2,5%							
Tasso attivo	0,0%							
Durata prestito	5							
Tasso utilizzato per il calcolo del valore attualizzato netto (VAN)	3,0%							
Circolante desiderato	€ 0							
Composizione equity								
Mezzi propri	€ 1.200.000							
Finanziamento remunerato	€ 500.000							
Flusso costi-ricavi								
Ricavi con IVA	€ 4.096.475	€ 4.263.996	€ 4.423.103	€ 3.076.982	€ 3.631.541	€ 4.110.101	€ 4.221.718	€ 4.247.511
IVA su ricavi	€ 738.709	€ 768.017	€ 797.809	€ 554.886	€ 654.886	€ 741.186	€ 761.293	€ 765.945
Ricavi senza IVA	€ 3.357.766	€ 3.495.979	€ 3.625.294	€ 2.522.116	€ 2.976.655	€ 3.368.915	€ 3.460.425	€ 3.481.566
Totale ricavi (netto IVA)	€ 3.357.766	€ 3.495.979	€ 3.625.494	€ 2.522.116	€ 2.976.673	€ 3.368.936	€ 3.460.425	€ 3.481.566
Costi personale	€ 952.035	€ 889.108	€ 867.931	€ 783.800	€ 927.201	€ 1.067.812	€ 1.105.340	€ 1.119.418
Altri costi (netto IVA)	€ 2.171.275	€ 2.095.911	€ 2.197.824	€ 1.898.806	€ 2.020.809	€ 2.138.832	€ 2.217.070	€ 2.321.821
Totale costi (netto IVA)	€ 3.123.310	€ 2.985.018	€ 3.065.756	€ 2.472.606	€ 2.947.910	€ 3.226.244	€ 3.322.410	€ 3.441.037
Ammortamenti e accantonamenti								
investimenti anno (-)	€ 1.976.046	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 126.900	€ 0
investimenti totali (-)	€ 1.976.046	€ 1.976.046	€ 1.976.046	€ 1.976.046	€ 1.976.046	€ 1.976.046	€ 2.102.846	€ 2.102.846
quote ammortamenti (-)	€ 247.006	€ 247.006	€ 247.006	€ 247.006	€ 247.006	€ 247.006	€ 310.406	€ 310.406
fondo ammortamenti (-)	€ 247.006	€ 494.012	€ 741.017	€ 988.023	€ 1.235.029	€ 1.482.035	€ 1.792.440	€ 2.102.846
Risultati operativi								
Margine operativo lordo (EBITDA)	€ 234.456	€ 510.061	€ 559.739	€ 49.511	€ 28.963	€ 142.691	€ 138.014	€ 40.529
Risultato operativo netto (EBIT)	-€ 12.550	€ 263.055	€ 312.733	-€ 197.495	-€ 218.143	-€ 104.315	-€ 172.391	-€ 269.677
Piano finanziario								
Posizione finanziaria iniziale		-€ 42.746	€ 308.010	€ 720.323	€ 709.186	€ 682.786	€ 732.468	€ 672.768
marginie operativo lordo	€ 234.456	€ 510.061	€ 559.739	€ 49.511	€ 28.963	€ 142.691	€ 138.014	€ 40.529
imposte (-)	€ 6.864	€ 60.888	€ 70.037	€ 5.467	€ 6.490	€ 7.813	€ 7.737	€ 7.836
variazione circolante (-)	-€ 75.241	€ 28.883	-€ 1.345	-€ 14.574	-€ 20.962	€ 15.664	-€ 8.557	-€ 18.846
investimenti	€ 1.976.046	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 126.900	€ 0
cash flow operativo	-€ 1.673.015	€ 420.490	€ 482.047	€ 98.598	€ 43.335	€ 119.414	€ 10.034	€ 51.541
capitale proprio	€ 1.200.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Finanziamento ml								
capitale prestito	€ 500.000	€ 442.786	€ 384.102	€ 323.971	€ 282.336	€ 199.161	€ 134.406	€ 88.033
rata	€ 69.734	€ 69.734	€ 69.734	€ 69.734	€ 69.734	€ 69.734	€ 69.734	€ 69.734
interessi	€ 12.500	€ 11.069	€ 9.803	€ 8.099	€ 6.958	€ 4.979	€ 3.360	€ 1.701
quota capitale	€ 57.234	€ 58.665	€ 60.131	€ 61.634	€ 63.175	€ 64.755	€ 66.374	€ 68.033
residuo	€ 442.786	€ 384.102	€ 323.971	€ 262.336	€ 199.161	€ 134.406	€ 88.033	€ 0
Finanziamento a breve								
flusso di cassa netto	-€ 42.746	€ 350.756	€ 412.313	-€ 11.138	-€ 26.399	€ 49.690	-€ 69.706	-€ 18.193
Posizione finanziaria finale	-€ 42.746	€ 308.010	€ 720.323	€ 709.186	€ 682.786	€ 732.468	€ 672.768	€ 654.575

Imposte e risultato di esercizio	1	2	3	4	5	6	7	8
utile ante imposte	-€ 25.050	€ 251.986	€ 303.130	-€ 205.594	-€ 224.701	-€ 109.294	-€ 175.752	-€ 271.577
IRAP	€ 6.864	€ 6.224	€ 6.286	€ 5.467	€ 6.490	€ 7.813	€ 7.737	€ 7.836
perdite a nuovo	€ 0	-€ 25.050	€ 0	€ 0	-€ 205.594	-€ 430.296	-€ 539.589	-€ 715.341
imponibile IRES	-€ 25.050	€ 228.936	€ 303.130	-€ 205.594	-€ 430.296	-€ 539.589	-€ 715.341	-€ 988.918
IRES	€ 0	€ 54.485	€ 72.751	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
risultato netto di esercizio	-€ 31.714	€ 191.298	€ 224.094	-€ 211.081	-€ 231.192	-€ 116.907	-€ 183.489	-€ 279.413
Indici fattibilità								
Stato patrimoniale								
anno	1	2	3	4	5	6	7	8
Impieghi								
Circolante netto (attivo corrente)	-€ 75.241	-€ 46.358	-€ 47.303	-€ 62.277	-€ 63.239	-€ 67.575	-€ 74.131	-€ 92.979
Variazione circolante	-€ 75.241	€ 28.883	-€ 1.345	-€ 14.574	-€ 20.962	€ 15.664	-€ 8.557	-€ 18.846
Attività nette (fixe)	€ 1.720.040	€ 1.462.035	€ 1.295.029	€ 988.023	€ 741.017	€ 404.012	€ 310.406	€ 0
Capitale investito netto (Totale Impieghi)	€ 1.644.799	€ 1.415.676	€ 1.187.328	€ 925.746	€ 677.778	€ 428.437	€ 236.274	-€ 92.979
Fonti								
Patrimonio netto	€ 1.168.286	€ 1.359.583	€ 1.583.677	€ 1.372.596	€ 1.141.404	€ 1.024.497	€ 841.009	€ 561.596
Posizione finanziaria netta	-€ 485.513	-€ 78.092	€ 398.352	€ 446.850	€ 493.627	€ 598.052	€ 640.735	€ 654.575
Totale fonti	€ 1.683.799	€ 1.438.678	€ 1.187.328	€ 928.746	€ 657.777	€ 428.436	€ 236.273	-€ 92.980
Rapporto indebitamento	0,4	0,1	-0,5	-0,5	-0,4	-0,6	-0,7	-1,2
Flusso di cassa + mezzi propri								
	-€ 1.200.000	€ 158.058	€ 379.839	€ 410.968	-€ 25.710	-€ 47.361	€ 65.344	€ 50.543
	-€ 1.165.046	€ 148.985	€ 347.423	€ 386.140	-€ 22.177	-€ 39.664	€ 53.131	€ 47.793
	-€ 1.165.046	-€ 1.016.064	-€ 668.640	-€ 303.501	-€ 325.676	-€ 385.342	-€ 312.211	-€ 264.418
Tempo di pay back (anni)	6,6							
Investimento iniziale e flussi di cassa	-€ 1.976.046	€ 303.033	€ 420.489	€ 482.047	€ 98.598	€ 43.335	€ 119.414	€ 10.034
VAN operativo	-€ 588.398							
TIR operativo	-9,0%							

STATO PATRIMONIALE	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Crediti commerciali (Debiti commerciali)	336.697 (411.938)	350.465 (396.824)	363.543 (411.246)	252.903 (315.180)	298.483 (381.722)	337.817 (405.391)	346.991 (421.122)	349.111 (442.090)
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	(75.241)	(46.358)	(47.703)	(62.277)	(83.239)	(67.575)	(74.131)	(92.979)
Attività fisse (F.do ammortamento)	1.976.046 (247.006)	1.976.046 (494.012)	1.976.046 (741.017)	1.976.046 (988.023)	1.976.046 (1.235.029)	1.976.046 (1.482.035)	2.102.846 (1.792.440)	2.102.846 (2.102.846)
Attività nette (F.do TFR)	1.729.040 0	1.482.035 0	1.235.029 0	988.023 0	741.017 0	494.012 0	310.406 0	0 0
CAPITALE INVESTITO NETTO	1.653.799	1.435.676	1.187.326	925.746	657.778	426.437	236.274	(92.979)
PATRIMONIO NETTO	1.168.286	1.359.584	1.583.677	1.372.596	1.141.405	1.024.498	841.010	561.596
Debiti finanziari a breve	42.746	(308.010)	(720.323)	(709.186)	(682.788)	(732.468)	(672.768)	(654.575)
Debiti finanziari a lungo	442.766	384.102	323.971	262.336	199.161	134.406	68.033	0
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	485.513	76.092	(396.352)	(446.850)	(483.627)	(598.062)	(604.735)	(654.575)
FONTI DEL CAPITALE INVESTITO NETTO	1.653.799	1.435.676	1.187.326	925.746	657.778	426.437	236.274	(92.979)
DEBT/EQUITY RATIO	0,4	0,1	-0,3	-0,3	-0,4	-0,6	-0,7	-1,2
CHIAVI INCREMENTO	ANNO 1	ANNO 2	ANNO 3	ANNO 4	ANNO 5	ANNO 6	ANNO 7	ANNO 8
TMI	30	30	30	30	30	30	30	30
TMP	60	60	60	60	60	60	60	60
Incremento TFR INVESTIMENTI	1.976.046	-	-	-	-	-	126.800	-

PEF CON SQUILIBRIO

CONTO ECONOMICO	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
RICAVI	3.357.766	3.495.079	3.625.494	2.522.116	2.976.673	3.368.935	3.460.425	3.481.566
(Costo del venduto)	(2.171.275)	(2.095.911)	(2.167.824)	(1.688.806)	(2.020.609)	(2.138.632)	(2.217.070)	(2.321.621)
VALORE AGGIUNTO	1.186.491	1.399.168	1.457.670	833.311	956.064	1.230.303	1.243.355	1.159.945
(Costo del lavoro)	(952.035)	(889.108)	(897.931)	(783.800)	(927.201)	(1.087.612)	(1.105.340)	(1.119.416)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	234.456	510.061	559.739	49.511	28.863	142.691	138.014	40.529
(Ammortamenti)	(247.006)	(247.006)	(247.006)	(247.006)	(247.006)	(247.006)	(310.406)	(310.406)
UTILE OPERATIVO NETTO (EBIT)	(12.550)	263.055	312.733	(197.495)	(218.143)	(104.315)	(172.391)	(269.877)
(Oneri finanziari)	(12.500)	(11.069)	(9.603)	(8.099)	(6.558)	(4.979)	(3.360)	(1.701)
UTILE ANTE IMPOSTE	(25.050)	251.986	303.130	(205.594)	(224.701)	(109.294)	(175.752)	(271.577)
(Imposte sul reddito- irap e ires)	(6.664)	(60.688)	(79.037)	(5.487)	(6.490)	(7.613)	(7.737)	(7.836)
UTILE NETTO	(31.714)	191.298	224.093	(211.081)	(231.191)	(116.907)	(183.489)	(279.413)

RICAVI

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTALE
SOSTA	CITTA'	2.167.661	2.285.900	2.223.486	1.570.260	1.889.416	1.908.239	2.133.217	2.158.816	16.336.995
	MARCONI	119.741	119.336	106.327	44.924	51.367	64.730	68.114	68.795	643.335
	ASMN	599.735	633.652	680.967	433.835	562.907	628.618	542.758	548.728	4.631.200
	SANZIONI (a buon fine)	59.115	29.139	90.174	56.080	71.161	62.269	61.937	60.698	490.573
	totale SOSTA	2.946.252	3.068.028	3.100.954	2.105.099	2.574.851	2.663.855	2.806.026	2.837.037	22.102.103
ZTL		320.640	333.405	371.241	329.900	259.810	497.872	486.152	492.958	3.091.978
	totale ZTL	320.640	333.405	371.241	329.900	259.810	497.872	486.152	492.958	3.091.978
BIKE		192	557	0	0	0	0	0	0	749
	totale BIKE	192	557	-	-	-	-	-	-	749
SCUOLABUS		90.682	93.089	89.689	54.930	72.770	94.442	88.507	86.355	670.464
	totale SCUOLABUS	90.682	93.089	89.689	54.930	72.770	94.442	88.507	86.355	670.464
MP rotazione				63.610	32.188	69.242	112.766	79.740	65.216	422.761
	totale MP	-	-	63.610	32.188	69.242	112.766	79.740	65.216	422.761
TOTALE		3.357.766	3.495.079	3.625.494	2.522.116	2.976.673	3.368.935	3.460.425	3.481.566	26.288.055

COSTI

settore	tipologia	rif.	categoria	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTALE		
SOSTA	COSTI DIRETTI	1d	PERSONALE (accertatori, impiegati, operai)	542.872	479.764	489.766	431.100	516.082	595.544	601.499	607.514	4.264.141		
		2d	ALTRI COSTI PERSONALE	37.456	33.524	35.213	34.337	37.105	43.280	43.929	44.368	309.211		
		3d	MANUTENZIONI (segnaletica stradale)	173.357	136.096	96.054	65.887	82.066	94.170	94.170	96.053	837.853		
		4d	GENERALI	127.106	127.106	92.781	67.551	59.531	62.150	63.393	64.281	663.899		
		5d	SERVIZI (portierato)	255.266	263.905	264.055	197.226	255.148	252.623	261.750	264.368	2.014.341		
		6d	ALTRI	53.038	18.595	15.794	15.348	19.692	22.951	24.633	25.397	195.448		
			AMMORTAMENTI	175.289	175.289	175.289	175.289	175.289	175.289	175.289	223.289	1.498.312		
		totale COSTI DIRETTI			1.364.384	1.234.279	1.168.952	986.738	1.144.913	1.246.007	1.312.663	1.325.270	9.783.204	
			COSTI INDIRETTI e di STRUTTURA											
			1I	PERSONALE	92.534	89.066	88.379	77.793	89.151	113.133	116.527	118.741	785.323	
	2I	ALTRI COSTI PERSONALE	16.797	16.635	17.001	17.394	18.150	23.415	23.767	24.242	157.400			
	3I	MANUTENZIONI	3.319	3.377	3.471	3.203	3.548	3.724	3.791	3.866	28.300			
	4I	GENERALI	6.454	6.679	6.798	6.622	7.156	7.413	7.561	7.758	56.440			
	5I	SERVIZI	16.430	16.782	17.801	20.570	21.366	27.163	27.832	28.611	176.546			
	6I	ALTRI	29.322	29.011	30.133	31.127	37.055	39.088	39.987	40.387	276.109			
totale COSTI INDIRETTI e di STRUTTURA			164.856	161.550	163.583	156.709	176.426	213.925	219.464	223.605	1.480.118			
TOTALE SOSTA			1.529.240	1.395.829	1.332.535	1.143.447	1.321.339	1.459.932	1.532.127	1.548.874	11.263.323			
ZTL	COSTI DIRETTI	1d	PERSONALE (impiegati)	147.980	150.719	164.856	134.663	162.104	170.209	173.613	177.086	1.281.230		
		185.877	2d	ALTRI COSTI PERSONALE	8.095	8.111	8.287	8.322	8.442	8.985	9.129	9.220	68.591	
		192.036	3d	MANUTENZIONI (telecomandi pilomat)	33.855	29.966	61.195	6.547	3.022	3.378	3.378	3.378	144.719	
		208.614	4d	GENERALI	21.836	27.336	31.209	34.902	35.165	36.361	37.088	37.459	261.356	
		176.685	5d	SERVIZI	23.846	24.448	14.532	13.588	14.657	27.255	27.936	28.216	174.478	
		210.733	6d	ALTRI	10.456	9.775	11.988	3.566	5.221	7.057	7.311	7.384	62.758	
		252.672		AMMORTAMENTI	50.567	50.567	50.567	50.567	50.567	50.567	59.567	59.567	422.532	
		totale COSTI DIRETTI			296.635	300.922	342.634	252.154	279.177	303.812	318.022	322.309	2.415.664	
			COSTI INDIRETTI e di STRUTTURA											
			1I	PERSONALE	25.224	27.980	29.749	27.542	33.389	69.309	70.973	71.692	355.848	
	2I	ALTRI COSTI PERSONALE	4.579	5.226	5.722	6.158	6.798	4.168	4.235	4.278	41.164			
	3I	MANUTENZIONI	309	304	355	316	524	636	674	681	3.798			
	4I	GENERALI	839	846	865	1.077	1.104	1.266	1.300	1.313	8.609			
	5I	SERVIZI	2.554	2.788	2.671	3.209	3.692	4.636	5.100	5.151	30.000			
	6I	ALTRI	5.827	5.975	6.004	5.967	6.704	7.068	7.846	7.924	53.315			
totale COSTI INDIRETTI e di STRUTTURA			39.331	43.119	45.366	44.269	52.411	87.083	90.126	91.028	492.734			
TOTALE ZTL			335.966	344.041	388.000	296.423	331.588	390.895	408.149	413.337	2.908.398			
BIKE	COSTI DIRETTI	1d	PERSONALE (impiegati, operai)	17.154	17.636							34.790		
		2d	ALTRI COSTI PERSONALE	3.114	3.294								6.408	
		3d	MANUTENZIONI (cartellonistica stradale)	16.270									16.270	
		4d	GENERALI (affitto Camelot punto bici)			27.322							27.322	
		5d	SERVIZI (contratto MOBIKE)			40.000	80.000	40.000				80.000	240.000	
		6d	ALTRI	1.203	2.275								3.478	
totale COSTI DIRETTI			48.604	34.068	78.185	90.863	90.863	10.863	17.263	17.263	427.970			
	COSTI INDIRETTI e di STRUTTURA													
	1I	PERSONALE	1.088	1.088	1.684	773	773	1.247	1.260	1.272	9.186			
	2I	ALTRI COSTI PERSONALE												
	3I	MANUTENZIONI												
	4I	GENERALI												

		51 SERVIZI	61 ALTRI							
totale COSTI INDIRETTI e di STRUTTURA		1.088	1.088	1.684	773	773	1.247	1.260	1.272	9.186
TOTALE BIKE SHARING		49.692	35.156	79.869	91.636	51.636	12.110	18.523	98.535	437.156
settore	tipologia	rif.	categoria							
SCUOLABUS	COSTI DIRETTI	1d	PERSONALE (Impiegati, operai)							
	55.143	2d	ALTRI COSTI PERSONALE							
		3d	MANUTENZIONI							
		4d	GENERALI							
		5d	SERVIZI (consorzio TEA per esercizio trasporto)							
		6d	ALTRI COSTI AMMORTAMENTI							
totale COSTI DIRETTI		788.829	789.824	845.053	523.656	822.841	942.309	1.005.065	1.021.555	6.739.131
COSTI INDIRETTI e di STRUTTURA		11	PERSONALE							
		21	ALTRI COSTI PERSONALE							
		31	MANUTENZIONI							
		41	GENERALI							
		51	SERVIZI							
		61	ALTRI							
totale COSTI INDIRETTI e di STRUTTURA		16.590	17.175	17.305	14.450	17.411	18.004	18.953	19.142	139.030
TOTALE SCUOLABUS		805.419	806.999	862.358	538.106	840.252	960.313	1.024.018	1.040.697	6.878.161
TOTALE										
TOTALI COSTI DIRETTI		2.498.451	2.359.091	2.434.823	1.853.411	2.297.794	2.502.990	2.653.013	2.766.396	19.365.970
TOTALI COSTI INDIRETTI e di STRUTTURA		221.866	222.932	227.938	216.201	247.022	320.259	329.803	335.047	2.121.068
TOTALE COSTI		2.720.316	2.582.024	2.662.761	2.069.611	2.544.816	2.823.250	2.982.816	3.101.443	21.487.037
di cui COSTO LAVORO		952.035	889.108	897.931	783.800	927.201	1.087.512	1.105.340	1.119.416	7.762.443
di cui AMMORTAMENTI		247.006	247.006	247.006	247.006	247.006	247.006	310.406	310.406	2.102.846
COSTO DEL VENDUTO		2.171.275	2.095.911	2.167.824	1.688.806	2.020.609	2.138.632	2.217.070	2.321.621	16.821.748
CANONE		850.000	850.000	850.000	850.000	850.000	850.000	850.000	850.000	5.200.000
TOTALE COSTI		3.370.316	3.232.024	3.312.761	2.719.611	3.194.816	3.473.250	3.632.816	3.751.443	26.687.037

Ipotesi di riequilibrio

L'ipotesi formulata per il riequilibrio del Piano Economico Finanziario, a partire da quella condivisa tra Concedente e Concessionario nel maggio 2019, è stata poi via via rivista, sia integrando ulteriori fattori derivanti da forza maggiore e/o scelte del Concedente, sia valutando l'andamento reale dei successivi anni di gestione ed eventuali piccoli interventi di compensazione, arrivando ad un valore dello squilibrio ridotto, tale da quantificare in 17 mesi di ulteriore gestione, a partire dal gennaio 2025, il tempo necessario a generare gli effetti compensativi.

In considerazione di una proroga della gestione sono poi da valutarsi le necessità contestualmente maturate da parte del Comune (Concedente) sulla gestione delle attività oggetto di contratto, in modo tale che esse sia considerate già da subito come parte dell'equilibrio economico finanziario ripristinato e non valutate successivamente come ulteriori fattori.

Di seguito l'elenco non esaustivo di tali necessarie revisioni del contratto di servizio, che si intendono integrate nella presente proposta di riequilibrio:

- l'assestamento del numero e localizzazione degli stalli di sosta a pagamento attribuiti alla concessione;
- la rimodulazione delle norme che regolano il rilascio di abbonamenti di sosta e/o di permessi per l'accesso alla ZTL e AP, anche solo limitatamente a determinate aree circostanziate;
- un adeguamento ISTAT – anche parziale - delle tariffe di sosta e di transito e sosta in ZTL e AP e del corrispettivo di rimborso spese per l'emissione dei preavvisi di sosta per ogni sanzione andata a buon fine;
- l'inclusione della zona ZTL nelle aree soggette alle verifiche di accertamento ad opera degli ausiliari della sosta al fine di addivenire ad un puntuale controllo degli incassi;

la gestione del nuovo sistema di bike sharing - free floating in cui l'operatore dovrà garantire, all'interno dell'area condivisa con il Comune, 250 biciclette, di cui almeno 100 a pedalata assistita, i servizi accessori di riposizionamento delle biciclette tramite cargo-van, di manutenzione continua dei mezzi e tariffe a carico dell'utenza concordate con il Comune e l'esecutore del servizio;

- la gestione dei telecomandi per i dissuasori mobili installati fino a tutto il 2024 ed eventualmente di ulteriori 3;
- la gestione del nuovo assetto di regolazione degli accessi elettronici alla ZTL, in ragione della sostituzione dei varchi, del software e dell'allestimento di nuovi varchi in entrata, in uscita e di controllo delle corsie preferenziali;
- la gestione della sosta nell'area ospedaliera sulla base del piano della sosta proposto dall'AUSL.

Nel valutare il ripristino dell'equilibrio economico e finanziario della concessione per il periodo di ulteriori mesi 17 si intende inoltre acquisito e annullato tutto ciò che era stato riconosciuto dal tavolo tecnico, come squilibrio imputabile a scelte unilaterali del Concedente o di causa di forza maggiore, evidenziate in diverse comunicazioni del Concessionario a partire dal 12/12/2018, concernenti le rivisitazioni di fatto del piano della sosta, del servizio di bike sharing e del sistema di controllo e gestione permessi della ZTL, oltreché le modifiche tariffarie adottate e le nuove esigenze maturate in capo al Concedente relativamente ai tre servizi oggetto di concessione e con essi gli effetti riconosciuti dalle delibere di Giunta Comunale, la n. 73 del 2 aprile 2019 3 la n.99 del 16 maggio 1999.

Nell'ambito di una proroga della gestione fino a maggio 2026 si intende quindi:

- inalterato il canone di concessione;
- il mantenimento in carico al Concessionario di tutti gli oneri di gestione dei varchi ZTL e dei permessi di accesso del nuovo sistema di varchi introdotto nel 2024;
- il mantenimento in capo al Concessionario di tutti gli oneri di gestione remota dei dissuasori presenti sul territorio comunale e dei telecomandi necessari ad attivarli, per l'intera durata della concessione, includendo la possibilità di incrementare il numero degli stessi di 3 unità, con incremento della potenziale platea necessitante abilitazioni/telecomandi per abbassamento 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;
- mantenimento del nuovo sistema di bike sharing a flusso libero, con 250 biciclette, di cui almeno 100 a pedalata assistita;
- mantenimento del servizio di trasporto scolastico ivi comprese le eventuali navette per la cosiddetta "Scuola diffusa";
- sviluppo del piano della sosta dell'area ospedaliera sulla base delle indicazioni fornite da AUSL e determinate da ordinanza del Comune, compreso un rifacimento complessivo della segnaletica orizzontale e verticale sulla base delle innovazioni introdotte e della necessità comunque presente di fornire indicazioni chiare agli utenti, relativamente alle diverse tipologie di sosta e tariffa attuate.

5. INQUADRAMENTO GIURIDICO

Gli elementi di scostamento/disequilibrio sono riferibili a due aspetti, scelte del Concedente difformi da quelle sancite nei margini di scostamento previsti dalla concessione, relativamente al numero complessivo degli stalli di sosta originariamente previsti dalla gara, a cui si aggiungono i minori ricavi dovuti all'evento pandemico da virus Covid-19, che costituiscono un rischio causato da forza maggiore non imputabile in alcun modo al Concessionario e al Concedente.

Come da Linee Guida Anac n. 9 del 2018, i rischi di forza maggiore sono, infatti, legati ad eventi che hanno carattere eccezionale ed imprevedibile, che non possono essere addebitati a volontà e/o a comportamenti del Concessionario.

A titolo esemplificativo, ai sensi delle succitate Linee Guida Anac 9/2018, possono considerarsi come rischi di forza maggiore:

- a) scioperi o manifestazioni di protesta, fatta eccezione per quelli che riguardano l'affidatario di lavori o servizi oggetto del contratto di PPP;
- b) guerre o atti di ostilità, comprese azioni terroristiche, sabotaggi, atti vandalici e sommosse, insurrezioni e altre agitazioni civili;
- c) esplosioni, radiazioni e contaminazioni chimiche;
- d) fenomeni naturali avversi di particolare gravità ed eccezionalità, comprese esondazioni, fulmini, terremoti, siccità, accumuli di neve o ghiaccio, riconosciuti come disastri o catastrofi dall'Autorità competente;
- e) epidemie e contagi;
- f) indisponibilità eccezionale di alimentazione elettrica, gas o acqua per cause non imputabili all'amministrazione, all'operatore economico o a terzi affidatari di lavori o servizi oggetto del contratto;
- g) impossibilità eccezionale, imprevista e imprevedibile, per fatto del terzo, di accedere a materie prime e/o servizi necessari alla realizzazione dell'intervento. I rischi di forza maggiore, a differenza dei rischi di tipo operativo o di gestione in capo al Concedente, rimangono allocati in capo all'amministrazione Concedente e danno diritto ad una revisione del PEF.

L'art. 165, comma 6, del D. Lgs. 50/2016 (vecchio codice dei contratti applicabile alla concessione de quo, essendo antecedente al 01/04/2023) dispone, infatti, quanto segue: "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. Pertanto, a fronte del diritto di chiedere la revisione del contratto riconosciuto al Concessionario, è configurabile in capo all'amministrazione Concedente un obbligo legale di rinegoziazione. Peraltro la stessa bozza di convenzione (documento parte integrante del bando di gara) all'art. III - 7.1 - Equilibrio Economico Finanziario, dispone espressamente che è facoltà del Concessionario ripresentare il Piano Economico Finanziario e richiedere al Concedente una modifica delle condizioni della concessione in presenza di eventi o di circostanze non imputabili al Concessionario che alterino i presupposti e le condizioni di equilibrio economico finanziario, quale il venire in essere di un evento di forza maggiore, la cui definizione viene esplicitata all'Art. I - 2 – Definizioni della medesima bozza di convenzione, come segue: "Forza Maggiore: indica ogni evento, atto, fatto o circostanza assolutamente imprevisto o imprevedibile, non direttamente imputabile alla parte che lo invoca e che non sia stato possibile

impedire utilizzando la dovuta diligenza, tale da rendere impossibile, in tutto o in parte, in modo obiettivo e assoluto, l'adempimento delle obbligazioni, in via temporanea o permanente, ivi comprese le circostanze che costituiscono causa di impossibilità sopravvenuta, sia essa temporanea o definitiva (...)."

Quanto, poi, al secondo elemento di scostamento/disequilibrio, ovvero i minori ricavi dovuti alla soppressione/ mancata realizzazione di numerosi stalli previsti nel Piano della Sosta allegato al bando di gara, tali scelte sono state motivate da necessità incorse al Comune in tema di mobilità o per lavori o per la concessione di aree esterne a bar e ristoranti.

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 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..."

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.

- *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. Si tratta, pertanto, di una modifica 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 per il tempo concordato, 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).

APPENDICE.

ANALISI COMPARATA DELLA GESTIONE DELLA SOSTA IN ALTRE CITTA'

Emilia - Romagna

Città	Gestore	Modalità Affidamento piano sosta	Anni durata affidamento	anno inizio	Scadenza
Reggio Emilia	Consorzio TEA	gara pubblica	8	2017	2024
Forlì	FMI Srl - Forlì Mobilità Integrata	affidamento in house	7	2018	2024
Parma	Infomobility S.p.A	affidamento in house	10	mag-22	mag-32
Rimini	Anthea S.r.l	affidamento in house			
Imola	Area Blu SpA	affidamento in house			
Ferrara	Ferrara Tua S.p.A	affidamento in house			
Ravenna	Azimut SpA	affidamento con gara a doppio oggetto			
Modena	Modena Parcheggi SpA	gara pubblica mediante project financing	40	2008	2047
Bologna	BOMOB Scarl	gara pubblica	3	2021	2024
Piacenza	Piacenza Parcheggi SpA	gara pubblica mediante project financing		2013	

Parma

Sosta su strada 14.000 stalli blu (**1,20 – 1,50 Euro all'ora**) gestiti con un contratto in house con Infomobility spa (100% Comune di Parma), produce entrate per circa 6.000.000 Euro annui dalla sosta.

Dal 2022 contratto decennale – Infomobility paga un canone (1.000.000/1.500.000) ad un'altra società in house che gestisce del patrimonio stradale. Infomobility gestisce anche la ZTL con circa 12/13 (?) milioni di multe dai varchi (permesso ZTL 1 auto residenti diritto emissione). Circa 40.000 permessi (20.000 residenti) per 4.000 stalli. Hanno dimostrato che la gestione in house è utile mettendo servizi di mobilità e investimenti più convenienti rispetto alle proposte pf privati.

Nessun parcheggio gratis.

Parcheggi scambiatori 8 (esterni) serviti da linee autobus ordinarie, con 4.10 Euro di tariffa bus giornaliera pluriviaggi oppure prezzi di corsa semplice.

Parcheggi in struttura 10 (2.800 stalli + box residenti) è gestita da Arpinge tramite APCOA con un project che scade nel 2050. No PEF – richiesta di ripiano 8/10 mln

Ci sono vincoli contrattuali (1989) che obbligano il Comune a tenere tariffe equilibrate con quelle dei parcheggi in struttura. Attorno ai parcheggi in struttura la sosta deve non esserci o avere tariffe superiori.

Due parcheggi fatti con un project del 2000 gestiti da Bonatti con project simili alla Zucchi, per remunerare investimenti edilizi. – richiesta ripiano circa 2,5 milioni accordato.

Titoli sosta	di	Descrizione	Tariffa
M		mensile	60 €
MS - AM		mensile mezza giornata	35 €
MS - PM		mensile mezza giornata	35 €
G		giornaliero	7 €
SG - AM		semi giornaliero mattino	4 €
SG - PM		semi giornaliero pomeriggio	4 €
G/Z		transito e sosta giornaliera in ZTL	10 €
B/Z		transito e sosta giornaliera biorararia	5 €
RO/Z		ravvedimento operoso ZTL entro il primo giorno dal transito	15 €

Tariffe parcheggi in struttura:

DUS	1.80
TOSCHI	2.30
DUC	2.30
GHIAIA	2.00
STAZIONE	1.40
ABBEVERATA (OSPEDALE)	1.50

Modena

Parcheggi blu in strada 5450 stalli (**tariffe da 2.40 a 0.70 Euro l'ora**) Gara a Modena Parcheggi 2017 con gara. Fino al 2040, sosta superficie, altro parcheggio e sosta superficie. Residenti ZTL

Titoli sosta	di	Descrizione	Tariffa
M		mensile	40 € res 23 € lav
MS - AM		mensile mezza giornata	35 €
MS - PM		mensile mezza giornata	35 €
G		giornaliero	7 €
SG - AM		semi giornaliero mattino	4 €
SG - PM		semi giornaliero pomeriggio	4 €
G/Z		transito e sosta giornaliera in ZTL	10 €
B/Z		transito e sosta giornaliera biorararia	5 €
RO/Z		ravvedimento operoso ZTL entro il primo giorno dal transito	15 €

Parcheggio gratis Piazzale Tien An Men (490 posti a 1.000 metri dalla Ghirlandina)

5 parcheggi scambiatori serviti da normali linee bus a pagamento

Parcheggio Novi Sad in struttura 1700 posti auto, 1.40 Euro l'ora, 50 Euro mese per i residenti, 60 Euro mese per gli operatori ZTL, 80 Euro mese per tutti.

Bologna

Prima gestione ATC e poi TPER con affidamento diretto, interrotto perché TPER non era più una gestione in house. Gara per la gestione della sosta gestita da agenzia della mobilità nel 2019. (TPER è stata esclusa per un errore informatico) ha vinto ENGIE. Tutta la sosta in superficie + ztl + promozione mobilità ciclistica rastrelliere pompe ciclostazioni.

Alcuni parcheggi in struttura sono gestiti da soggetti diversi tramite project financing.

Piacenza

Gestita da una società privata (Lodetti)

<https://www.ilpiacenza.it/politica/alternativa-per-piacenza-piazza-cittadella-parcheggi-cugini-rabuffi.html>

Piazza Cittadella, App: «Dove sono i soldi che la società di parcheggi deve al Comune?» novembre 2022

Ravenna

Sosta gestita da Azimut S.p.A. è società mista a capitale pubblico-privato, costituita a seguito di procedura concorsuale ad evidenza c.d. "doppio oggetto" per la scelta del socio privato con compiti operativi. Detta procedura, come fattispecie di affidamento di servizi pubblici locali, ha comportato sia la scelta del socio privato che l'affidamento dei servizi (mediante contratti di servizio) da parte degli enti locali: in specifico, Comune di Ravenna (servizi cimiteriali, verde, disinfestazione, toilette automatiche, sosta), Cervia (servizi cimiteriali, disinfestazione, sosta), Comune di Faenza (servizi cimiteriali), Comune di Castel Bolognese (servizi cimiteriali).

I servizi riguardano direttamente o indirettamente la gestione del territorio e dei beni pubblici nell'interesse della cittadinanza ed in particolare:

- La gestione dei servizi cimiteriali (incluse le operazioni di polizia mortuaria);
- La gestione di cremazione salme;
- La gestione di camere mortuarie;
- La gestione della manutenzione del verde pubblico;
- La gestione dell'igiene ambientale attraverso attività antiparassitarie, fitoiatriche, disinfestazione e disinfezione;
- La gestione di toilette pubbliche;
- La gestione di servizi manutentivi;
- La gestione di servizi di tipo tecnico progettuale;
- La gestione di servizi ausiliari ai precedenti;
- La gestione di servizi di sosta.

Ferrara

Gestione da parte di una società in house del Comune "Ferrara Tua"

Con la fusione per incorporazione inversa tra Holding Ferrara Servizi e Ferrara Tua, Ferrara Tua Spa dal 1/1/2023 è diventata una multiservizi, un polo unico per la gestione diretta ed indiretta di servizi pubblici, locali o d'interesse generale, del Comune di Ferrara che ne detiene il 100% della proprietà.

Servizi: sosta, igiene pubblica, cimiteri, verde

Cesena

Gestione in house.

ATR - Gestione della sosta a pagamento e delle relative aree, mobilità in generale, mobilità di particolari categorie di utenti, gestione degli accessi nelle aree a traffico limitato e relativi impianti tecnologici, segnaletica orizzontale, verticale e luminosa, gestione di veicoli per la mobilità urbana a basso impatto ambientale e per il bike sharing.

Rimini

Affidamento a gara a Consorzio Sociale Romagnolo (consorzio di cooperative sociali)

Forlì

Gestione in house tramite la srl FMI

Milano Torino

Gestione tramite affidamento alle società pubbliche di trasporto pubblico ATM e GTT vincitrici della “gara” del trasporto pubblico

Firenze

Gestione in house tramite la spa Firenze Parcheggio

Elenco alcune città capoluogo del nord Italia ove la gestione della sosta è in affidamento diretto “in house providing”:

Città	N. Abitanti	Gestore	tipo società	Anni durata affidamento	anno inizio	Scadenza
Genova	583.601	GENOVA SpA	Genova Parcheggio è una società partecipata del Comune di Genova, dell'Istituto Giannina Gaslini e dell'IRCCS Ospedale Policlinico San Martino	5	2021	2025
Udine	99.341	Sistema Sosta e Mobilità SpA		20	2021	2041
Monza	122.813	Monza Mobilità S.r.l.	Monza Mobilità S.r.l. società interamente partecipata dal Comune di Monza.	5	2019	2023
Verona	257.353	AMT SpA	società a totale partecipazione pubblica (Comune di Verona)	6	2019	2024
La Spezia	93.678	ATC - Mobilità e Parcheggio	Società partecipata dal Comune di Spezia	11	2019	2029
Forlì	117.946	FMI Srl - Forlì Mobilità Integrata	Società partecipata dal Comune di Forlì	7	2018	2024
Pisa	90.488	PISAMO Srl	società in house, costituita nel 2006 prima a capitale pubblico e privato e nel 2017 interamente pubblico (Comune di Pisa e altri Comuni limitrofi)	34	2017	2050
Palermo	673.735	AMAT Palermo SpA	società partecipata dal Comune di Palermo (100%)	21	2015	2035
Mantova	49.308	Aster agenzia ai servizi al territorio srl	Società Partecipata dal Comune di Mantova al 100%	13	2013	2025
Padova	209.829	APS Holding SpA	Società Partecipata dal Comune di Padova (99,99%)	21	2011	2031
Brescia	196.670	Brescia Mobilità	Società Partecipata dal Comune di Brescia, che controlla a sua volta altre 2 società (Brescia trasporti e Brescia Metro)	85	2015	2100
Ancona	100.696	M&P Mobilità&Parcheggi Spa,	Società Partecipata dal Comune di Ancona	10	2015	2025
Parma	194.417	Infomobility S.p.A	società in house 100% Comune di Parma	10	mag-22	mag-32
Rimini	148.908	Anthea S.r.l	società partecipata al 99,9% da Rimini Holding SpA, società strumentale “in house”, costituita nel 2010, attualmente partecipata al 100% dal Comune di Rimini			
Imola	69.951	Area Blu SpA	proprietà del Comune di Imola e del Consorzio A.M.I., ai quali si sono aggiunti: nel 2006 il Comune di Dozza e quello di Castel San Pietro Terme, nel 2007 la Provincia di Bologna, nel 2010 la Provincia di Forlì Cesena, nel 2013 il Nuovo Circondario Imolese, nel 2017 il Comune di Medicina e nel 2019 il Comune di Mordano.			
Cremona	71.414	AEM SpA	società partecipata al 100% dal Comune di Cremona			
Como	83.651	CSU (Como Servizi Urbani) Srl	società partecipata al 100% dal Comune di Como			
Pescara	120.420	Pescaramultiservice srl	società partecipata al 100% dal Comune di Pescara			
Ferrara	132.009	Ferrara Tua S.p.A	società partecipata al 100% dal Comune di Ferrara			

Tariffe sosta e ztl in alcune città

Città	Centro		Fuori dal centro		Festivi
	Fascia oraria	Tariffa	Fascia oraria	Tariffa	
Reggio Emilia	08:00 - 13:00 15:00 - 20:00	ROTAZIONE 1,20 € prima ora 1,50 € ogni ora aggiuntiva ALTRE ZONE CENTRO € 1,00/ora Sosta gratuita: 15 Minuti (1 volta al giorno) CONTROVIALI € 0,70 1^ ora - 0,50 ore successive - Franchigia 30 min.	08:00 - 13:00 15:00 - 20:00	0,50 prime due ore 0,50 ogni ora aggiuntiva Sosta gratuita: 60 minuti (1 volta al giorno)	Esclusi
Piacenza	09:00 - 19:00	1,05 € la prima ora, 2,10 € le ore successive	09:00 - 19:00	1,05 € la prima ora 1,25 € le ore successive	Esclusi
Parma	08.30-19.30 centro ZTL 08.30-19.30 zona 1 e 2	€ 1,50 = prima ora € 1,80 = seconda ora	09:00 - 12:30 14:30 - 19:00	€ 1,20 = 1 ora	Esclusi
Modena	08:00 - 13:00 14:30 - 20:00	la prima ora euro 2,00 la seconda ora euro 2,50 la terza ora euro 3,00	08:00 - 13:00 14:30 - 20:00	marginetti esterni euro 0,60 all'ora marginetti interni euro 0.90 all'ora franchigia di 15 minuti: la sosta per massimo 15 minuti è gratuita	Esclusi
Bologna	08:00 - 20:00	1 ora euro 2,40	08:00 - 18:00	1 ora euro 1,80	Esclusi
Mantova	08:00 - 13:00 14.30 - 20:00	1,70 € all'ora	08:00 - 13:00 14.30 - 20:00	0,8 € all'ora	Si paga in centro
Brescia	09:00 - 22:00	Tariffa oraria: €2,40	9:00 - 12:30 14:30 - 19:00	tariffa oraria: € 1,20	Esclusi

TARIFFE PERMESSI DI SOSTA E TRANSITO PER RESIDENTI			
		1° auto	2° auto
Reggio Emilia	ZTL CENTRO STORICO	Permesso Residenti solo transito in ZTL e CENTRO STORICO: gratuito Permesso Residenti sosta in ZTL e CENTRO STORICO: € 8/anno Pass solo TRANSITO riservato a coloro che dimostrino la possibilità di utilizzo di un BOX o AREA CORTILIZIA PRIVATA in AP o ZTL: € 3/anno	Permesso Residenti in ZTL €104/anno in centro storico
	FUORI CENTRO STORICO	Permesso Residenti di una zona con sosta a pagamento fuori centro storico: € 8/anno	
Piacenza	ZTL	€ 75/anno per Residenti e domiciliati in ZTL per i veicoli per i quali non è disponibile un posto auto privato - PASSAZZURRO TRANSITO E SOSTA IN ZTL PER RESIDENTI E DOMICILIATI per una sola auto tra quelle di un nucleo familiare che non disponga di alcun posto auto, e sosta gratuita negli spazi individuati con strisce blu situati nella zona confinante con la ZTL scelta al momento del rilascio del pass. Modulo	
	FUORI ZTL	€ 40/anno	
Parma	ZTL	€ 15/anno	€ 35/anno
Modena	ZTL	Permessi per Residenti e domiciliati senza autorimessa in ZTL (PERMESSO MINITCKET VERDE): Auto di lunghezza inferiore a m 3,30 € 42/anno Auto di lunghezza da m 3,30 a m 4,50 € 60/anno Auto di lunghezza da m 4,50 a m 4,90 € 90/anno Auto di lunghezza superiore a m 4,90 € 120/anno	
	FUORI ZTL	€ 40/anno Abbonamento Residenti Zone Margini Esterni, Zone Margini Interni, Zone Viali, Zone VIALI-STAZIONE	
Bologna	CENTRO E ZONE A RIGHE BLU	Gratuito , nel caso ci siano più intestatari dello stesso veicolo, residenti in settori/zone di sosta diversi, occorre scegliere in quale settore/zona preferisci la sosta gratuita. L'ufficio, infatti, rilascia solo un titolo di esenzione dal pagamento della sosta.	€ 120/anno
Monza	ZTL	permesso di sosta residenti 150 €, accesso alla ZTL gratuito	
Ravenna	ZTL	€ 20 per tre anni per permesso residenti; per i domiciliati € 20 ogni anno	
Ferrara	ZTL	Permesso annuale gratuito per residenti e domiciliati nelle ZTL o AP. o nelle strade corridoio senza posto auto in area privata o con posto auto in area privata. Permesso annuale al costo di € 250 per i Residenti delle ZTL o AP proprietario di un posto auto ma che non vi ricorrono per ricoverare il proprio veicolo . I Residenti fuori ZTL e AP con posto auto in ZTL in affitto o comodato pagano un permesso annuale € 250	
Verona	ZTL	€ 10 emissione + canone mensile € 18/28 a seconda della zona	

Di seguito si riporta la tabella riassuntiva di una previsione dei ricavi (netto IVA) al 2035, con adeguamento delle tariffe SOSTA e ZTL sulla base dell'incremento ISTAT degli ultimi 10 anni e in riscontro al benchmark effettuato per i capoluoghi limitrofi, in modo particolare Parma e Modena.

RICAVI												
<i>anno</i>	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	TOTALE
ZIL	528.346 €	772.630 €	784.219 €	795.983 €	807.922 €	820.041 €	832.342 €	844.827 €	857.499 €	870.362 €	883.417 €	8.797.590 €
SCOSTA	2.762.891 €	3.165.683 €	3.213.188 €	3.261.366 €	3.310.286 €	3.359.941 €	3.410.340 €	3.461.465 €	3.513.417 €	3.566.119 €	3.619.610 €	36.644.316 €
TOTALE	3.291.237 €	3.938.313 €	3.997.388 €	4.057.349 €	4.118.209 €	4.179.982 €	4.242.682 €	4.306.322 €	4.370.917 €	4.436.481 €	4.503.028 €	45.441.906 €
ZUCCHI ricavi sosta		625.400 €	619.146 €	622.242 €	629.709 €	637.265 €	644.912 €	652.651 €	660.483 €	668.409 €	676.430 €	6.436.647 €
Zucchi Plusvalenza box		- €	96.000 €	96.000 €	96.000 €	96.000 €	96.000 €	96.000 €	96.000 €	96.000 €	48.000 €	816.000 €
TOTALE		625.400 €	715.146 €	718.242 €	725.709 €	733.265 €	740.912 €	748.651 €	756.483 €	764.409 €	724.430 €	7.252.647 €
TOTALE RICAVI CON ZUCCHI		4.563.713 €	4.712.534 €	4.775.590 €	4.843.917 €	4.913.247 €	4.983.594 €	5.054.973 €	5.127.400 €	5.200.889 €	5.227.458 €	49.403.316 €

Sono esclusi i ricavi derivanti dall'accertamento della sosta le cui sanzioni e i rispettivi introiti, sono in capo al Comune.

Nel 2023 sono state elevati n° 42810 preavvisi di sanzioni.