



COMUNE DI
REGGIO NELL'EMILIA

I.D. n. **95**

in data **15/05/2026**

Estratto del Verbale di Seduta

DELLA GIUNTA COMUNALE DI REGGIO EMILIA

L'anno **duemilaventisei** addì **15 - quindici** - del mese **maggio** alle ore **10:30** nella sede municipale, ritualmente convocata, si è riunita la Giunta Comunale, per la trattazione del seguente oggetto:

APPROVAZIONE DELLE LINEE DI INDIRIZZO PER L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO PUBBLICO LOCALE DI GESTIONE DELLA SOSTA E DI ULTERIORI SERVIZI COMPLEMENTARI PER LA MOBILITA' LOCALE TRAMITE SOGGETTO "IN HOUSE" E TRASMISSIONE AL CONSIGLIO COMUNALE DELLA RELAZIONE ex Art. 14, comma 1, lett. c) del D. Lgs. 201/2022.

Alla discussione dell'oggetto sopraindicato, sono presenti:

MASSARI Marco	Sindaco	SI
DE FRANCO Lanfranco	Vice Sindaco	SI
BONDAVALLI Stefania	Assessore	SI
BONVICINI Carlotta	Assessore	SI
MAHMOUD Marwa	Assessore	NO
MIETTO Marco	Assessore	SI
NEULICHEDL Roberto	Assessore	SI
PASINI Carlo	Assessore	NO
PRANDI Davide	Assessore	SI
RABITTI Annalisa	Assessore	SI

Presiede: **MASSARI Marco**

Assiste il Vice Segretario Generale: **BEVILACQUA Alberto**

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che:

- con deliberazione di Consiglio Comunale n. 12 del 19/01/2026 è stata approvata la Nota di aggiornamento al D.U.P. (Documento Unico di Programmazione) 2026-2028;
- con deliberazione di Consiglio Comunale n. 13 del 19/01/2026 sono stati approvati il Bilancio di Previsione 2026 – 2028 ed i relativi allegati;
- con deliberazione di Giunta Comunale n. 14 del 29/01/2026 è stato approvato il Piano Esecutivo di Gestione 2026-2028 – Assegnazione risorse finanziarie per Macro obiettivi, ai sensi dell'art. 169 co 1 e 2.;
- con deliberazione di Giunta Comunale n.46 del 26/3/2026 è stato approvato il “Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) 2026/2028 e contestuale aggiornamento del Piano Esecutivo di Gestione e relativi allegati, approvato con GC 2026/14 del 29/1/2026 e successivi aggiornamenti”;
- con delibera di Consiglio Comunale n. 96 del 15/05/2023 è stato approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

Dato atto che :

- gli obiettivi del PUMS 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 a 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:
 - o parcheggi area urbana centrale;
 - o parcheggi del direzionale San Pellegrino;
 - o parcheggi stazione alta velocità;
 - o parcheggi Caserma Zucchi;
 - o 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, oltretutto dall'evoluzione del tessuto cittadino delle infrastrutture;

- nel patrimonio pubblico complessivo delle strutture di sosta sono inclusi anche due immobili/strutture edilizie destinate alla sosta, realizzate oltre vent'anni orsono, attualmente inserite nella gestione della sosta su strada, ma con complesse necessità di riqualificazione che ne comportano attualmente un uso parziale, il cui uso è stato inquadrato all'interno di politiche pubbliche e progetti di riqualificazione urbana più ampi rispetto alla funzione originale;
- 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.

Visto che:

1. 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;
2. l'aggiornamento del Piano della Sosta dovrà prevedere:
 - a. 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;
 - b. 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;
 - c. la qualificazione dell'offerta di sosta presso i principali attrattori di traffico, tra cui lo stadio, l'arena concerti, l'ospedale, i principali poli scolastici e le due stazioni ferroviarie al fine di garantire accessibilità e sosta minimizzando i disagi per i residenti;
 - d. la graduazione della regolamentazione degli accessi e della sosta del centro storico al fine di aumentare la capacità complessiva di sosta breve, a beneficio dei residenti e delle attività economiche ivi insediate;
 - e. una differente regolamentazione degli accessi e della sosta in centro storico che favorisca gli autoveicoli ecologici al fine di ridurre le emissioni inquinanti;
 - f. la riqualificazione degli spazi pubblici adibiti alla sosta dei veicoli ed in particolare dei parcheggi Marconi e Gasometro;
 - g. una migliore fruibilità agli stalli di sosta per le persone disabili;
 - h. la destinazione prevalente degli stalli di sosta nella ZTL a favore della residenza prevedendo eventuali infrastrutture a supporto;
 - i. una politica tariffaria di accesso in ZTL e di sosta per dar corso agli obiettivi prefissati;

3. 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 , pur non qualificandosi come servizio pubblico locale a rete;
4. 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.
1. 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;
2. in caso di affidamento effettuato a organismo *in house providing*, 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. Nel caso di affidamenti *in house* di importo superiore alle soglie di rilevanza europea in materia di contratti pubblici, gli enti locali e gli altri enti competenti adottano la deliberazione di affidamento del servizio sulla base di una qualificata motivazione che dia espressamente conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato ai fini di un'efficiente gestione del servizio, illustrando, i benefici per la collettività della forma di gestione prescelta con riguardo agli investimenti, alla qualità del servizio, ai costi dei servizi per gli utenti, all'impatto sulla finanza pubblica, nonché agli obiettivi di universalità, socialità, tutela dell'ambiente e accessibilità dei servizi, anche in relazione ai risultati conseguiti in eventuali pregresse gestioni *in house*, tenendo conto dei dati e delle informazioni risultanti dalle verifiche periodiche di cui all'articolo 30.

Rilevato che:

- le società *in house*, disciplinate nel Dlgs 175/2016, sono società sulle quali un'amministrazione esercita (singolarmente o congiuntamente con altre pubbliche amministrazioni) il controllo analogo cioè controllo analogo a quello esercitato sui propri

servizi, esercitano un'influenza determinante sia sugli obiettivi strategici che sulle decisioni significative della società controllata;

- ai sensi dell'art 16 del Dlgs 175/2016 le società *in house* ricevono affidamenti diretti di contratti pubblici dalle amministrazioni che esercitano su di esse un controllo analogo a quello esercitato sui propri uffici;
- il Dlgs 175/2016 all' art 4 commi 1 e 2 prevede che le amministrazioni pubbliche non possano, direttamente o indirettamente, costituire società aventi per oggetto attività di produzione di beni e servizi non strettamente necessarie per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali, né acquisire o mantenere partecipazioni, anche di minoranza, in tali società. Entro tali limiti le amministrazioni pubbliche possono, direttamente o indirettamente, costituire società e acquisire o mantenere partecipazioni in società esclusivamente per lo svolgimento delle attività sotto indicate:
 - a) produzione di un servizio di interesse generale, ivi inclusa la realizzazione e la gestione delle reti e degli impianti funzionali ai servizi medesimi;
 - b) progettazione e realizzazione di un'opera pubblica sulla base di un accordo di programma fra amministrazioni pubbliche, ai sensi dell'articolo 193 del decreto legislativo n. 50 del 2016;
 - c) realizzazione e gestione di un'opera pubblica ovvero organizzazione e gestione di un servizio d'interesse generale attraverso un contratto di partenariato di cui all'articolo 180 del decreto legislativo n. 50 del 2016, con un imprenditore selezionato con le modalità di cui all'articolo 17, commi 1 e 2;
 - d) autoproduzione di beni o servizi strumentali all'ente o agli enti pubblici partecipanti o allo svolgimento delle loro funzioni, nel rispetto delle condizioni stabilite dalle direttive europee in materia di contratti pubblici e della relativa disciplina nazionale di recepimento;
- il medesimo articolo al comma 4 prevede che le società *in house* abbiano come oggetto sociale esclusivo una o più delle attività di cui alle lettere a), b), d) ed e) del comma 2. Salvo quanto previsto dall'articolo 16, tali società operano in via prevalente con gli enti costituenti o partecipanti o affidanti.

Rilevato altresì che il Dlgs 36/2023 all'art 7, in materia dei affidamento *in house*, stabilisce che le stazioni appaltanti e gli enti concedenti possono affidare direttamente a società *in house* lavori, servizi o forniture, nel rispetto del principio di risultato, del principio di fiducia e del principio di accesso al mercato e che l'affidamento *in house* di servizi di interesse economico generale di livello locale è disciplinato dal decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201.

Considerato che:

- l'attuale situazione gestionale dei servizi di sosta appare segmentata e di complesso controllo per l'ente locale risultando pertanto necessario valutare per il futuro una nuova modalità che riunisca le varie aree adibite a sosta al termine delle rispettive concessioni

o affidamenti oltre alle nuove aree che verranno individuate negli appositi strumenti di programmazione territoriale;

- 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;
- il Comune intende perseguire una politica di riqualificazione dello spazio pubblico, in parte già programmata e finanziata, che renderà necessario nei prossimi anni modificare l'assetto funzionale della viabilità e delle aree di sosta, anche temporaneamente, alterando così l'offerta al di là della possibilità di poter prevedere tali variabilità all'interno di un contratto di gestione;
- la necessità di 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, risultando così strategico per l'Amministrazione esercitare un controllo sul servizio di gestione della sosta più efficace rispetto a quella praticabile ad un soggetto terzo;
- tra i vari modelli gestionali ammessi dalla normativa di settore vi è anche quello di un soggetto *in house*;
- prodromico alla creazione di un soggetto *in house* vi è uno studio su tutti i riflessi giuridici-economici anche per quanto riguarda gli oneri motivazionali richiesti dalle disposizioni di legge sopra richiamate;
- dalla lettura dei principi citati dal Dlgs 175/2016, Dlgs 36/2023 e Dlgs 201/2022 risulta necessaria una motivazione qualificata che dia espressamente conto del mancato ricorso al mercato ai fini di una efficiente gestione del servizio dimostrando la maggiore

idoneità della gestione di un servizio *in house* rispetto all'esternalizzazione dal punto di vista economico, qualitativo e dei benefici per la collettività.

Visto il parere ANAC n. 27 del 30 maggio 2023 il quale chiarisce che l'affidamento di servizi pubblici a un'azienda speciale richiede gli stessi adempimenti di un affidamento *in-house*, inclusa la verifica di congruità economica da parte dell'ente locale, in linea con il D.Lgs. 201/2022.

Considerato inoltre che:

- essenziale per effettuare una eventuale scelta sulla gestione tramite soggetto *in house* è il parametro della convenienza economica di tale modello rispetto alle altre modalità previste dal Dlgs 201/2022, senza la quale risulterebbe carente di un presupposto essenziale per motivare la scelta dell'Ente;
- la Giunta comunale, con deliberazione n. 225 del 23/10/2025, ha espresso la volontà di indirizzare attraverso il Piano della sosta gli strumenti di programmazione, regolazione e gestione della sosta su area pubblica verso un modello unitario, coordinato con le politiche di mobilità, orientato all'efficienza e semplicità d'uso e gradimento dei cittadini;
- nella medesima deliberazione la Giunta ha stabilito:
 - 1) che fosse necessario allineare la scadenza delle due diverse forme di gestione delle aree di sosta comunali a quello per la gestione della sosta in città stabilita nel 31/05/2026;
 - 2) che fosse necessario individuare, al termine del contratto di gestione della sosta in essere, un modello di gestione unitaria, al fine di permettere all'Amministrazione di valutare quale modello di gestione risulti preferenziale e quali lotti possono essere afferiti al modello di gestione scelto;
- la Giunta Comunale, con deliberazione n. 291 del 16/12/2025, aveva avviato un percorso di analisi in merito alla fattibilità di una gestione *in house* del servizio in oggetto, deliberando tra l'altro di:
 - i. 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;
 - ii. avviare un approfondimento istruttorio per valutare la fattibilità e la rispondenza agli obiettivi di qualità della gestione tramite soggetto *in house* 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, scolastica, persone con disabilità, flotta pubblica, car sharing, connessi alla regolazione della domanda di sosta sul territorio comunale;

- iii. approvare come linee di indirizzo dell'istruttoria i seguenti punti:
 - 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;
- iv. dare mandato al dirigente del Servizio Mobilità Urbana di predisporre l'istruttoria sulla fattibilità tecnica ed economica di affidamento della gestione *in house* del servizio in oggetto secondo le linee di indirizzo di cui al punto 3 mediante confronto di convenienza rispetto ad altri modelli di gestione e di produrre una apposita relazione entro il 30 marzo 2026;
- v. dare mandato al dirigente del Servizio Analisi dei bisogni programmazione, controlli e *governance* delle società partecipate di predisporre un'istruttoria in merito al modello di *governance* più efficiente di gestione *in house* e di produrre una apposita relazione entro il 30 marzo 2026;

Visti gli indirizzi espressi nella delibera di Giunta n. 291 del 16/12/2025 è stato avviato dagli uffici competenti un approfondimento istruttorio, in particolare sui procedimenti e modalità applicative del sistema *in house providing* rispetto agli attuali soggetti a controllo pubblico attori del servizio.

Valutato che:

- l'allegata Relazione funzionale all'istruttoria ex Art. 14, comma 1, lett. c) del D. Lgs. 201/2022 è stata predisposta in conformità a quanto previsto dall'articolo 14, comma 1, lettera c) del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 (di seguito «D. Lgs. 201/2022» o «Testo Unico sui Servizi Pubblici Locali di rilevanza economica»), recante il riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, in attuazione dell'articolo 8 della legge 5 agosto 2022, n. 118;
- la «Relazione funzionale all'istruttoria ex Art. 14, comma 1, lett. c) del D. Lgs. 201/2022 - «Affidamento *in house* dei servizi di gestione della sosta e di ulteriori servizi complementari per la mobilità locale» illustra come l'analisi comparativa delle opzioni, condotta in via preliminare e destinata ad essere approfondita nella successiva relazione ex Art. 17 mediante l'analisi di benchmark quantitativa, evidenzia che l'opzione dell'affidamento *in house* presenti, nel caso specifico dei servizi di mobilità

urbana del Comune di Reggio nell'Emilia, il miglior bilanciamento tra le esigenze di: controllo strategico e operativo da parte dell'ente locale, integrazione funzionale dei diversi servizi di mobilità, flessibilità gestionale e capacità di adattamento a mutamenti del contesto, efficienza economica e sostenibilità finanziaria;

- la Relazione allegata si configura, nella sua specifica funzione e nel disegno procedurale adottato dal Comune di Reggio nell'Emilia, come la prima componente di un percorso istruttorio articolato in due fasi distinte e logicamente consequenziali, assolvendo alla funzione propedeutica di definire il quadro giuridico di riferimento, descrivendo i servizi oggetto di affidamento, motivando le ragioni della scelta dell'affidamento *in house* quale modalità di gestione dei servizi pubblici locali in esame, costituendo infine il mandato istruttorio ai tecnici dell'Amministrazione per procedere all'individuazione – o, se del caso, alla costituzione – del soggetto *in house* cui affidare i servizi medesimi, nonché per la costruzione dell'intera operazione sotto il profilo tecnico, economico-finanziario e giuridico-societario;
- sarà redatta una successiva relazione ex Art. 17 del D. Lgs. 201/2022, a completamento dell'istruttoria e sulla base degli esiti del mandato conferito con il presente atto, conterrà, secondo il dettato normativo: l'identificazione puntuale del soggetto *in house* e la dimostrazione analitica della sussistenza dei requisiti di controllo analogo e di attività prevalente di cui alle Direttive 2014/23/UE e 2014/24/UE e al D. Lgs. 175/2016; il Piano Economico-Finanziario (PEF) asseverato, ai sensi dell'Art. 17, comma 4, del D. Lgs. 201/2022; l'analisi di benchmark dettagliata funzionale alla verifica della congruità economica dell'affidamento; la quantificazione puntuale dei livelli di costo e dei corrispettivi; la bozza del contratto di servizio; la definizione degli obblighi informativi verso l'ANAC ai sensi dell'Art. 17, comma 3, del D. Lgs. 201/2022;
- la scelta di orientarsi verso l'affidamento *in house providing* è motivata da ragioni di carattere strategico, organizzativo e di integrazione dei servizi di mobilità urbana, illustrate nell'allegata relazione e che trovano fondamento nella necessità di assicurare un governo unitario delle politiche di mobilità sostenibile, nella possibilità di realizzare economie di scopo e sinergie operative tra i diversi servizi, e nell'esigenza di garantire un controllo diretto sull'erogazione dei servizi medesimi da parte dell'ente locale;
- l'esperienza dell'Ente ha permesso di evidenziare una forte conflittualità nell'ambito degli affidamenti di servizi simili con procedura ad evidenza pubblica: in primis è da citare il procedimento giudiziale relativo alla procedura di gara per l'affidamento al Consorzio TEA, che pur risultando a sentenza correttamente e legalmente condotto, ha procurato disagi e ostacoli al Comune nell'esecuzione delle proprie competenze, pur in costanza di una qualità complessiva del servizio erogato dal concessionario; si rilevano, inoltre, criticità gestionali con gli operatori privati di ulteriori due servizi di sosta affidati tramite procedimenti di gara, con particolare riferimento alla flessibilità e alla possibilità di individuare servizi e attività maggiormente efficaci per l'utenza e per il servizio o ritardi nell'erogazione del canone concessorio;
- la presenza di un operatore *in house*, anche nell'ambito di percorsi di potenziale mutamento della mobilità locale (si pensi alla prossima procedura per l'affidamento del

servizio di TPL su gomma) permetterebbe di gestire con maggiore flessibilità la gestione di progettualità e mutamenti dei bisogni dell'utenza.

Visto che i servizi pubblici locali di rilevanza economica che potrebbero essere erogati attraverso la gestione *in house* analizzati in sede istruttoria sono la gestione della sosta a pagamento su area pubblica, comprensiva dei parcheggi a raso (cosiddette «strisce blu») e dei parcheggi in struttura (immobili) presenti sul territorio comunale; la gestione della Zona a Traffico Limitato (ZTL), ivi inclusi i sistemi di controllo telematico degli accessi e la gestione dei permessi; la messa a disposizione di un servizio di sharing mobility inclusivo del servizio di monopattini e bike sharing e la gestione del car sharing di quartiere; la gestione della flotta veicolare comunale.

Considerato infine che:

- i servizi di gestione della sosta a pagamento su strada e nelle strutture Parcheggio Marconi e Parcheggio ex Gasometro, la gestione della Zona a Traffico Limitato (ZTL), ivi inclusi i sistemi di controllo telematico degli accessi e dei permessi, il servizio di bike sharing e la gestione della sosta a pagamento nei parcheggi P1 e P2 limitrofi alla stazione ad Alta Velocità, risultano affidati attualmente tramite gara in favore del Consorzio TEA, e che l'affidamento al Consorzio TEA risulta in scadenza al 31 Maggio 2026 e che in tal senso la restante parte dell'attuale affidamento al Consorzio TEA, con particolare riferimento al trasporto scolastico - comprensivo di quello per scolari con specifiche esigenze di supporto, dovrà essere affidata tramite apposita gara;
- i diversi servizi di trasporto di persone con disabilità, attualmente affidati a Farmacie Comunali Riunite, ai sensi della Delibera di Consiglio Comunale n.121 del 26/05/2025 dovranno essere rinnovati entro il 2027 e risultano essere omologhi per caratteristiche strutturali e organizzative al trasporto scolastico a sua volta già integrato di servizi per scolari con specifiche esigenze di supporto;
- che la gestione del parco veicolare tramite "contratto di noleggio a lungo termine ed a breve termine (*car sharing*), di automezzi senza conducente", in scadenza l'8 settembre 2026, affidato a termine di Determinazione dirigenziale RUD 1643 del 09/12/2025, necessita di essere ridefinito e riassegnato.

Valutato altresì che :

- tra i veicoli societari che meglio potrebbero svolgere la funzione di soggetto *in house* risulta esservi il Consorzio ACT;
- in base alle considerazioni precedenti, i servizi pubblici che potrebbero afferire alla gestione *in house* sono: (a) la gestione della sosta a pagamento su area pubblica, comprensiva dei parcheggi a raso (cosiddette «strisce blu») e dei parcheggi in struttura (immobili) presenti sul territorio comunale; (b) la gestione della Zona a Traffico Limitato (ZTL), ivi inclusi i sistemi di controllo telematico degli accessi e la gestione dei permessi; (c) la messa a disposizione di un servizio di sharing mobility inclusivo del servizio di monopattini e bike sharing e la gestione del car sharing di quartiere; (e) la gestione della flotta veicolare comunale.

Visto il parere di regolarità tecnica ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs 267/2000 espresso dal dirigente dell'U.d.P. "Mobilità Urbana" in ordine al presente atto.

Dato atto che il presente atto non necessita del parere di regolarità contabile in quanto non comporta nuovi o maggiori oneri per l'Amministrazione comunale.

Visti

- la L. 241/1990;
- il D.Lgs. n. 267/2000;
- il Dlgs 201/2022;
- il Dlgs 36/2023;
- il Dlgs 175/2016;
- il vigente Regolamento degli Uffici e dei Servizi.

Con voti unanimi palesemente espressi

DELIBERA

- **di approvare** le seguenti linee di indirizzo :
 - **avviare** la verifica di idoneità su soggetti già controllati o partecipati dal Comune di Reggio Emilia che possano essere individuati quali idonei allo svolgimento della gestione *in house* dei servizi, partendo da quelli che hanno già una funzione legata ai servizi di mobilità urbana e una prevalente attività di servizio pubblico, considerando in tal senso in prima istanza il Consorzio ACT;
 - **proseguire** l'approfondimento istruttorio per valutare la fattibilità e la rispondenza agli obiettivi di qualità della gestione tramite soggetto *in house* del servizio pubblico locale di rilevanza economica di gestione della sosta a pagamento su area pubblica, comprensiva dei parcheggi a raso (cosiddette «strisce blu») e dei parcheggi in struttura (immobili) presenti sul territorio comunale, della gestione della Zona a Traffico Limitato (ZTL), ivi inclusi i sistemi di controllo telematico degli accessi e la gestione dei permessi, della messa a disposizione di un servizio di sharing mobility inclusivo del servizio di monopattini e bike sharing e della gestione del car sharing di quartiere attraverso la predisposizione della relazione ex Art. 17 del D.Lgs 201/2022, considerando in tal senso anche la necessità di integrare tale gestione con quella del parco veicolare del Comune;
 - **attivare** le procedure per l'affidamento tramite gara pubblica dei servizi di trasporto scolastico e trasporto delle persone con disabilità integrati;
- **prendere atto e trasmettere al Consiglio Comunale** la "Relazione funzionale all'istruttoria ex Art. 14, comma 1, lett. c) del D. Lgs. 201/2022 - Affidamento *in house*

dei servizi di gestione della sosta e di ulteriori servizi complementari per la mobilità locale” (Allegato, parte integrante e sostanziale del presente atto);

- **di dare mandato** al dirigente dell’UdP Mobilità Urbana di predisporre l’istruttoria sulla fattibilità tecnica ed economica di affidamento della gestione *in house* del servizio in oggetto mediante apposita relazione con i contenuti previsti dall’Art.17 D.Lgs. 201/2022, entro il 30 settembre 2026;
- **di adempiere** agli obblighi di pubblicità e trasparenza ai sensi del D.Lgs n. 33/2013 e s.m.i.

Inoltre,

LA GIUNTA COMUNALE

ritenuto che ricorrano particolari motivi di urgenza, al fine di completare l’istruttoria e procedere all’affidamento entro la scadenza dell’attuale servizio di gestione della sosta nelle aree di proprietà del Comune

Visto l’articolo 134 comma 4 del D.P.R. 267/2000;

Con voti unanimi palesemente espressi

DELIBERA

di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile

Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE

MASSARI Marco

IL VICE SEGRETARIO GENERALE

BEVILACQUA Alberto