



COMUNE DI MEZZOLOMBARDO
Provincia di Trento

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Nr. 20

ORIGINALE

OGGETTO: Istituzione del servizio di sosta a pagamento sul territorio del Comune di Mezzolombardo. Individuazione della modalità di gestione del servizio per il tramite della società in house Trentino Mobilità S.p.a. e contestuale acquisizione della partecipazione azionaria.

L'anno duemilaventiquattro addì undici del mese di luglio alle ore 20:00 nella sala comunale si è riunito in seduta pubblica

I L C O N S I G L I O C O M U N A L E

Signori Consiglieri:

	Pres.	Assente ingiust.		Pres.	Assente ingiust.
1) Calliari Alessandro	X		2) Casagrande Susanna		
3) Caset Roberta			4) Concin Mariano	X	
5) Dalfovo Margherita	X		6) Dalfovo Michele	X	
7) De Vigili Giorgio	X		8) Franzoi Mattia	X	
9) Gasperetti Bruno	X		10) Kaisermann Alessio	X	
11) Martinatti Sara	X		12) Mazzoni Paolo	X	
13) Merlo Nicola	X		14) Pavanelli Marco	X	
15) Pellegatti Matteo	X		16) Romeri Ivano	X	
17) Russo Oscar	X		18) Weber Marco	X	

Assiste il Segretario Generale SARTORI DEBORA.

Il Presidente del Consiglio CONCIN MARIANO, constatata la regolarità dell'adunanza, dichiara aperta la discussione sull'argomento in oggetto.

OGGETTO: Istituzione del servizio di sosta a pagamento sul territorio del Comune di Mezzolombardo. Individuazione della modalità di gestione del servizio per il tramite della società *in house* Trentino Mobilità S.p.a. e contestuale acquisizione della partecipazione azionaria.

Premesso e rilevato quanto segue.

Nel territorio comunale ed in particolare nella zona del centro storico, sono dislocati i seguenti parcheggi pubblici, disposti lungo l'intera viabilità che percorre l'abitato di Mezzolombardo, da Nord a Sud:

- Piazza di Fiera a Nord dell'abitato;
- Piazza della Vittoria, sia nella parte ad Est che ad Ovest della Strada Statale n. 43 che divide l'abitato, nonché il parcheggio interrato di nuova realizzazione;
- Piazza delle Erbe;
- Piazza Cassa di Risparmio;
- Piazza San Giovanni;
- Via Roma/Piazza Cesare Battisti.

Ad Est della Strada Statale, ed esterni al "centro storico" troviamo i parcheggi di:

- Via Guido Fiorini;
- Via San Francesco d'Assisi;
- Via G. Carducci.

Attualmente sull'intero territorio comunale non esistono stalli di sosta a pagamento, con il risultato che numerosi di questi spazi vengono ora occupati pressoché in via permanente da residenti.

Con deliberazione della Giunta Comunale n. 111 di data 08.06.2010 e con successiva ordinanza del Sindaco pro tempore, è stata istituita una "Zona di Rilevanza Urbanistica per problemi di traffico" nell'area del centro storico, riservando ai residenti e agli esercenti attività economiche ivi insediate la sosta a tempo indeterminato appositamente contrassegnata.

Le vie interessate sono:

- Via Roma (tutti gli stalli di sosta presenti nella via compreso il parcheggio denominato ex Fossi);
- Via San Pietro (tutti gli stalli di sosta presenti nella via);
- Via Canevarie (tutti gli stalli di sosta presenti nella via);
- Via Bertagnolli (tutti gli stalli di sosta presenti nella via);
- P.zza San Giovanni (gli stalli di sosta presenti sul lato sud della piazza dal civico nr. 11 in direzione di via Bertagnolli e gli stalli di sosta presenti sul lato nord della piazza posti a monte del civico nr. 23/a);
- P.zza Luigi Dal Piaz (tutti gli stalli di sosta presenti nella via);
- Via Garibaldi (tutti gli stalli di sosta presenti nella via);
- Via Sant'Anna (tutti gli stalli di sosta presenti nella via);
- Via Romedio De Scari (tutti gli stalli di sosta presenti nella via);
- Parte Ovest di P.zza Fiera;
- Via Dante (tutti gli stalli di sosta presenti nella via).

La sosta è un elemento fortemente condizionante la circolazione urbana e la sua regolazione è determinante per garantire migliori condizioni del traffico e una più elevata qualità della fruibilità degli spazi urbani. In considerazione della scarsità di strutture attrezzate per il ricovero degli autoveicoli (autorimesse, parcheggi, silos, altro) i provvedimenti di regolamentazione della sosta sono necessari per governare la mobilità e per gestire un bene scarso qual è il suolo pubblico.

Partendo dall'attuale regolazione della sosta nel centro storico e dalle riscontrate sue criticità, la scelta di organizzare la sosta dei veicoli introducendo parcheggi a pagamento, va ben oltre la mera possibilità di incrementare le entrate correnti del bilancio comunale bensì è orientata prima ancora a perseguire obiettivi di benessere e vivibilità urbana, quali:

- miglior accoglienza per gli automezzi garantendo nel contempo ordine e civiltà nelle strade;
- maggior razionalizzazione del movimento e del traffico di automezzi;
- maggior equità nell'accessibilità e fruizione degli spazi pubblici.

La decisione politico amministrativa circa l'istituzione di un servizio pubblico locale e la sua forma di gestione rientrano nelle competenze del Consiglio comunale come espressamente previsto dal Codice degli Enti locali così come la partecipazione a società per azioni o a responsabilità limitata anche ai sensi del D.lgs. n. 175/2016 recante il TUSP – Testo unico delle società partecipate.

Ai fini della scelta della modalità di gestione del servizio di sosta a pagamento e di servizi ad esso strumentali occorre ricostruire il quadro normativo di riferimento.

Il 31 dicembre 2022 è entrato in vigore il D.Lgs. 23 dicembre 2022, n. 201, recante il *Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica*.

Il Decreto introduce norme fondamentali di riforma economico – sociale della Repubblica che dunque devono valere anche per le Regioni a Statuto speciale e le Province Autonome, compatibilmente con i rispettivi Statuti e norme di attuazione. Pertanto, ai sensi dell'articolo 105 del vigente Statuto speciale di Autonomia per il Trentino Alto – Adige:

- nelle materie già normate dalla Provincia in forza della competenza esclusiva, vale la normativa provinciale;
- nelle materie non normate dalla Provincia, in assenza di una disciplina di adeguamento al suddetto Decreto (ad oggi non adottata), vale la normativa statale.

Ciò premesso, la Provincia Autonoma di Trento in materia di organizzazione e gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, ha adottato già da tempo una propria disciplina in forza della competenza legislativa di tipo esclusivo o primario fondata sull'articolo 8, punto 19, dello Statuto di Autonomia.

Tale disciplina che rappresenta il quadro giuridico di riferimento per gli Enti locali Trentini, è data nello specifico da:

- L.P. 16 giugno 2006, n. 3, che reca disposizioni in materia di organizzazione dei servizi per ambiti territoriali ottimali;
- L.P. 17 giugno 2004, n. 6, applicabile a tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica, eccetto distribuzione di energia elettrica, di gas naturale e gestione delle farmacie comunali e reca disposizioni in merito al regime proprietario e di gestione delle reti e altre dotazioni funzionali all'erogazione dei servizi, forme di gestione dei servizi, contenuti minimi dei contratti di servizio/disciplinari di affidamento ed altre norme puntuali relative all'operatività degli affidatari.

Per quanto qui rileva, ossia ai fini della scelta della forma di gestione del servizio, l'art. 10 della L.P. n. 6/2004 contempla una pluralità di modelli in astratto opzionabili. Il comma 7 prevede in particolare che:

"Gli Enti organizzano i servizi pubblici nel rispetto della normativa comunitaria, tenuto conto delle caratteristiche economiche, sociali, ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento. I servizi pubblici possono essere gestiti in economia oppure mediante una delle seguenti forme di affidamento:

- a) a soggetti individuati attraverso l'espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica e per periodi determinati; il periodo di affidamento ha una durata non superiore a trent'anni, rapportata anche agli investimenti che il soggetto affidatario deve realizzare; ...omissis...
- b) a soggetti individuati attraverso l'espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica aventi ad oggetto solo l'affitto di azienda, per periodi determinati secondo quanto previsto dalla lettera a); ...omissis...; al termine degli affidamenti avvenuti ai sensi di questa lettera il complesso aziendale, ivi comprese le reti, gli impianti e le altre dotazioni previste dal contratto di servizio e realizzate dal gestore uscente, è messo a disposizione del nuovo gestore

unitamente al personale dipendente in applicazione dell'articolo 2112 del codice civile;

- c) direttamente a società di capitali a capitale misto pubblico e privato nelle quali il socio privato venga scelto con specifico riferimento alla concessione e alle attività previste dal piano industriale, attraverso l'espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica, attribuendogli una partecipazione non inferiore al 40 percento; in tali casi le procedure di gara prevedono che il socio privato sia scelto per un periodo da determinarsi secondo la lettera a) e che al termine di detto periodo, la quota azionaria del socio privato sia riacquistata dall'Ente pubblico o sia trasferita ad un soggetto privato individuato con l'espletamento di una nuova gara; il bando prevede criteri per la determinazione del prezzo per il riacquisto o per il trasferimento della quota al termine del predetto periodo;
- d) direttamente a società di capitali a capitale pubblico, *a condizione che l'Ente o gli Enti pubblici titolari del capitale sociale esercitino sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi e che la società realizzzi la parte più importante della propria attività con l'Ente o con gli Enti pubblici che la controllano*;
- e) direttamente ad aziende pubbliche o a enti pubblici economici costituiti dagli enti titolari del servizio secondo i rispettivi ordinamenti e che realizzino la parte più importante della propria attività con l'Ente o gli Enti pubblici di riferimento.

Emergono dalle disposizioni sopra citate alcuni punti fermi:

- le forme di gestione spaziano dall'auto-produzione [economia diretta, *in house providing*, gestione tramite ente pubblico controllato] alle forme di affidamento competitive [gara per affidamento a terzi, gestione tramite società mista previo espletamento di gara a "doppio oggetto"];
- la scelta della forma di gestione di un servizio pubblico locale è rimessa alla discrezionalità dell'Ente locale titolare dello stesso. Come tutte le scelte discrezionali anche questa deve essere motivata e, in particolare, *con riferimento alle caratteristiche economiche, sociali, ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento* – art. 10, comma 7, L.P. n.6/2004;
- le varie forme di gestione ammesse sono poste, in astratto, sullo stesso piano, nel rispetto dell'autonomia istituzionale dell'ente che deve individuare *nel concreto* quale sia la più idonea per la gestione di quello specifico servizio nel proprio contesto.

Detta impostazione è stata introdotta *ab origine* e successivamente mantenuta dal Legislatore provinciale con le modifiche apportate nel tempo alla L.P. n. 6/2004 in coerenza con il principio di libera organizzazione delle autorità pubbliche che trova il suo fondamento nel diritto comunitario (in particolare Protocollo 26 al TFUE), ai sensi del quale le Amministrazioni aggiudicatrici sono libere di decidere il modo migliore per gestire l'esecuzione dei lavori e la prestazione dei servizi per garantire in particolare un elevato livello di qualità, sicurezza ed accessibilità, la parità di trattamento e la promozione dell'accesso universale e dei diritti dell'utenza dei servizi pubblici.

Ai fini della decisione di istituzione del servizio di gestione e controllo della sosta a pagamento sul territorio comunale e prestazioni annesse, l'Amministrazione comunale ritiene che l'opzione più idonea sia quella della gestione *in house providing* e, nello specifico, l'affidamento alla società Trentino Mobilità S.p.A. [PEF allegato 'A' e Studio analitico allegato 'B'].

Nel concreto, la scelta del gestore *in house* avviene a valle di un'analisi tecnico – economica elaborata dal personale dipendente all'uopo incaricato [relazione allegata sub lettera 'C'], che ha operato la comparazione tra le opzioni ammesse dall'ordinamento giuridico: l'autoproduzione in economia o in alternativa accedendo al modello *dell'in house providing*, l'esternalizzazione in appalto o concessione di servizi e, infine, la cooperazione tra stazioni appaltanti o enti concedenti volta al perseguitamento di obiettivi di interesse comune.

Si è escluso a monte il coinvolgimento del Terzo settore per mancanza del prevalente fine sociale

del servizio oltreché per l'assenza o l'evidente carenza di soggetti che abbiano nella propria *mission* la gestione di parcheggi pubblici.

Anche passando in esame gli organismi strumentali che rientrano nel perimetro di consolidamento del GAP del Comune di Mezzolombardo, non è riscontrabile tra gli stessi un soggetto *in house* che sia già operativo nei servizi della sosta e prestazioni annessi né è rinvenibile negli indirizzi operativi che le Amministrazioni con capitale maggioritario individuano annualmente nel DUP – SeO – o analoghi strumenti di programmazione, l'obiettivo di implementare detta tipologia di servizi in coerenza con l'oggetto sociale di detti organismi *in house*. Pertanto, si esclude anche l'opzione di accedere a servizi di soggetti strumentali già partecipati dal Comune di Mezzolombardo.

La trattazione contenuta nella relazione sub 'C' è finalizzata a dimostrare la sussistenza dei presupposti di legittimazione *di ordine economico* dell'affidamento a società pubblica del servizio di interesse generale a rilevanza economica prescritti dal TUSP – D.Lgs. n. 175/2016, art. 5 – e, nello specifico, la convenienza economica del modello organizzativo *in house providing* in uno con la sostenibilità finanziaria dello stesso, dimostrata la prima in particolare dalla comparazione rispetto ad una gestione in economia e all'esternalizzazione mediante consultazione del mercato locale, il cui esito dà conto sia della funzionalità della modalità di gestione individuata rispetto alle esigenze e agli obiettivi dell'Amministrazione (*profilo dell'efficacia*) sia del corretto impiego delle risorse pubbliche (*ottica dell'efficienza ed economicità*).

La sostenibilità economico – finanziaria della gestione per il tramite di Trentino mobilità S.p.a. pur non connotandosi alla stregua di *una conduzione tecnicamente fuori bilancio con allocazione del rischio operativo in capo al concessionario* (tant'è che qualora il risultato di gestione fosse negativo, spetta al Comune la copertura dei costi sostenuti dalla Società non coperti dai ricavi), nondimeno si desume dal quadro della società in cui l'Amministrazione comunale intende investire, che ne mette in evidenza l'evoluzione operativa ed economica degli ultimi esercizi.

Per una completa disamina si rinvia alla consultazione della Relazione istruttoria (pagina a video 17 – I B) per l'affidamento *in house* del servizio di gestione della sosta e di altri servizi connessi alla mobilità urbana sostenibile del Comune di Trento ([Allegato 1 Delibera 43 del 2023 \(Consiglio Comunale\)](#)). Ai fini della motivazione della scelta della gestione del servizio di rilevanza economica si è ritenuta, infatti, imprescindibile un'operazione di *benchmarking* rispetto all'analisi della gestione in essere presso il Comune capoluogo di Provincia che ne detiene il capitale nella percentuale dell'82,26 al 31.12.2022.

I delineati presupposti di legittimità assolvono altresì all'onere differenziato di motivazione di cui all'articolo 17, comma 1, del D.Lgs. n. 201/2022 laddove prescrive *1. 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.*

Ben più articolata, invece, deve essere la motivazione della scelta discrezionale a favore *dell'in house providing* nel caso di affidamenti di importo superiore alle soglie di rilevanza europea in materia di contratti pubblici, che peraltro non rientra nell'affidamento del servizio di gestione e controllo della sosta a pagamento sul territorio comunale (soglia per le concessioni di servizi dal 01.01.2024 pari a euro 5.538.000) di durata quinquennale.

La proposta economica redatta da Trentino mobilità unitamente alla formulazione della miglior ipotesi di regolamentazione e controllo della sosta preceduta da un'analisi qualitativa della situazione di fatto e delle criticità percepite, rappresenta dunque il modello di gestione e controllo della sosta sul territorio comunale più conveniente per l'Amministrazione comunale sia da un punto di vista meramente economico come all'evidenza risulta dalla relazione allegata sub 'C' che per i tangibili benefici per la collettività in termini di accessibilità in sicurezza e migliore fruibilità del centro storico del Comune di Mezzolombardo.

Anche accedendo all'opzione dell'economia diretta mediante personale comunale, non va sottaciuto che i costi risultano maggiori e in ogni caso la loro rappresentazione nella relazione allegato sub 'C' è "fredda" nel senso che avviene a capitale umano invariato non considerando che le frazioni orarie necessarie per la gestione e i controlli del sistema della sosta sul territorio comunale potrebbero avvenire solo con personale di nuova assunzione. E d'altro canto l'attività di gestione e controllo della sosta rientra in via prevalente tra quelle di afferenza del Servizio di polizia locale, peraltro associato tra i comuni di Mezzolombardo (capofila), Mezzocorona, Terre d'Adige e Roverè della Luna.

L'assegnazione di nuovi compiti e attività al Servizio di polizia locale associato non può avvenire a risorse umane e strumentali invariate senza recare detimento all'esercizio delle funzioni già assegnate in via ordinaria (Codice della Strada, viabilità, attività economiche, attività edilizia, altro). I limiti alle assunzioni di personale dipendente in uno con i vincoli di finanza pubblica lasciano minimali margini di manovra ed in particolare implicano l'erosione dello spazio finanziario rappresentato nel Programma triennale del fabbisogno del personale dipendente ([consultare il PIAO 2024-2026 pag. 49 a video](#)) il cui impiego rientra nelle scelte di ordine strategico dell'Amministrazione comunale avuto riguardo alle dotazioni e all'organizzazione dei singoli Servizi/Uffici.

Per quanto precede, non vi è dunque ragione di credere che la decisione di conferire l'esercizio del servizio di gestione e controllo del sistema della sosta sul territorio comunale, non possa realizzarsi per il tramite di un organismo strumentale del Comune di Mezzolombardo che ne rappresenti la *longa manus* in possesso di un *know how* qualificato.

Quanto ai vincoli di scopo e di attività, che rappresentano i presupposti indefettibili per l'acquisto ad opera dell'Ente territoriale della partecipazione in una società pubblica per la conduzione di un servizio di interesse economico generale in ragione del combinato disposto dei commi 1 e 2, dell'articolo 4, del TUSP, gli stessi si intendono assolti nella misura in cui la gestione dei parcheggi pubblici rientra tra le funzioni istituzionali fondamentali di un Ente locale in quanto concerne il complesso di attività funzionali alla tenuta, manutenzione e conduzione di opere classificate dal Legislatore di urbanizzazione e infrastrutturazione del territorio e si qualifica alla stregua di un servizio di interesse generale a rilevanza economica.

Il Legislatore del Codice della strada ha a tal fine introdotto un vincolo di destinazione dei proventi dei parcheggi a pagamento. L'art. 7, comma 7, del Codice della strada (Decreto Legislativo n. 285/1992) dispone che i medesimi, *"in quanto spettanti agli Enti proprietari della strada, sono destinati all'installazione, alla costruzione ed alla gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati e sotterranei ed al loro miglioramento nonché ad interventi per il finanziamento del trasporto pubblico locale e per il miglioramento della mobilità urbana"*. Ne consegue che i proventi della gestione dei parcheggi comunali non soltanto sono di pertinenza degli stessi Comuni ma sono anche assoggettati ad uno *speciale vincolo pubblicistico di destinazione* alla realizzazione di opere di pubblico interesse.

La qualificazione del servizio della sosta a pagamento quale servizio di interesse generale origina dalla sua finalità di soddisfare *i bisogni della collettività di riferimento così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale* mentre la rilevanza economica attiene alla sua intrinseca suscettibilità di essere erogato dietro corrispettivo economico su un mercato.

I punti di forza del modello di gestione *in house* dei servizi in argomento si possono individuare nelle seguenti qualità, tipiche del gestore *in house* in generale e dimostrate nello specifico da Trentino Mobilità S.p.a. nelle gestioni a favore di altri Enti territoriali.

I profili dell'efficacia, in particolare, come sopra meglio prospettata quale risultante del rapporto tra la funzionalità della modalità di gestione individuata rispetto alle esigenze e agli obiettivi dell'Amministrazione comunale, sono apprezzabili nella loro dimensione qualitativa, e precisamente:

- *la flessibilità e la capacità aziendalistica di gestione:* la Società *in house*, rispetto al gestore privato, si presta maggiormente a svolgere in modo dinamico il ruolo di soggetto attuatore delle politiche di mobilità decise dall'Amministrazione comunale. In caso di gestione *in house*, laddove si configura un rapporto di delegazione interorganica e non un rapporto contrattuale intersoggettivo, il ricorso allo *ius variandi*, quando necessario, è senz'altro più agevole proprio per i processi aziendalistici più snelli e meno incisi dalle regole del diritto pubblico;
- *l'adeguatezza rispetto al metodo partecipato nella definizione delle politiche della sosta e della mobilità urbana:* il modello di regolamentazione della sosta quale risultante dall'analisi della Società in assenza di una pianificazione formale mediante strumenti giuridici di regolamentazione quali il P.U.M.S., coinvolge in modo diretto molteplici portatori di interesse (residenti, operatori economici, pendolari, altro) con i quali necessita un costante confronto per condividere soluzioni equilibrate che non mettano in crisi il sistema economico locale. Il modello partecipato, quale quello positivizzato dal Codice dei contratti del "dibattito pubblico", risulta più affine alle dinamiche interrelazionali di un Organismo strumentale piuttosto che agli operatori economici individuati sul mercato previa gara pubblica;
- *semplicità della governance:* dal punto di vista della governance, la società a totale partecipazione pubblica garantisce semplicità e immediatezza di regole decisionali, a fronte del più complesso equilibrio che si deve realizzare sia nel caso della società mista laddove il socio privato operativo condivide con la parte pubblica il governo della società nel contesto però assimilabile a quello del rapporto di soggezione dell'appaltatore al controllo dell'Amministrazione appaltante, sia nel caso dell'affidatario individuato con gara laddove al Comune spettano solo funzioni di programmazione e controllo con indubbia difficoltà di verifica;
- *benefici per la collettività della forma di gestione prescelta con riguardo agli investimenti, alla qualità del servizio, ai costi per gli utenti, agli obiettivi di universalità, socialità, tutela dell'ambiente e accessibilità dei servizi, anche in relazione ai risultati conseguiti in eventuali pregresse gestioni in house:* lo Studio prodotto da Trentino mobilità su sosta e parcheggi nel territorio del Comune di Mezzolombardo analizza e propone una regolamentazione della sosta che restituisce benefici (output e outcome) in termini di:
 - ✓ riduzione dei flussi di traffico sulla viabilità interna al centro storico;
 - ✓ maggior accessibilità al centro storico e contestuale utilizzo più razionale degli spazi disponibili;
 - ✓ aumento della percezione di maggior semplicità e sicurezza degli spostamenti a piedi e in bicicletta;
 - ✓ miglioramento della sensazione di chiarezza della regolamentazione per zone omogenee.
- *capacità di progressiva aggregazione con altri Enti (economie di scala):* Trentino Mobilità ha perseguito negli anni, su indirizzo dei soci, una politica di apertura della compagine all'adesione di nuovi Enti, nella specie Comuni Trentini che hanno affidato ad essa il servizio di gestione della sosta sul loro territorio. Soprattutto, il coinvolgimento nella compagine sociale di realtà comunali ben diverse e prevalentemente limitrofe a quella del Capoluogo, ha l'obiettivo di concretizzare via via un'idea di mobilità sovracomunale a servizio di realtà territoriali diverse, in modo da indirizzare ad una visione più ampia e omogenea programmi e progetti realizzati;
- *valutazione economico – organizzativa:* dal punto di vista economico la scelta dell'affidamento diretto *in house* presenta dei vantaggi perché la società pubblica non ha l'obbligo di conseguire l'utile d'impresa ma solo il pareggio di bilancio e quindi la valutazione economico – organizzativa del servizio è effettuata sulla base del consolidato *trend* positivo dei suoi risultati di gestione.

Infine, al fine della scelta dell'affidamento diretto di gestione del servizio a società *in house*, occorre

dare conto della rispondenza del Gestore ai requisiti di legge per l'acquisto di un pacchetto minimo di 500 azioni, per le quali l'Assemblea dei soci ha fissato il prezzo unitario di vendita a 5,00 euro, per un investimento complessivo di 2.500 euro.

Trentino mobilità è configurata come società *in house*, ai sensi dell'articolo 10, lettera d), della L.P. n. 6/2004 e conformemente alla normativa comunitaria.

Come noto, il modello dell'*in house providing* postula la presenza contemporanea di tre requisiti: compagine pubblica, controllo analogo, attività prevalente nei confronti dei soci.

I predetti requisiti trovano oggi la loro disciplina positiva nel Codice dei contratti pubblici (articolo 7) e nel TUSP (articolo 16), dal cui combinato disposto se ne desume la seguente disciplina quanto alle caratteristiche del soggetto *in house* e della relazione che deve intercorrere tra lo stesso e l'Ente affidante, definibile in termini di delegazione organica:

- requisito del controllo analogo: l'Amministrazione aggiudicatrice esercita sulla persona giuridica di cui trattasi un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi. Questa forma di controllo si verifica qualora l'Amministrazione eserciti un'influenza determinante sia sugli obiettivi strategici che sulle decisioni significative della persona giuridica controllata anche nell'ipotesi di controllo congiunto.

La Convenzione di controllo (allegato sub 'D') analogo ha lo scopo di sistematizzare i poteri di indirizzo, vigilanza e controllo dei soci sulla società.

A tal fine è prevista la Conferenza degli Enti, organismo parasociale nel quale sono rappresentati secondo il principio capitario tutti gli Enti soci. La Conferenza è la sede per concordare in modo vincolante la volontà dei soci da esprimere nell'Assemblea ed esercitare controlli antecedenti, concomitanti e successivi alla gestione.

- requisito della proprietà pubblica: i soci sono tutti Enti pubblici (gli azionisti sono consultabili [qui](#)). Il pacchetto di azioni proprie origina dalla cessione operata dal Comune di Trento ancora nel 2010 allo scopo di consentire con maggior dinamicità l'allargamento dell'azionariato.
- requisito dell'attività prevalente: Trentino Mobilità svolge pressoché interamente attività riconducibili ai servizi affidati agli Enti locali soci per una quota del 99,74% della media di fatturato dell'ultimo triennio. L'attività *extra moenia* si limita sostanzialmente alla fornitura di servizi di supporto ad Amministrazioni e Società locali non socie allo scopo di dare dimostrazione del know-how della società a scopo promozionale in vista di nuove adesioni e affidamenti di servizi.

A valle dell'ampia istruttoria compiuta, l'Amministrazione comunale ritiene soddisfatti i parametri di adeguatezza e completezza della stessa con ciò determinandosi a istituire il servizio di sosta a pagamento sul territorio del Comune di Mezzolombardo e a gestirlo per il tramite della società *in house* Trentino Mobilità S.p.a.

A tal fine, si deve procedere all'acquisto della partecipazione azionaria del pacchetto minimo di 500 azioni per un investimento complessivo di 2.500 euro.

La spesa di investimento risulta congrua e adeguata rispetto alle prestazioni richieste a Trentino Mobilità sul territorio comunale che non necessitano di particolari infrastrutturazioni per la conduzione del servizio ragion per cui la società potrà fin da subito adoperarsi per la miglior organizzazione dello stesso.

IL CONSIGLIO COMUNALE

VISTO il Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con L.R. 03.05.2018, n. 2;

VISTO lo Statuto comunale approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 28 di data 05.05.1994 e n. 48 dd.24.08.1994 e modificato da ultimo con deliberazione del Consiglio n. 59 di data 23.11.2015;

VISTO il Regolamento interno del Consiglio comunale approvato con deliberazione n. 34 di data 23.05.1996 e modificato con deliberazione n. 22 di data 28.09.2021;

Accertata la propria competenza all'adozione del presente provvedimento di deliberare la scelta della forma gestionale dei servizi pubblici locali ai sensi e per gli effetti dell'articolo 49 del Codice degli Enti locali.

Acquisito il parere favorevole espresso dal Revisore dei Conti, come previsto dall'art. 239, comma 1, lettera b), n. 3, del D.Lgs. n. 267/2000;

VISTI i seguenti pareri favorevoli di regolarità tecnica e contabile espressi sul presente provvedimento:

- Effettuata regolarmente l'istruttoria relativa alla presente proposta di deliberazione, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica amministrativa della medesima ai sensi dell'art. 185, del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con L.R. 03.05.2018, n.2 e dell'art. 3, del Regolamento comunale per la disciplina dei controlli interni, approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 13 dd. 21.02.2017.

Firmato digitalmente: Il Responsabile del Servizio Affari Generali – dott.ssa Debora Sartori;

- Effettuata regolarmente l'istruttoria relativa alla presente proposta di deliberazione, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità contabile della medesima ai sensi dell'art. 185, del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con L.R. 03.05.2018, n.2 e dell'art. 3, del Regolamento comunale per la disciplina dei controlli interni, approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 13 dd. 21.02.2017.

Firmato digitalmente: Il Responsabile dell'Ufficio Ragioneria – Catia del Rosso;

CONSTATATO E PROCLAMATO, da parte del Presidente, assistito dagli scrutatori, l'esito della votazione: voti favorevoli 11, astenuti 3 (Margherita Dalfovo, Marco Pavanelli, Marco Weber), contrari 2 (Giorgio de Vigili, Paolo Mazzoni), espressi per alzata di mano;

Sulla base degli esiti della votazione il Consiglio comunale,

DELIBERA

1. di istituire il servizio di sosta a pagamento sul territorio comunale individuando le aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, in conformità a quanto disciplinato dall'articolo 7 del Codice della Strada – D.Lgs. n. 285/1992;
2. di individuare la modalità di gestione e controllo del sistema della sosta sul territorio comunale nel modello organizzativo dell'*in house providing* autorizzando nel contempo l'operazione di partecipazione alla compagine della società per azioni Trentino Mobilità S.p.A.;
3. di approvare l'acquisto di un pacchetto minimo di 500 azioni, per le quali l'Assemblea dei

soci ha fissato il prezzo unitario di vendita a 5,00 euro, per un investimento complessivo di 2.500 euro demandando a successivo atto di gestione l'impegno della spesa finanziata nella parte capitale del bilancio al capitolo 31000-0-2024 missione 1 programma 3 titolo 3 macroaggregato 1 dell'esercizio in corso;

4. di condividere il controllo analogo congiunto con gli altri soci della compagine sociale mediante approvazione della convenzione di controllo analogo allegata sub lettera 'D';
5. di approvare la disciplina del servizio contenuta nel contratto allegato sub lettera 'E' alla presente deliberazione;
6. di rimettere agli Organi comunali ciascuno per quanto di propria competenza, l'adozione degli atti necessari per dare esecuzione al presente provvedimento, ivi inclusi l'approvazione delle tariffe e l'imputazione contabile della spesa necessaria per la gestione del servizio pubblico in corrispondenza della validità del contratto sottoscritto;
7. di trasmettere il presente provvedimento all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, per l'esercizio dei poteri di cui all'articolo 21-bis della legge 10 ottobre 1990, n. 287, e alla Corte dei conti – Sezione regionale di controllo per quanto prescritto dall'articolo 5 del Testo unico delle partecipazioni pubbliche;
8. di dare evidenza ai sensi dell'art. 4 della L.P. 30 novembre 1992, n. 23, che avverso la presente deliberazione sono ammessi:
 - opposizione alla Giunta comunale, durante il periodo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 183, comma 5, del codice degli enti locali della Regione Autonoma Trentino-Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018, n. 2;
 - e alternativamente:
 - ricorso giurisdizionale al Tribunale di Giustizia Amministrativa di Trento, entro 60 giorni ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs. 2 luglio 2010, n. 104.
 - ricorso straordinario entro 120 giorni al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.

Ai sensi dell'articolo 183, comma 4, del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con L.R. 03.05.2018, n. 2, la presente deliberazione è pubblicata all'albo telematico per dieci giorni consecutivi e acquista efficacia decorso il termine di cui all'articolo 5, comma 3, del TUSP.

Data lettura del presente verbale viene approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
Mariano Concin

IL SEGRETARIO
Debora Sartori

f.to digitalmente

f.to digitalmente

Trento, 7 febbraio 2024

Spettabile
Comune di Mezzolombardo

Alla c.a. di:

Assessore
Alessio Kaisermann

Segretaria Comunale
dott.ssa Debora Sartori

Oggetto: Proposta per il servizio di gestione della sosta a pagamento, previa adesione alla compagine sociale di Trentino Mobilità - Aggiornamento

Sulla base dell'incontro del 2 febbraio scorso, nel quale sono state comunicate le decisioni della Giunta in merito alle aree di sosta che saranno oggetto di regolamentazione, si ripresenta la proposta per la gestione della sosta a pagamento su strada nel comune di Mezzolombardo, comprensiva di eventuale controllo, oltre che per ulteriori servizi di mobilità.

La presente sostituisce quindi la proposta pari oggetto inviata lo scorso 11 dicembre 2023 (prot. tmtn-11/12/2023-0009238).

La gestione della sosta comprende le seguenti attività a carico della Società:

- messa a disposizione e installazione dei parcometri. Essi consentono il pagamento con monete e con carte di debito e di credito dei principali circuiti (anche contactless), nonché il controllo a distanza per la tempestiva segnalazione di malfunzionamenti o fuori servizio e per la raccolta dei dati della sosta da poter mettere a disposizione del Comune;
- messa a disposizione della modalità di pagamento digitale della sosta, con tutte le app per smartphone accreditate da Trentino Mobilità (al momento cinque: MooneyGo (MyCicero), Easypark, Drop ticket, Telepass pay, Parking my car);

- tracciatura / ripristino della segnaletica orizzontale e manutenzione / aggiornamento della segnaletica verticale, relative alle aree affidate;
- intervento tempestivo del personale di Trentino Mobilità per il ripristino della regolarità del servizio, in caso di parcometri fuori servizio, danni alla segnaletica o altre necessità urgenti.

È inoltre possibile affiancare alla gestione l'attività di controllo della sosta nelle aree a pagamento e in generale su tutte le zone regolamentate (secondo le competenze attribuite ai cd. Ausiliari della sosta dall'art. 12 bis del Codice della strada). L'effettiva consistenza dell'attività di controllo, nonché le giornate di effettuazione, potranno essere concordate. Poiché un adeguato controllo è indispensabile per l'efficacia del provvedimento di tariffazione della sosta, è opportuno che la Polizia locale garantisca il proprio impegno in questo senso, qualora il controllo non sia affidato alla Società.

Tutti i dettagli della proposta si desumono dalla bozza di contratto di servizio, trasmessa in allegato alla precedente nota dell'11 dicembre.

Le condizioni economiche proposte per la gestione della sosta prevedono che il corrispettivo di competenza del Comune sia costituito dal 75% del risultato di gestione, inteso come differenza tra i ricavi, al netto dell'IVA, derivanti da tutti i titoli di sosta (compresi eventuali abbonamenti / permessi), ricavi che saranno trattenuti dalla Società, e i costi della gestione stessa e dell'eventuale attività di controllo. Qualora il risultato fosse negativo, spetta al Comune la copertura dei costi sostenuti dalla Società non coperti dai ricavi.

Inoltre, per quanto riguarda il controllo, si propone la corresponsione alla Società di una quota fissa di 7 euro, oltre a IVA, per ciascuna violazione correttamente rilevata.

Per fornire al Comune una previsione degli effetti di tali condizioni economiche, si riportano di seguito le stime previsionali dettagliate di costi e ricavi della gestione, nell'ipotesi che la sosta venga regolamentata con tariffazione oraria (alla tariffa di € 1,00) nella zona centrale, in particolare per circa 120 stalli situati sulle seguenti vie e piazze:

- corso del Popolo, parte a ovest della SS43
- piazza delle Erbe
- via A. de Varda
- piazza Cassa di risparmio
- piazza S. Giovanni

Per la stima dei ricavi viene fornito un intervallo, delimitato da due ipotesi di occupazione degli stalli di sosta a pagamento, una di minimo e una di massimo. Le ipotesi di occupazione derivano dal know-how della Società, relativamente a situazioni analoghe o comunque assimilabili.

Per quanto riguarda la stima dei costi, vengono presentati due scenari alternativi: il primo con il controllo della sosta affidato al personale di Trentino Mobilità; il secondo con il presidio da parte della Polizia Locale. Evidentemente il primo caso presenta costi maggiori, che possono giustificarsi con una maggiore *compliance* da parte dell'utenza, e quindi con ricavi tendenzialmente maggiori, oltre che con la possibilità per la Polizia Locale di continuare a svolgere i propri compiti senza aggiungere quelli potenzialmente gravosi di controllo della sosta a pagamento, ma anzi cedendo anche quelli di controllo di tutto il resto della sosta (in virtù delle funzioni attribuite al personale di Trentino Mobilità ai sensi dell'art. 12 bis del Codice della strada).

Gestione della sosta - stima dei costi annuali del servizio		
1) ammortamento parcometri	€ 1.920	aliquota 15% annuo per 4 parcometri
2) installazione parcometri	€ 150	quota ammortamento
3) personalizzazione impostazioni tariffe parcometri	€ 400	NB una tantum, ad ogni cambio tariffa
4) segnaletica orizzontale	€ 300	tracciatura ogni 2 anni, quota annua
5) segnaletica verticale	€ 120	rinnovo pannelli integrativi ogni 5 anni, quota annua
6) gestione (prelievo incassi e interventi di manutenzione)	€ 2.196	personale e trasferte (vedi dettaglio in appendice)
7) controllo della regolarità della sosta	€ 8.350	personale e trasferte (vedi dettaglio in appendice)
8) manutenzione parcometri	€ 1.200	stima su dati storici interni
9) spese generali (gestione + controllo) - stima forfettaria: 50% dei costi diretti*	€ 7.318	<ul style="list-style-type: none"> - rendicontazione incassi - gestione rapporti fornitori (parcometri, app, segnaletica, impianto controllo accessi, ecc.)
9) spese generali (solo gestione) - stima forfettaria: 100% dei costi diretti*	€ 6.286	<ul style="list-style-type: none"> - gestione ricambi parcometri e impianto controllo accessi - coperture assicurative - altre spese indirette
Totale (gestione + controllo)	€ 21.954 (+ IVA)	
Totale (solo gestione)	€ 12.572 (+ IVA)	

* da dati storici del bilancio di Trentino Mobilità per servizi analoghi

Gestione della sosta – stima dei ricavi annuali	minimo	massimo
n. stalli di sosta zona centrale	120	
tariffa oraria	€ 1,00	
occupazione media	20%	25%

Gestione della sosta – stima dei ricavi annuali	minimo	massimo
ore / giorno	8	
giornate / anno	250	
totale (IVA compresa)	€ 48.000	€ 60.000
totale netto IVA	€ 39.344	€ 49.180

A seguito delle stime sopra presentate, si ricavano le spettanze del Comune, nelle due ipotesi di occupazione - minima e massima - degli stalli di sosta a pagamento. Esse sono evidenziate nella tabella che segue.

Previsione delle spettanze annue per il Comune (75% di ricavi – costi)		
Tipo di servizio	Scenario di minimo	Scenario di massimo
gestione + controllo	€ 13.043	€ 20.420
solo gestione	€ 20.079	€ 27.456

Accanto alle spettanze del Comune sopra calcolate andrebbero, in caso di svolgimento del servizio di controllo della regolarità della sosta, calcolate le spettanze della Società a seguito delle violazioni rilevate, che vanno naturalmente in parallelo al gettito comunale conseguente alla loro riscossione.

Si ricorda infine che, oltre alla gestione della sosta, Trentino Mobilità si può occupare di tutta una serie di servizi di mobilità, o fornire consulenza per la pianificazione della sosta e della mobilità. Tali servizi aggiuntivi sono inseriti nella bozza di contratto di servizio già inviata lo scorso dicembre, e sono attivabili anche in un momento successivo, previa definizione di specifici disciplinari che ne regolino gli aspetti tecnici ed economici.

A titolo di esempio, tali servizi possono comprendere: la gestione di parcheggi in struttura o aree di sosta delimitate in disponibilità dell'Amministrazione, la gestione di cicloparcheggi, il rilascio di permessi per la sosta o l'accesso a determinate aree.

Per quanto riguarda l'acquisto da parte del Comune di una quota azionaria della Società, si ricorda che Trentino Mobilità è una società a capitale interamente pubblico, definita dallo statuto una *"impresa strumentale dei soci, enti pubblici,*

investita della missione di erogare servizi pubblici locali o servizi/forniture in favore dei predetti Enti”.

È quindi opportuno che le gestioni prese in carico dalla Società siano affidate da soggetti (pubblici) che siano soci.

Per agevolare l'ingresso di nuovi Enti pubblici, da diversi anni la Società dispone di una quota di azioni proprie, che l'Assemblea dei soci ha autorizzato a cedere agli enti interessati ad usufruire dei servizi offerti da Trentino Mobilità.

Si propone pertanto al Comune di Mezzolombardo l'acquisto di un pacchetto di azioni, per le quali la Assemblea dei soci ha fissato il prezzo unitario di vendita a 5,00 euro. Il pacchetto minimo è di n. 500 azioni, per un investimento complessivo di 2.500 euro; sono tuttavia possibili quantità maggiori in base alle decisioni di codesta Amministrazione.

Per maggiori informazioni sulla Società si rimanda a quanto pubblicato sul sito internet www.trentinomobilita.it, in particolare alla sezione “società trasparente”, nella quale sono consultabili lo Statuto, la Convenzione tra gli Enti Soci e i bilanci degli ultimi anni, completi di nota integrativa, oltre che della relazione annuale dell'attività svolta dalla Società.

Nell'attesa di un Vostro riscontro, e rimanendo a disposizione per qualsiasi chiarimento o approfondimento, si porgono i migliori saluti.

IL DIRETTORE
(ing. Marco Cattani)

Questa nota, se trasmessa in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso Trentino Mobilità S.p.a. La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D. Lgs. 39/1993).

Dettaglio costi interni di gestione e controllo

Attività di gestione

n. interventi	36 /anno (2 prelievi + 1 manut. / mese)
durata intervento	2:00 ore
durata totale interventi	72:00 ore
costo orario personale	€ 22,50 /ora
costo personale	€ 1.620 /anno
costo km veicolo aziendale	€ 0,40
distanza trasferta	40 km
pedaggio autostrada A/R	-
costo veicolo trasferta	€ 576 /anno
totale costo gestione	€ 2.196 /anno

costo / intervento

€ 61

Attività di gestione e controllo

n. interventi giorni feriali	100 (2 / settimana)
n. interventi giorni festivi	-
durata intervento	3:00 ore
durata totale interventi	300:00 ore equivalenti (evt. festivo +30%)
costo orario personale	€ 22,50 /ora
costo personale	€ 6.750 /anno
costo km veicolo aziendale	€ 0,40
distanza trasferta	40 km
pedaggio autostrada A/R	-
costo veicolo trasferta	€ 1.600 /anno
totale costo gestione e controllo	€ 8.350 /anno

costo / intervento

€ 84



F187-0012367-12/12/2023 A - A05

Studio su sosta e parcheggi nel territorio comunale di Mezzolombardo

Versione n. 1 - 10 ottobre 2023

Sommario

- **Fase analitica**

- **Analisi qualitativa** della situazione e delle criticità percepite
- **Analisi della offerta di sosta e di parcheggio:** acquisizione delle informazioni sui posti disponibili su strada e nelle eventuali strutture presenti e sulla loro regolamentazione
- **Analisi della domanda di sosta:** caratterizzazione, per gli spazi di parcheggio disponibili, dell'occupazione e della durata della sosta e del loro andamento giornaliero, settimanale e stagionale

- **Fase progettuale**

- definizione di proposte di intervento (di regolazione / limitazione, infrastrutturali, di informazione / comunicazione), con valutazioni quantitative degli effetti attesi

Fase 1 analitica

Analisi qualitativa

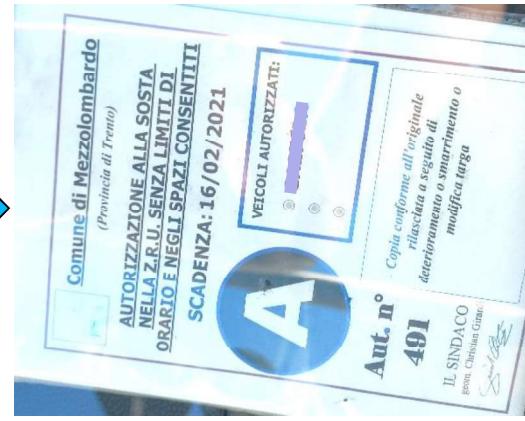
Offerta di sosta

Domanda di sosta

TRENTINO
MOBILITÀ

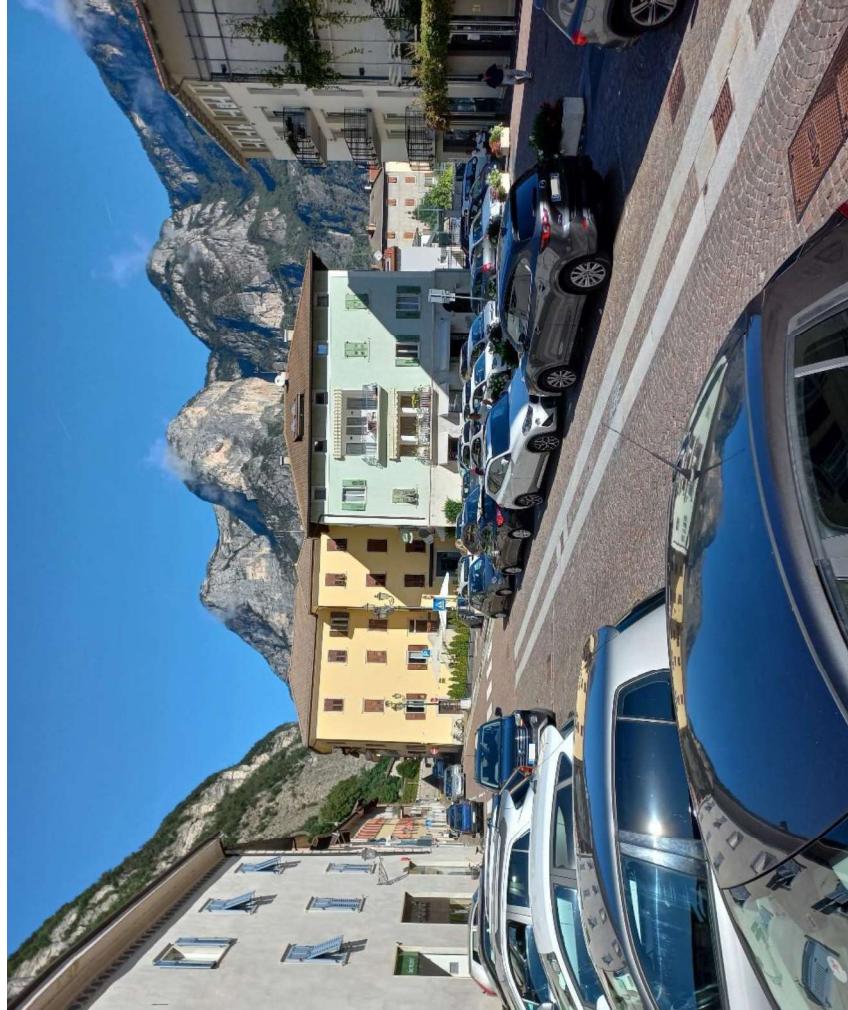
Organizzazione della sosta a Mezzolombardo

- **spazi a tempo limitato (disco orario)**
 - zona centrale (centro storico + corso del Popolo parte est)
 - zona ospedale (via Carducci) / via Filos
- **spazi riservati ai residenti / a tempo limitato per non residenti**
 - zone prettamente residenziali (viabilità minore) del centro storico
- **strutture private / pertinenziali**
 - spazi sotto supermercato piazza Erbe (~ 20 posti)
- **spazi di sosta libera e gratuita**
 - zona scolastica (Istituto Martini)
 - zone residenziali più periferiche
 - piazza Fiera («attestamento»)



Criticità nella sosta

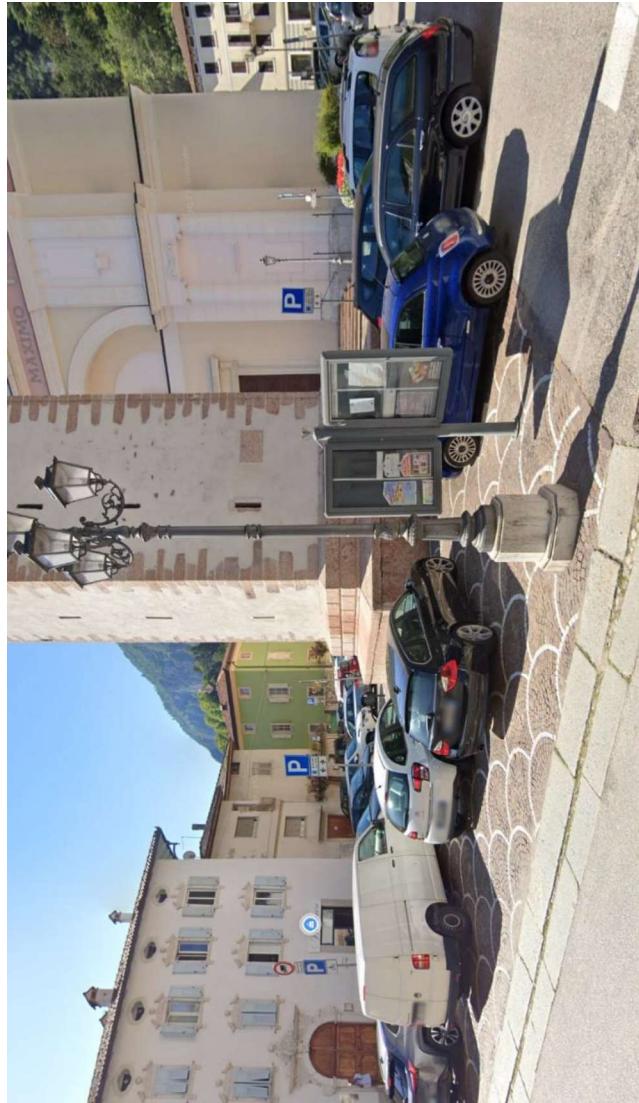
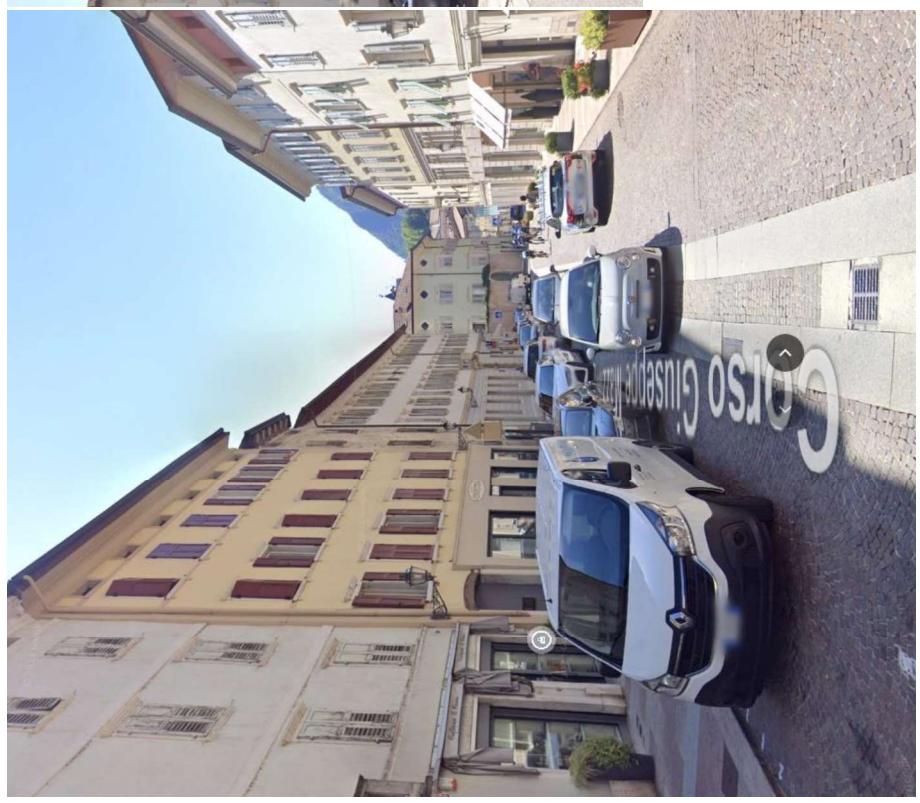
- Saturazione zone centrali / offerta insufficiente in rapporto alla domanda
- Stalli di sosta presenti anche in aree urbane pregiate
- Eccessivo numero (in rapporto all'offerta di sosta) di permessi per residenti / domiciliati / attività economiche



Analisi qualitativa

Offerta di sosta

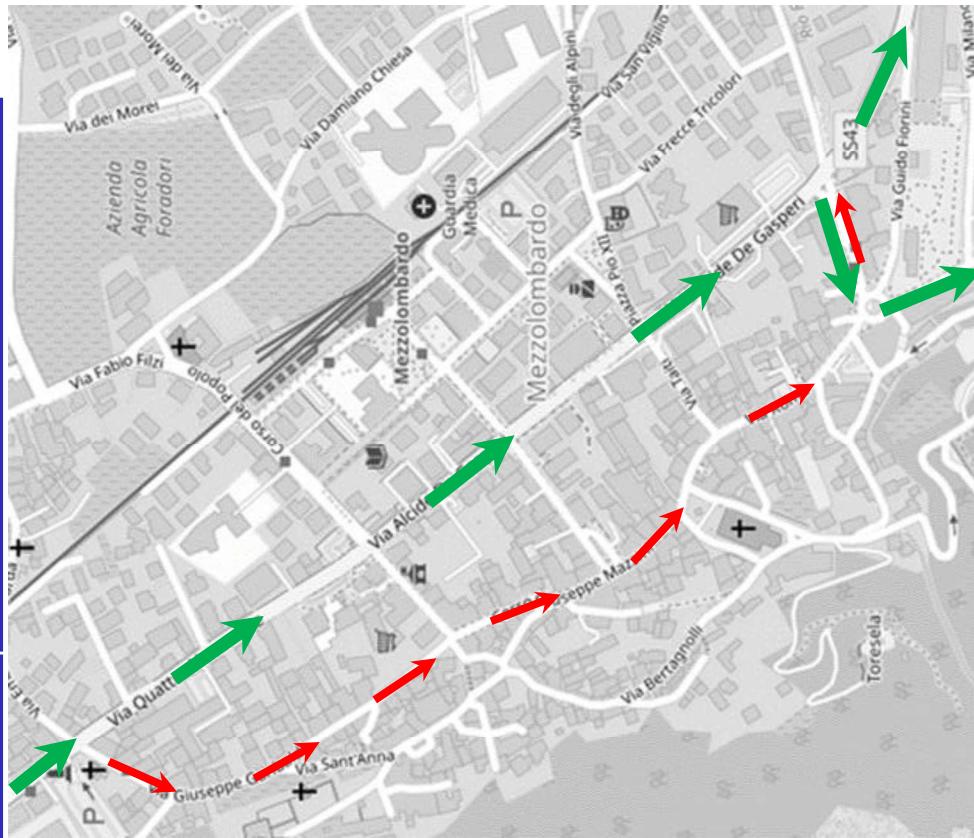
Domanda di sosta



immagini Google agosto 2023

Criticità nella viabilità

- Traffico improprio di attraversamento del centro storico



Analisi qualitativa

Offerta di sosta

Domanda di sosta

Modalità di sosta dell'utenza pendolare (informazioni da Polizia Locale)

- Piazza Fiera
- Piazzale Carducci (anche se recentemente è stato disciplinato a tempo limitato – 2 ore)

Analisi qualitativa	Offerta di sosta	Domanda di sosta
---------------------	------------------	------------------

- **Rilievo completo dei posti su strada (TM)**

- **Rappresentazione su cartografia. Si evidenziano:**
 - spazi a disco nelle zone più centrali e presso altri attrattori
 - spazi per residenti (a disco per altri utenti) nel resto del centro storico
 - prevalenza di stalli liberi, presenti nel resto del centro urbano, compresa l'area scolastica e quella della stazione ferroviaria

Analisi qualitativa

Offerta di sosta

Domanda di sosta

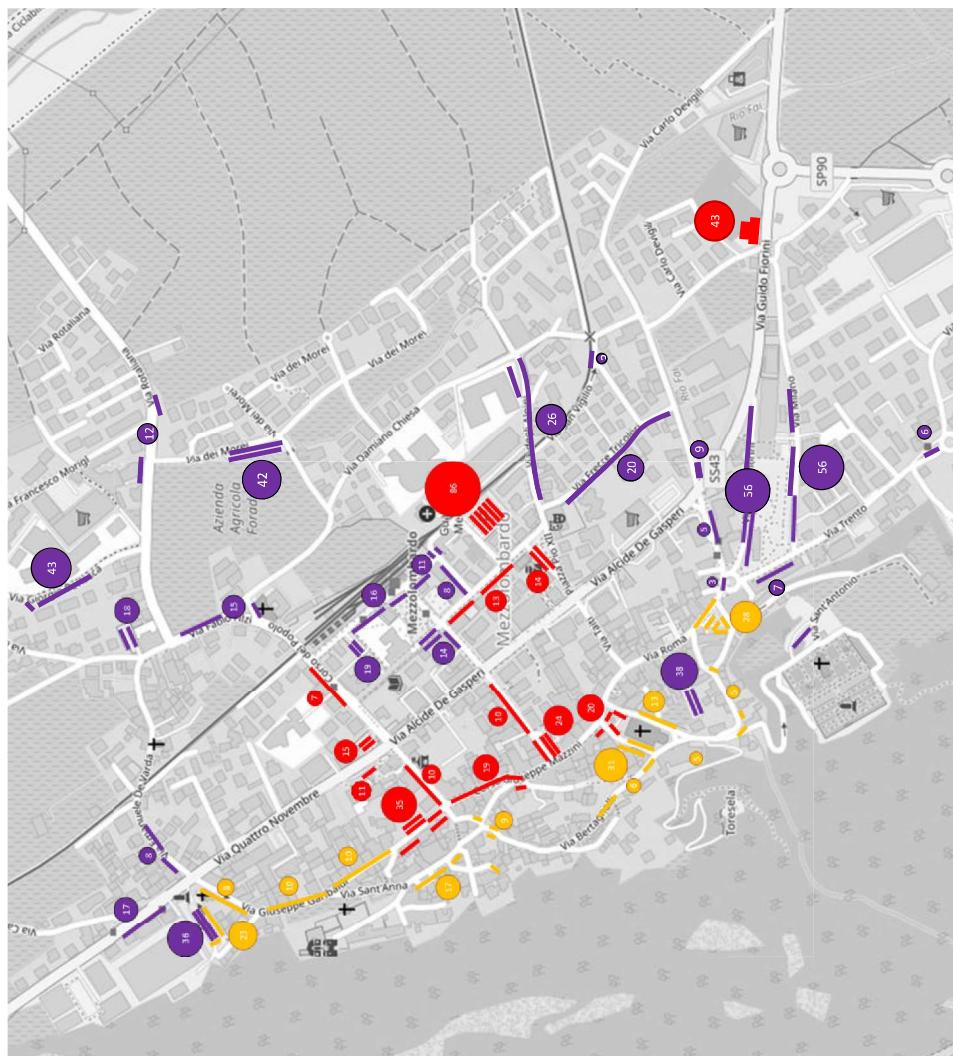
Mezzolombardo: intero centro urbano

Legenda

Stalli a tempo
limitato (disco)

Stalli ZRU
(residenti/disco)

Stalli liberi

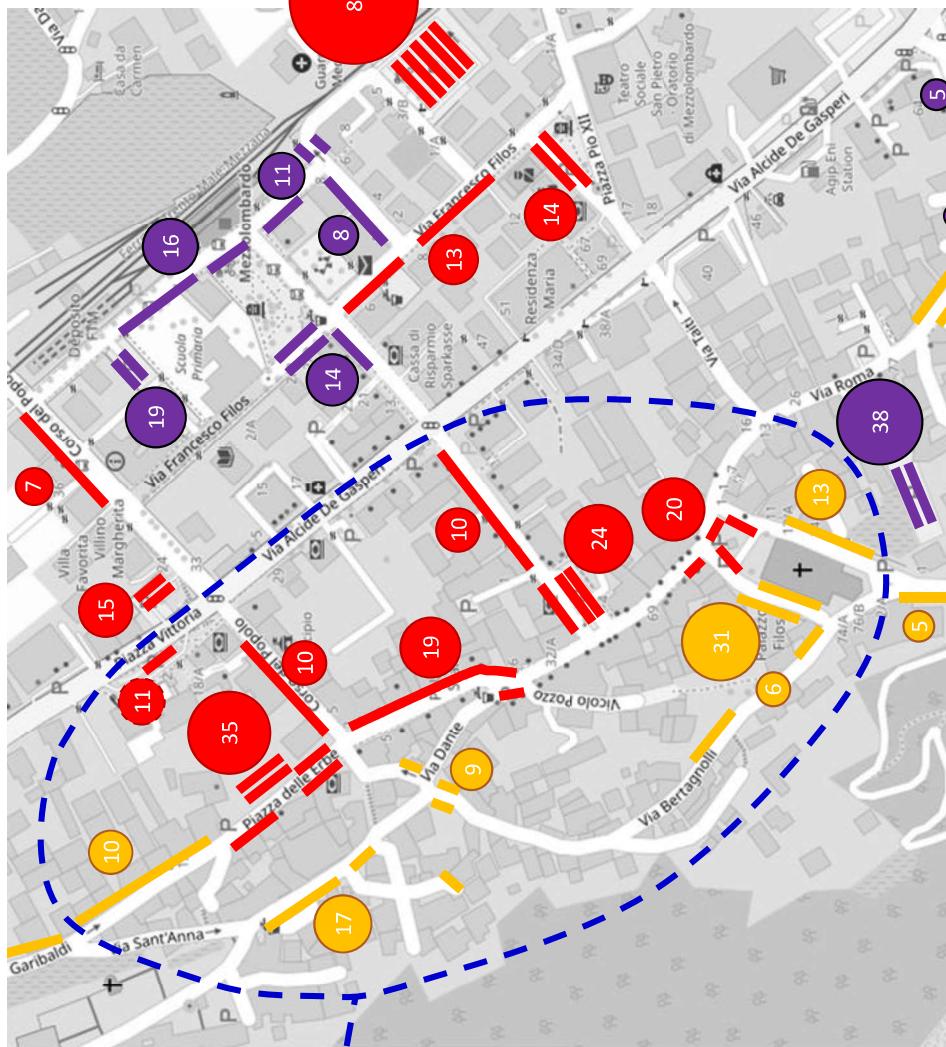


Analisi qualitativa

Offerta di sosta

Domanda di sosta

Mezzolombardo: dettaglio zone centrali



Legenda

Stalli a tempo
limitato (disco)

Stalli ZRU
(residenti/disco)

Stalli liberi

Analisi qualitativa	Offerta di sosta	Domanda di sosta
---------------------	------------------	------------------

Sintesi offerta su strada – Mezzolombardo centro urbano

Regolamentazione	Zona centrale	Altre zone	Totale
a tempo limitato	118	178	296
residenti / a tempo limitato	86	79	165
non regolamentati	-	488	488
totale	204	745	949

Analisi qualitativa	Offerta di sosta	Domanda di sosta
Rilievi puntuali (TM + Polizia locale)		

Giornate rappresentative della stagione scolastica (condizioni tipiche di utilizzo, in quanto non è presente una stagionalità turistica):

- martedì 19 settembre 2023, orario di punta mattutina (8:45-11:45)
- giovedì 5 ottobre 2023, orario pomeridiano-serale (17:30-18:30)

Analisi qualitativa

Offerta di sosta

Domanda di sosta

Risultati dei rilievi (per zone omogenee)

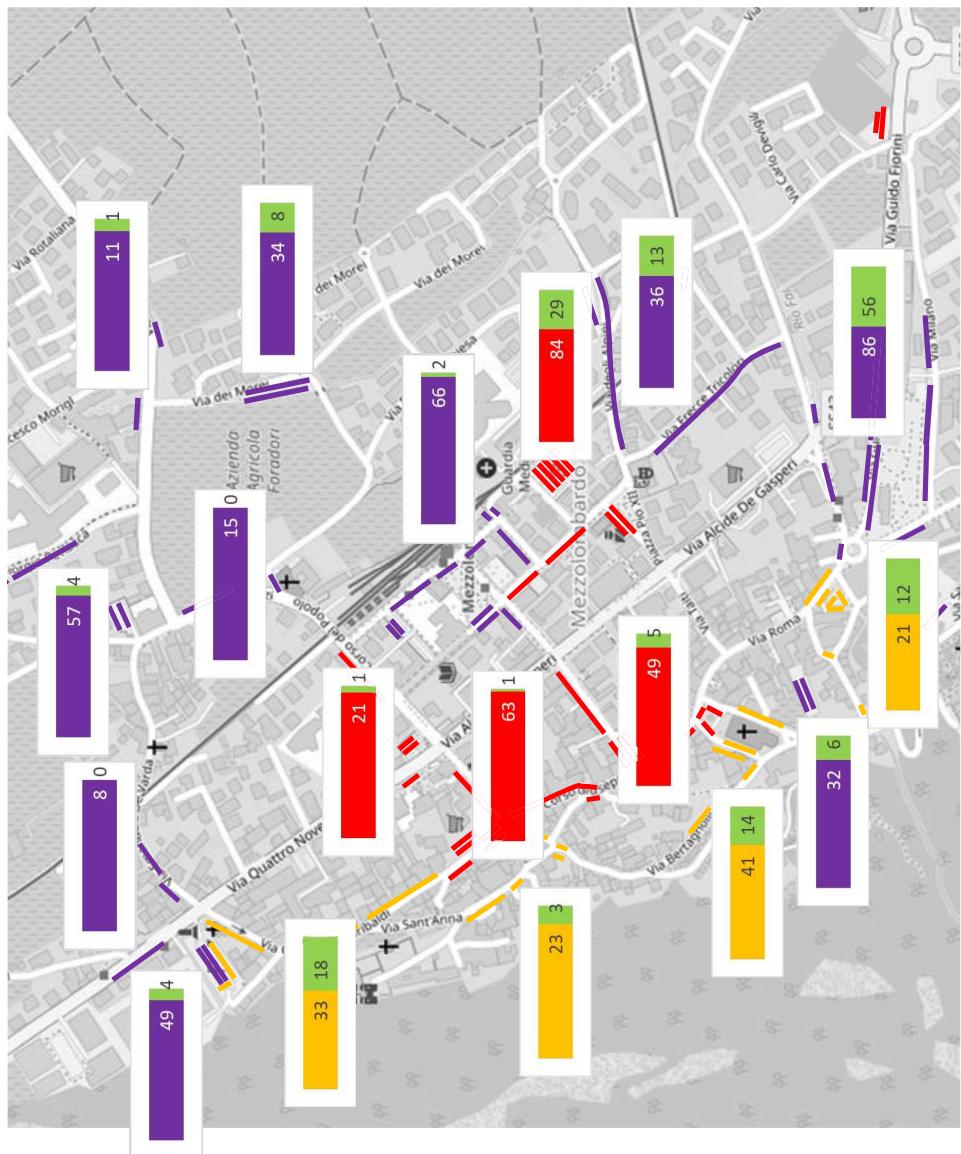
Mattino (9:00-12:00)

Legenda

Stalli a tempo
limitato (disco)

Stalli ZRU
(residenti/disco)

Stalli liberi



Analisi qualitativa

Offerta di sosta

Domanda di sosta

Risultati dei rilievi (per zone omogenee)

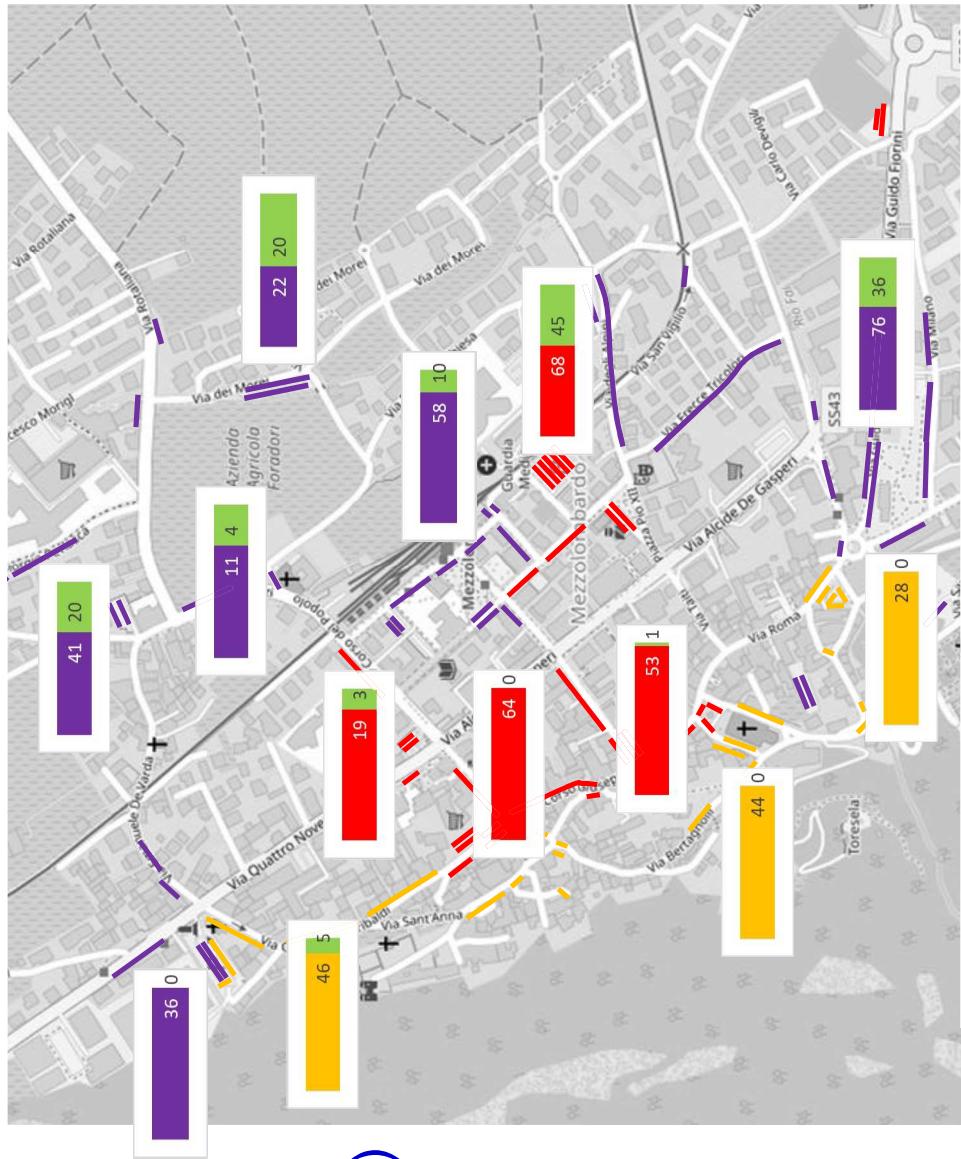
Pomeriggio (17:30-18:30)

Legenda

Stalli a tempo
limitato (disco)

Stalli ZRU
(residenti/disco)

Stalli liberi



Analisi qualitativa	Offerta di sosta	Domanda di sosta
---------------------	------------------	------------------

Considerazioni

- Zone centrali, area stazione, zona scolastica
 - Tassi di occupazione eccessivi (saturazione) → traffico parassitario, sosta irregolare
- Aree residenziali periferiche
 - Occupazione abbastanza elevata ma non critica, in diminuzione in orario serale

Fase 2 progettuale

Obiettivi	Interventi	Risultati attesi
-----------	------------	------------------

Obiettivi generali degli interventi

Definizione di un insieme coordinato di misure, con l'obiettivo generale di migliorare le condizioni di circolazione e sosta nel centro urbano, e di conseguenza la sua vivibilità e la accessibilità ad esso.

Le misure da adottare puntano in particolare a:

- più spazi di sosta liberi → meno sosta illegale
- meno sosta prolungata nelle aree a maggior pregio → più accessibilità al centro
- meno traffico “parassitario” → protezione delle strade congestionate
- utilizzo più razionale degli spazi disponibili
- spostamenti a piedi e in bicicletta più semplici e sicuri
- parcheggi per residenti, se possibile riservati

Obiettivi	Interventi	Risultati attesi
-----------	------------	------------------

Obiettivi specifici

1. Tasso di occupazione < 85%, relativamente alla sosta su strada
2. Agevole comprensione della regolamentazione della sosta (zone omogenee)
3. Riduzione dei flussi di traffico sulla viabilità interna al centro storico

Obiettivi	Interventi	Risultati attesi
-----------	------------	------------------

Interventi proposti

1. Revisione regolamentazione sosta
2. Eliminazione stalli in centro
3. Individuazione aree per sosta di lunga durata (giornaliera)
4. Revisione sensi unici / creazione ZTL
5. Conferma stalli per residenti

Obiettivi	Interventi	Risultati attesi
-----------	------------	------------------

1. Regolamentazione della sosta

Effetti attesi:

- minore occupazione:
 - maggiore accessibilità
 - riduzione traffico parassitario alla ricerca di parcheggio
- chiarezza della regolamentazione: regolamentazione per zone omogenee

Obiettivi	Interventi	Risultati attesi
-----------	------------	------------------

1. Regolamentazione della sosta

Proposta:

- Zona centrale: a pagamento
- Zona centrale, viabilità minore: ZRU a tempo limitato (o in alternativa a pagamento) con sosta libera per autorizzati (residenti, ecc.)
- Altri attrattori (puntuali) di traffico: a tempo limitato (disco orario)
- Aree di sosta prolungata (attestamento / interscambio): a pagamento con tariffa giornaliera
- Zone prevalentemente residenziali: liberi senza limitazioni

Obiettivi	Interventi	Risultati attesi
-----------	------------	------------------

1. Regolamentazione della sosta - dettagli

Zona a pagamento

- orario: 8:00-12:00 e 14:00-19:00, giorni feriali (lunedì-sabato)
- Zone centrali: tariffa oraria € 1,00
- Aree di attestamento / interscambio: tariffa a forfait giornaliero: € 2,00÷3,00 (+ tariffa oraria € 0,50÷1,00)

Zone a tempo limitato

- orario: 8:00-12:00 e 14:00-19:00, giorni feriali (lunedì-sabato)
- durata massima della sosta: 1 ora o 2 ore (a seconda dell'attrattore servito)

Obiettivi

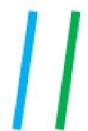
Interventi

Risultati attesi

1. Zonizzazione delle aree di sosta

Legenda

Stalli a pagamento:
tariffa oraria
tariffa giornaliera

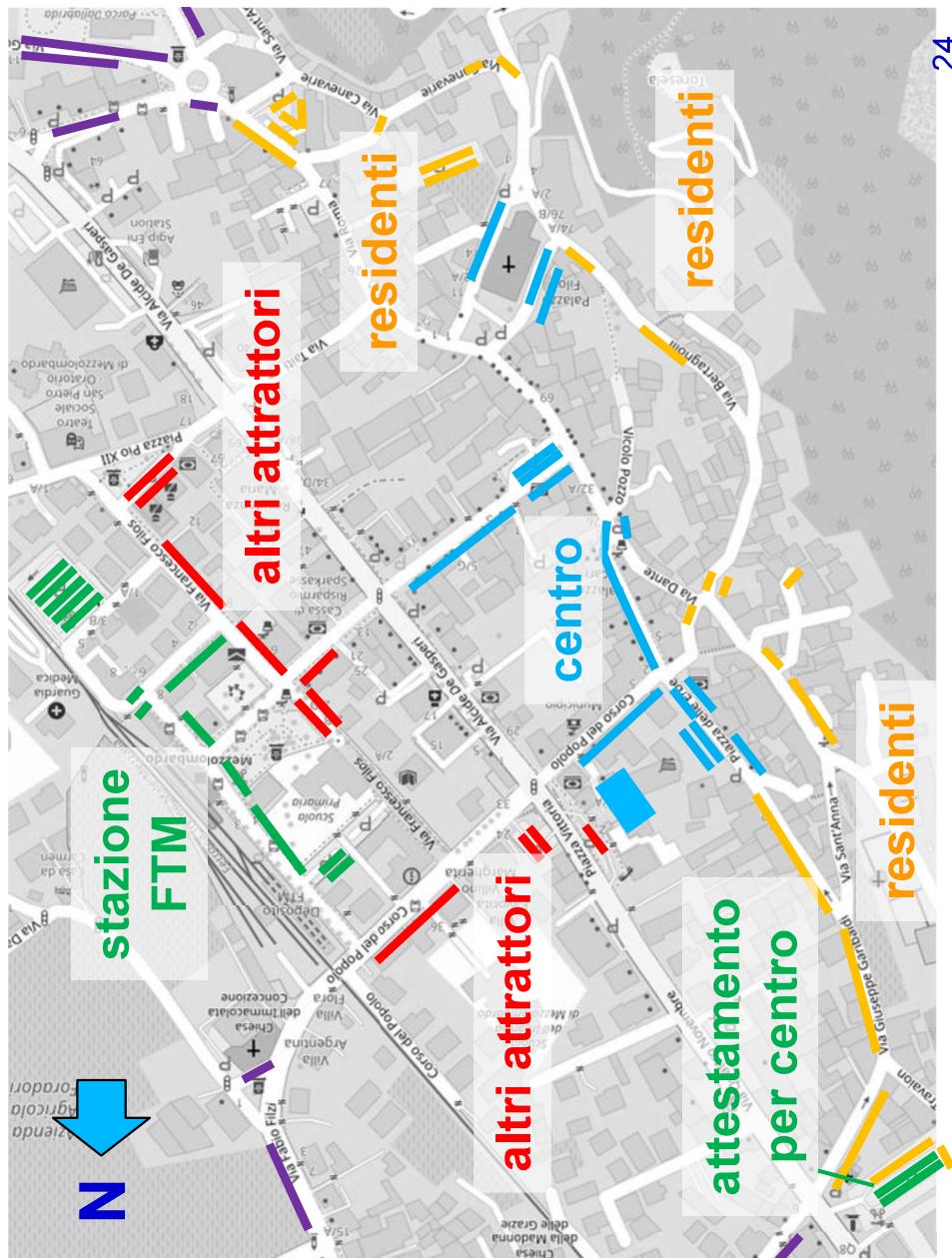


Stalli a tempo
limitato (disco)



Stalli ZRU
(residenti/disco)

Stalli liberi



Obiettivi

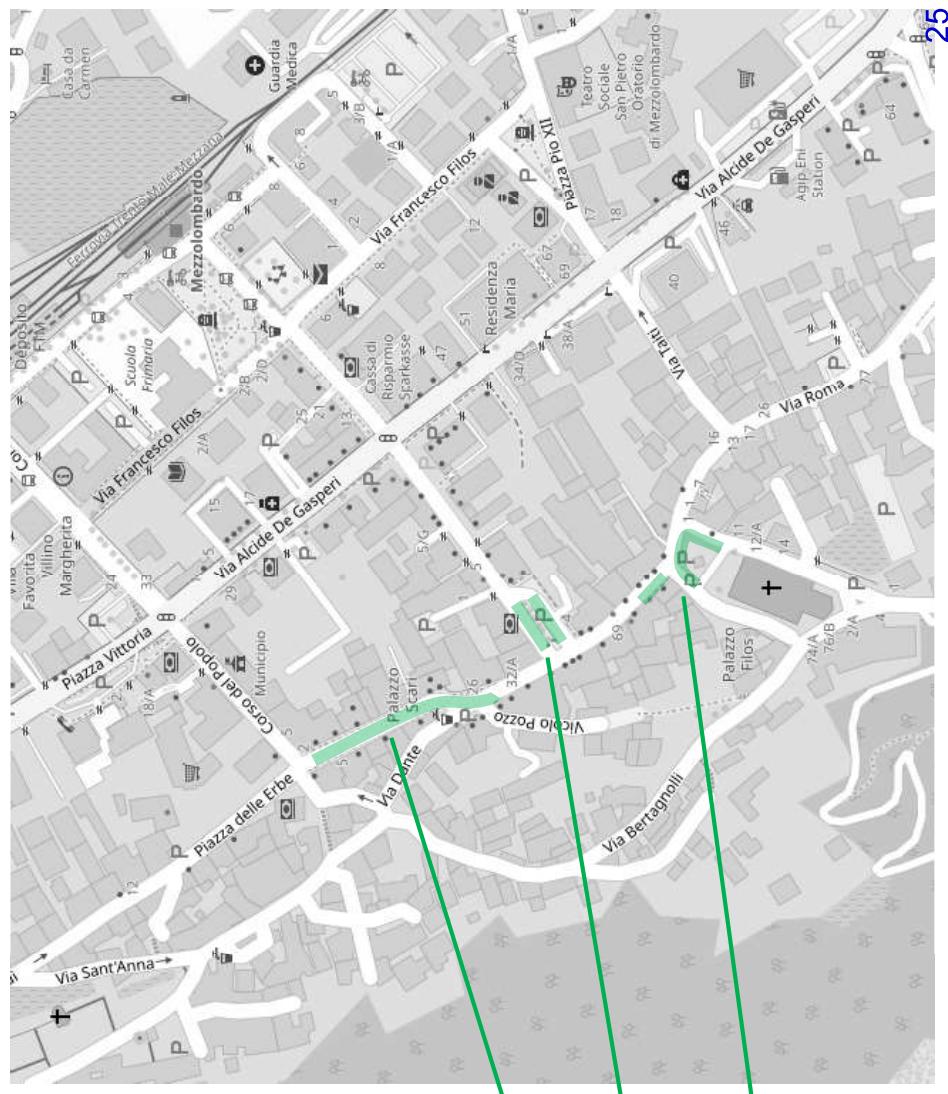
Interventi

2. Eliminazione stalli in centro

Possibilità:

strada	n. stalli
CORSO Mazzini	19
Piazza Cassa di Risparmio	24
Piazza S. Giovanni (sagrato)	20

Nota: rispetto ai 108 (a disco, no ZRU) disponibili in zona centrale



Obiettivi

Risultati attesi

2. Eliminazione stalli in centro

Bilancio offerta di sosta:

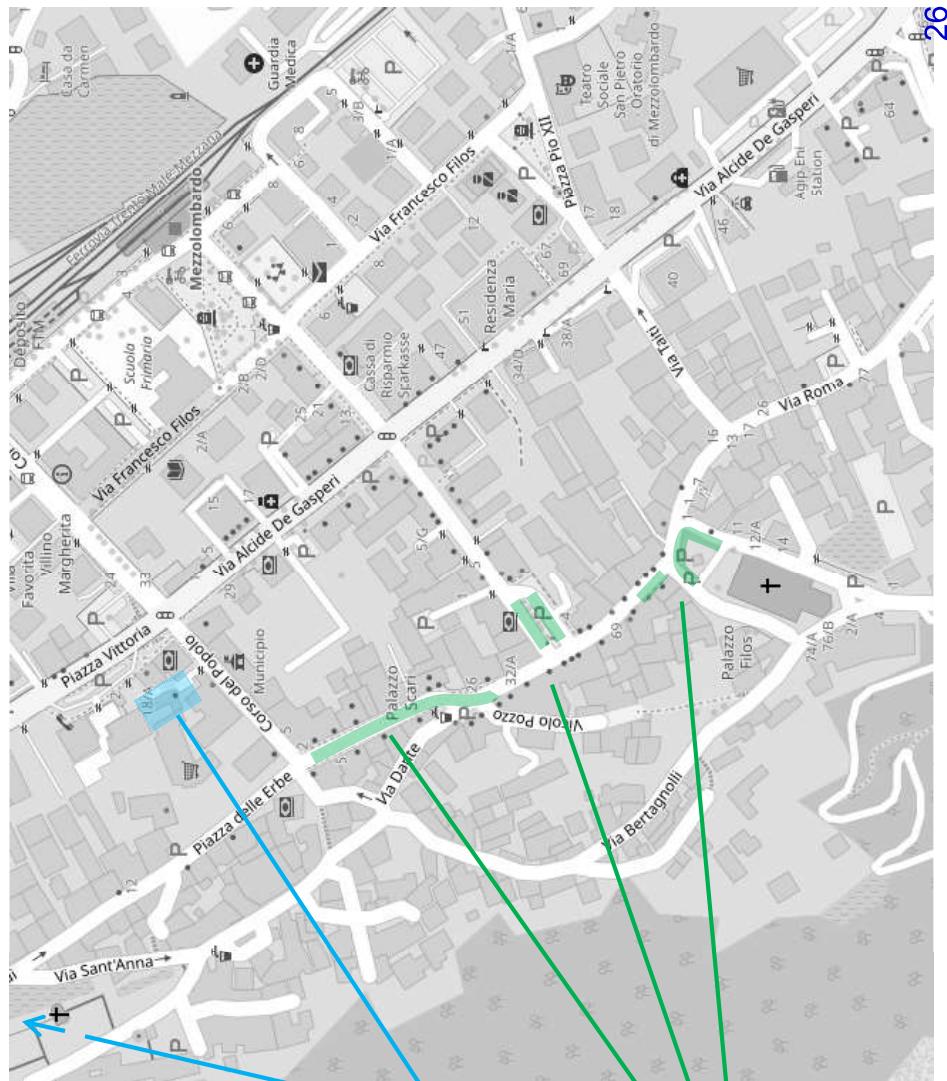
- nuove realizzazioni:

- interrato piazza Vittoria (2023): 35 posti auto
- ampliamento piazza Fiera (2024): 35÷40 posti auto

- eliminazione stalli:

19÷63 posti auto

Totali: da +10 a +55
(a fine 2024)



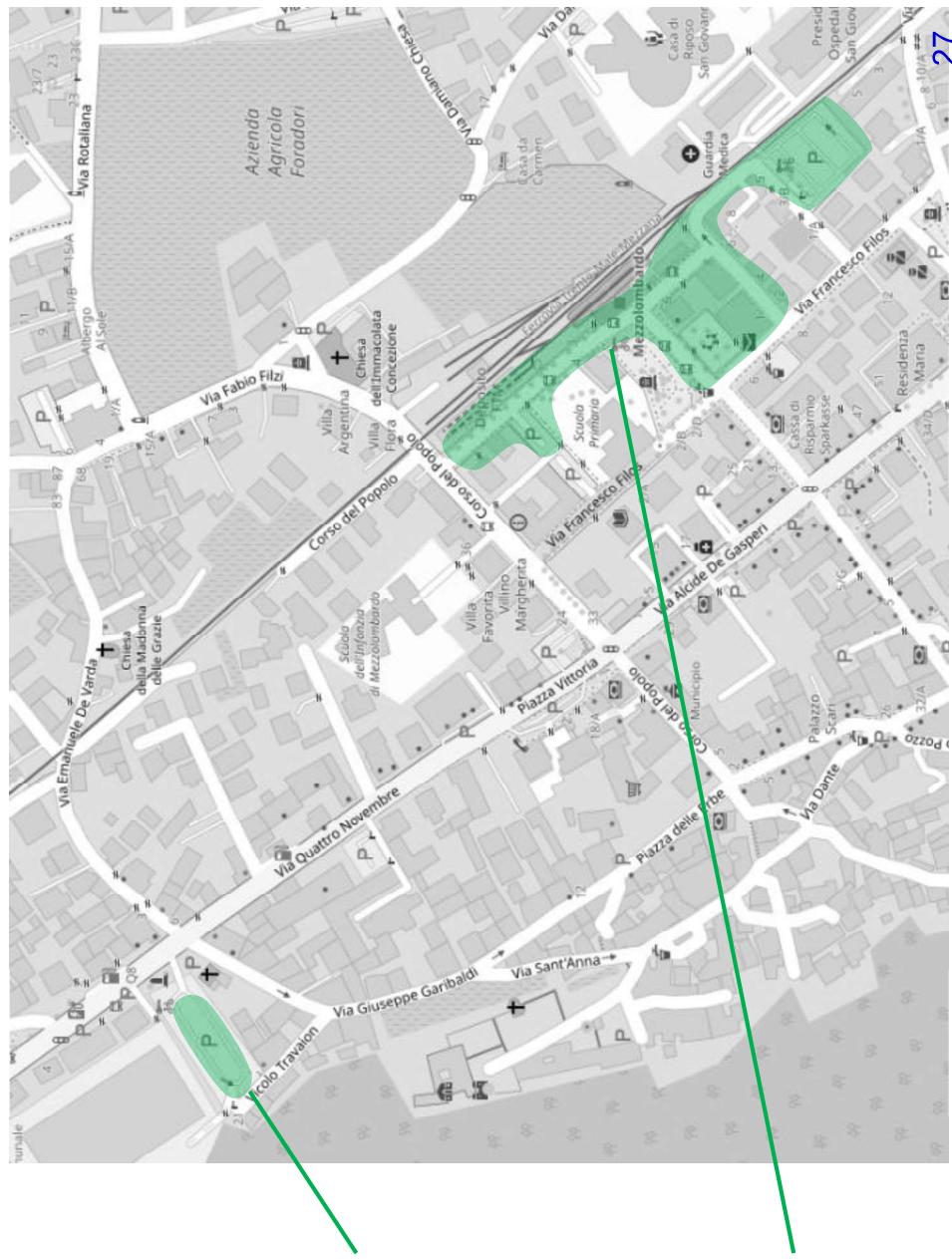
Obiettivi

Risultati attesi

3. Zone per sosta di lunga durata (giornaliera)

- piazza Fiera (parte interna)
36 posti auto (con futuro ampiamento a 70 circa)

- area stazione FTM
140 posti auto



Obiettivi	Interventi	Risultati attesi
-----------	------------	------------------

Parcheggi off street

Componente fondamentale per la riqualificazione dei centri abitati, consentono la riduzione dei principali effetti negativi della sosta su strada: traffico parassitario, sosta irregolare, occupazione di suolo pregiato, impatto paesaggistico

→ Individuazione spazi:

1. nuovo interrato piazza Vittoria: 38 posti auto (per sosta a rotazione al servizio del centro storico)
2. piazza Fiera: 36 posti auto (con allargamento programmato per ulteriori 35-40 posti, per sosta giornaliera)
3. piazzale via Carducci: 86 posti auto (per sosta di lunga durata a servizio del centro urbano e della stazione)

4. Revisione sensi unici

Situazione attuale:

- senso unico in via Garibaldi
- doppio senso in corso Mazzini e via Roma

Criticità:

- percorso «preferenziale» nord-sud alternativo alla SS43 (via 4 Novembre - via Degasperi)



4. Revisione sensi unici

Proposta di modifica:

senso unico da sud a nord in
corso Mazzini, da piazza Cassa
di Risparmio fino a corso del
Popolo

Effetti attesi:

- interruzione del percorso preferenziale improprio
- mantenimento dei principali accessi al centro



Obiettivi

Interventi

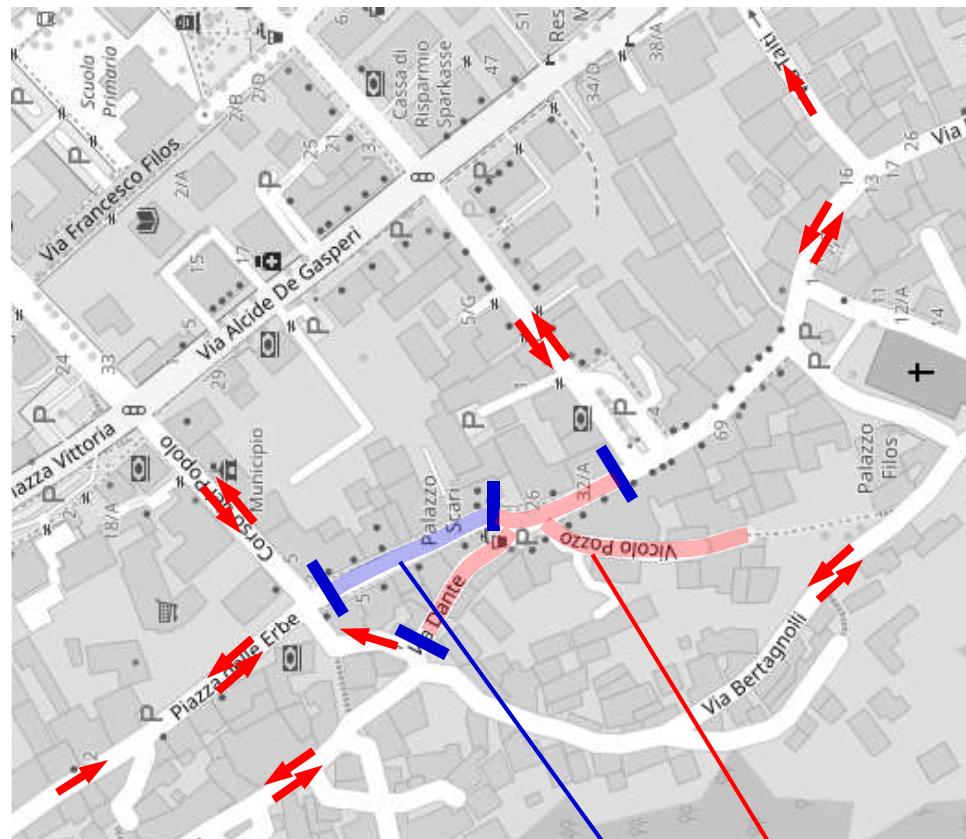
Risultati attesi

4. ZTL centro storico (alternativa)

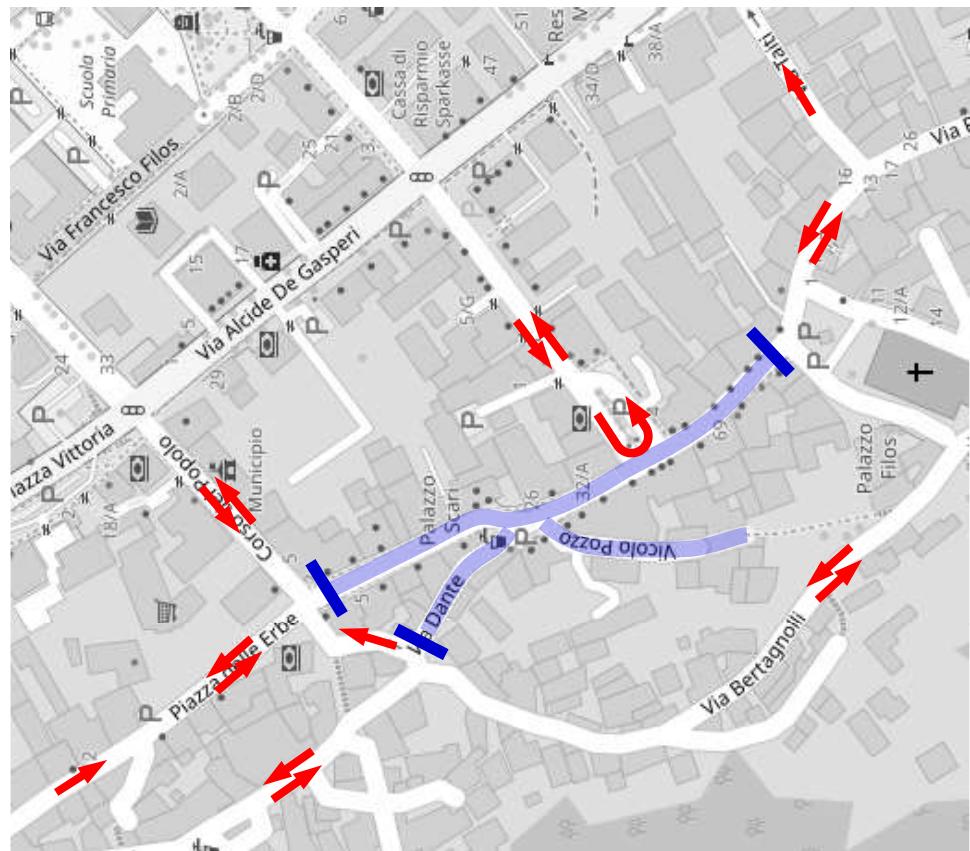
- Opzione 1: corso Mazzini, da corso del Popolo a piazza Cassa di Risparmio (con via Dante e vicolo Pozzo)

↗ Accesso solo a residenti

↗ Accesso consentito a residenti quartiere «Piaz»



Obiettivi Interventi Risultati attesi



4. ZTL centro storico (alternativa)

- Opzione 2: corso Mazzini da corso del Popolo a piazza S. Giovanni

Obiettivi	Interventi	Risultati attesi
-----------	------------	------------------

4. ZTL centro storico (alternativa)

Vantaggi:

- Valorizzazione del centro storico a uso pedonale

Criticità:

- Necessità di permessi / deroghe / fasce orarie, per accesso residenti, operatori, ecc. → gestione complessa
- Necessità di controllo assiduo per garantire l'efficacia del provvedimento

Obiettivi	Interventi	Risultati attesi
-----------	------------	------------------

1. Accessibilità ottimale a tutti gli attrattori:

- occupazione < 85% in tutte le aree di sosta = spazi sempre disponibili presso gli attrattori di traffico (aree su strada a pagamento o a disco, parcheggi in struttura), oltre che nelle zone residenziali

2. Riduzione flussi di traffico nelle vie del centro storico (non quantificabili in assenza di rilievi):

- riduzione traffico parassitario
- utilizzo dei parcheggi appositi per la sosta di lunga durata

COMUNE DI TRENTO

CONVENZIONE DI CONTROLLO ANALOGO TRA ENTI

PER LA GESTIONE DELLA SOCIETA' TRENTINO MOBILITA' S.P.A.

Nella sede comunale di Trento, via Belenzani, 19, fra:

- **COMUNE DI TRENTO**, con sede in Trento, via Belenzani n. 19, numero di codice fiscale e partita IVA 00355870221; rappresentato dal Sindaco ALESSANDRO ANDREATTA, nato a Trento il 4 febbraio 1957 e domiciliato per la carica presso la sede del Comune medesimo, in esecuzione della deliberazione del Consiglio comunale n. 150 di data 22 novembre 2017;
- **COMUNE DI LAVIS**, con sede in Lavis (Trento), Via Matteotti n. 45, numero di codice fiscale e partita IVA 00179650221, rappresentato dal Sindaco ANDREA BRUGNARA, nato a Trento il 17 settembre 1975 e domiciliato per la carica presso la sede del Comune medesimo, in esecuzione della deliberazione del Consiglio comunale n. 52 di data 7 dicembre 2017;
- **COMUNE DI LEVICO TERME**, con sede in Levico Terme (Trento), via Marconi n. 6, numero di codice fiscale 00253930226 e numero di Partita IVA 00338270226, rappresentato dal Sindaco MICHELE SARTORI, nato a Levico Terme (Trento) il 1° novembre 1961 e domiciliato per la carica presso la sede del Comune medesimo, in esecuzione della deliberazione del Consiglio comunale n. 2 di data 18 gennaio 2018;
- **AUTOMOBILE CLUB DI TRENTO**, con sede in Trento, via del Brennero n. 98, numero di codice fiscale 00123590226, rappresentato dal Presidente ROBERTO PIZZININI, nato a Trento il 22 settembre 1937 e domiciliato presso la sede dell'ente medesimo;
- **COMUNE DI PERGINE VALSUGANA**, con sede in Pergine Valsugana

(Trento), P.zza Municipio n. 7, numero di codice fiscale e partita IVA 00339190225, rappresentato dal Sindaco ROBERTO OSS EMER, nato a Pergine Valsugana (Trento) il 21 luglio 1957 e domiciliato per la carica presso la sede del Comune medesimo, in esecuzione della deliberazione del Consiglio comunale n. 54 di data 21 dicembre 2017;

- **COMUNE DI VALLELAGHI**, con sede in Vallegalli, via Roma n. 41, Vezzano, numero di codice fiscale 02401940222, rappresentato dal Sindaco GIANNI BRESSAN, nato a Vezzano (Trento) il 22 gennaio 1957 e domiciliato per la carica presso la sede del Comune medesimo, in esecuzione della deliberazione del Consiglio comunale n. 55 di data 30 novembre 2017;

- **COMUNE DI PALU' DEL FERSINA**, con sede in Palù del Fersina, via Lenzi n. 42, numero di codice fiscale 00272300229, rappresentato dal Sindaco STEFANO MOLTRER, nato a Trento il 20 settembre 1983 e domiciliato per la carica presso la sede del Comune medesimo, in esecuzione della deliberazione del Consiglio comunale n. 42 di data 27 dicembre 2017;

premesso

- che in data 28.4.1998 il Comune di Trento e l'Automobile Club di Trento hanno costituito la Società per azioni Trentino Parcheggi S.p.A. ai sensi dell'art. 44 legge regionale 4 gennaio 1993, n. 1, al fine prevalente ma non esclusivo di erogare il servizio pubblico per la gestione della mobilità e della sosta;

- che, successivamente, hanno aderito alla Società il Comune di Levico Terme e il Comune di Lavis, rispettivamente in data 19.06.2002 e 26.02.2003 per il conseguimento delle medesime finalità attraverso la comune impresa sociale;

- che, in data 29.9.2004 è stato approvato un nuovo statuto sociale in adeguamento alle intervenute e nuove disposizioni del Codice civile;
- che in data 11.07.2006 sono state apportate ulteriori modificazioni allo statuto sociale, al fine di adeguare la disciplina sociale all'art. 10, comma 7, lett. d), della legge provinciale 17 giugno 2004, n. 6 e all'art. 113, comma 5, lett. c), del T.U. 18 agosto 2000, n. 267 ed è stata modificata anche la denominazione sociale in Trentino Mobilità S.p.A.;
- che dal 2008 al 2015 sono entrati a far parte della Società i Comuni di Pergine Valsugana, Terlago e Palù del Fersina;
- che la compagine sociale è attualmente costituita per il 98,11% da Soci pubblici e per l'1,89% dalla medesima Società;
- che, ai sensi dello statuto, la Società interamente a capitale pubblico, ha il seguente oggetto sociale:
 - a) la gestione della sosta a raso su strada e piazze sia pubbliche che private;
 - b) la progettazione e/o la installazione di sistemi, anche di tipo elettronico e numerico, per la regolamentazione della sosta, tra cui i parcometri;
 - c) la progettazione, la costruzione, l'ampliamento, la commercializzazione e la gestione di parcheggi, autorimesse, autosilos ed immobili in genere, ivi compresi parcheggi per biciclette e ciclomotori, con annessi impianti, opere di accesso e tecnologie di informazione, finalizzate al decongestionamento del traffico nei centri urbani;
 - d) l'esercizio del controllo delle soste dei veicoli, compresa la gestione dei parcometri e dei parcheggi in genere, la rimozione dei veicoli, la gestione e manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale nonché semaforica, se ed in quanto compatibili con le norme vigenti, con riguardo tanto a quella

di carattere convenzionale, quanto a strumenti informativi innovativi atti ad integrare la tipologia la cui messa in uso è prescritta dal Codice della strada; la gestione e la manutenzione di pannelli informativi;

e) lo studio e la realizzazione di sistemi tecnologici per la gestione integrata dell'accesso e/o del pagamento dei servizi, anche di natura diversa e/o forniti da soggetti terzi;

f) la prestazione di servizi e la fornitura di mezzi organizzativi nei confronti di Enti, Pubbliche Amministrazioni e terzi, rivolti all'impiego dei mezzi di trasporto, quali ad esempio il rilascio di permessi o altri titoli di sosta o di viaggio;

g) la promozione e l'esecuzione di studi finalizzati ad analizzare e risolvere le problematiche riguardanti la mobilità di persone e merci e in generale l'utilizzo delle aree urbane, nel rispetto del benessere e della sicurezza dei cittadini, comprese la raccolta e la elaborazione di dati utili al monitoraggio e alla analisi dei flussi di traffico viario, dell'utilizzo dei parcheggi, delle aree di sosta e di qualsiasi altro servizio di trasporto;

h) l'educazione e la promozione all'uso corretto e funzionale dei veicoli, dei servizi di trasporto pubblici e privati, dei parcheggi e dei relativi impianti e sistemi tecnologici;

i) ogni altra attività affine, connessa o complementare a quelle menzionate; la promozione diretta e la gestione o la partecipazione ad iniziative commerciali compatibili con l'oggetto sociale.

La Società potrà inoltre compiere tutte le operazioni commerciali ed industriali, mobiliari ed immobiliari, che saranno ritenute utili o necessarie per il conseguimento dell'oggetto sociale e comunque a questo connesse.

Le predette attività non potranno essere svolte all'estero.

Potrà assumere, direttamente o indirettamente, interessenze, quote o partecipazioni anche azionarie in altre imprese o enti aventi oggetto analogo o affini al proprio.

La Società potrà altresì concedere fideiussioni, prestare avalli, consentire iscrizioni ipotecarie sugli immobili sociali a garanzia di debiti ed obbligazioni proprie o di terzi.

Considerato

- che i Soci fondatori hanno inteso costituire la società Trentino Parcheggi S.p.A. (ora Trentino Mobilità S.p.A.) al fine di istituire una mera articolazione organizzativa esterna e nel dominio dei medesimi, che fosse vocata all'erogazione di servizi pubblici e alla produzione di lavori/servizi/forniture nell'interesse dei medesimi Enti;
- che la medesima finalità è stata perseguita anche dai Soci pubblici intervenuti successivamente;
- che in base alla disciplina interna applicabile e ai principi di derivazione comunitaria, l'affidamento diretto di attività integranti erogazione di servizi pubblici è ammesso *“a condizione che l'Ente o gli enti pubblici titolari del capitale sociale esercitino sulla Società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi e che la Società realizzi la parte più importante della propria attività con l'Ente o gli Enti pubblici che la controllano”* (art. 10, comma 7, lett. d), della legge provinciale 17 giugno 2004, n. 6);
- che ai sensi dell'articolo 12 della Direttiva 2014/24/UE del Parlamento e del Consiglio del 26 febbraio 2014, e dell'art. 5 del Codice dei contratti pubblici emanato con decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 ogni Amministrazione

socia esercita sulla Società in house “un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi (...) qualora essa eserciti una influenza determinante sia sugli obiettivi strategici che sulle decisioni significative della persona giuridica controllata”;

- che le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori esercitano congiuntamente il controllo su una persona giuridica quando siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) gli organi decisionali della persona giuridica controllata sono composti da rappresentanti di tutte le amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori partecipanti. Singoli partecipanti possono rappresentare varie o tutte le amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori partecipanti;

b) tali amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori sono in grado di esercitare congiuntamente un'influenza dominante sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative di detta persona giuridica;

c) la persona giuridica controllata non persegue interessi contrari a quelli delle amministrazioni aggiudicatrici o degli enti aggiudicatori controllanti;

- che per garantire la piena attuazione del controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi, i Soci intendono disciplinare l'esercizio congiunto dei poteri di indirizzo e di controllo di loro competenza su Trentino Mobilità S.p.A. demandandolo alla conferenza tra enti secondo quanto previsto nella presente convenzione e nello statuto in materia di controllo analogo.

Ritenuto

- che l'attuale composizione della compagine sociale così come le attività svolte dalla Società in base allo statuto siano di per sé compatibili con il modello in house providing poiché:

- la Società svolge la sua attività essenzialmente al servizio degli Enti Soci e delle rispettive comunità di riferimento; la detenzione delle attuali partecipazioni in altre Società è di scarso rilievo e comunque è attinente al perseguitamento dello scopo sociale;

- il capitale è interamente pubblico;
- ritenuto che, di converso, al fine di adeguare il controllo analogo su Trentino Mobilità S.p.A. al modello in house providing, sia necessario rafforzare gli strumenti di direzione, coordinamento e supervisione sull'attività della Società da parte degli Enti Soci, prevedendo misure ulteriori rispetto ai normali poteri di controllo dell'assemblea dei Soci previsti dalle norme civilistiche;
- che sia opportuno regolare tali poteri mediante la presente convenzione, da sottoscriversi da parte degli Enti pubblici attualmente Soci nonché da parte degli Enti locali che in futuro intendessero aderire alla Società per affidarle la gestione dei servizi dalla stessa svolti;
- che l'art. 59 del D.P.Reg. 01.02.2005 n. 3/L (Testo unico delle leggi regionali sull'ordinamento dei comuni della Regione Trentino – Alto Adige) prevede che, al fine di svolgere in modo coordinato funzioni e servizi determinati, i Comuni possono stipulare tra loro apposite convenzioni; le convenzioni devono stabilire i fini, la durata, le forme di consultazione degli enti contraenti, i loro rapporti finanziari ed i reciproci obblighi e garanzie; tali convenzioni costituiscono accordi amministrativi ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990 n. 241.

Tutto ciò premesso e dichiarato parte integrante e sostanziale della presente convenzione, viene stipulato, anche ai sensi dell'art. 2341 bis c.c.,

Articolo 1

Gli Enti pubblici Soci che partecipano al capitale sociale sono i seguenti, con le relative quote di partecipazione azionaria:

Soci	NUMERO AZIONI	PERCENTUALE DI PARTECIPAZIONE
Comune di Trento	1.114.685	82,26%
Automobile Club Trento	189.700	14,00%
Comune di Levico Terme	15.000	1,11%
Comune di Lavis	1.500	0,11%
Comune di Pergine Valsugana	7.015	0,52%
Comune di Vallelaghi	500	0,04%
Comune di Palù del Fersina	1.000	0,07%

Fatto salvo quanto previsto dalla presente convenzione e dallo statuto sulle modalità e i limiti all'entrata nella compagine sociale di nuovi Soci, la modifica delle percentuali sopraindicate e il subentro di nuovi Soci non comporta la modifica del presente articolo della convenzione che si intenderà aggiornato automaticamente.

L'adesione successiva alla presente convenzione è perfezionata, nel rispetto dell'ordinamento interno di ciascun ente, mediante sottoscrizione unilaterale del presente atto.

La presente convenzione ha durata a tempo indeterminato e le modifiche, che si rendessero necessarie, fatta salva la facoltà di recedere da parte dei Soci che non si siano espressi, entreranno in vigore a seguito della

sottoscrizione da parte di almeno la metà dei Soci che rappresentino altresì la maggioranza del capitale sociale.

Articolo 2

Gli Enti pubblici Soci, con il presente atto, confermano che la Società è uno strumento operativo dei Soci, rivolto a produrre beni e servizi nonché ad eseguire lavori e attività strumentali nell'interesse dei Soci medesimi ovvero erogare servizi pubblici locali, fra i quali, principalmente, quelli inerenti alla mobilità e alla sosta.

Per tali fini le parti convengono di esercitare congiuntamente il controllo analogo attraverso l'esercizio di funzioni di indirizzo, vigilanza e controllo sulla Società.

Articolo 3

I terzi acquirenti delle azioni, ovvero sottoscrittori di nuove azioni, dovranno essere enti pubblici che svolgono la propria attività nel territorio della Provincia di Trento.

Sono equiparate agli enti pubblici le Società interamente partecipate da enti pubblici.

Il Socio non potrà, comunque, procedere a cessione di azioni se non nelle forme previste dallo Statuto.

Resta comunque salva la possibilità del Socio di recedere ai sensi di legge ovvero uscire dalla compagine sociale con la cessione integrale delle azioni, nelle forme che consentano di non pregiudicare l'adempimento degli impegni assunti e la missione della Società.

Articolo 4

I Comuni si impegnano a improntare l'attività di gestione della Società a

criteri di efficacia, efficienza ed economicità, al fine di assicurare servizi di qualità.

I Comuni danno atto che la Società non deve farsi carico di costi sociali i quali rimangono di spettanza delle singole Amministrazioni.

A tal fine, i Comuni si impegnano a non adottare tariffe o comunque a non adottare atti che compromettano il conseguimento dell'equilibrio di bilancio.

Qualora, ragioni di interesse pubblico impongano una diversa decisione, ciascun Comune per quanto di competenza è tenuto ad introdurre meccanismi di compensazione e/o di riequilibrio che salvaguardino la redditività di impresa.

Articolo 5

Tra la Società e i singoli enti è sottoscritta una convenzione per l'esercizio del servizio affidato alla Società da ciascuno di essi.

Articolo 6

I corrispettivi della vendita di titoli di parcheggio aventi validità estesa su più Comuni sono ripartiti tra gli stessi Comuni interessati, salvo diverso accordo, in proporzione dell'incasso complessivo effettivo, conteggiato limitatamente agli stalli regolamentati con tariffa oraria.

Articolo 7

La Società è amministrata da un organo amministrativo composto, ai sensi di legge, da un minimo di uno ad un massimo di cinque amministratori compreso il Presidente, il cui numero è determinato sulla base dell'intesa di cui all'art. 18, comma 7 della L.p. 10 febbraio 2005, n. 1. Gli Amministratori e il Direttore generale, se previsto, sono scelti sulla base di comprovata competenza tecnica.

La Conferenza tra Enti definisce il numero degli amministratori e individua i nominativi degli amministratori e dei membri del Collegio sindacale che saranno nominati dall'Assemblea.

In caso di pluralità di membri dell'organo amministrativo:

- il Comune di Trento designerà la maggioranza dei consiglieri;
- almeno un componente dell'organo amministrativo collegiale sarà designato dai Soci diversi dal Comune di Trento.

Spetta altresì al Comune di Trento designare la maggioranza dei membri del Collegio sindacale. Spetta ai Soci diversi dal Comune di Trento la designazione di un sindaco effettivo, in alternanza tra Automobile Club Trento e altri Comuni.

Articolo 8

La Conferenza degli Enti è composta dai rappresentanti legali, o loro rappresentanti, degli Enti Soci. Ha sede presso il Comune di Trento, in via Belenzani, 19 e si riunisce senza formalità di convocazione.

La Presidenza della Conferenza degli Enti spetta al rappresentante del Comune di Trento. Delle riunioni sarà redatto apposito verbale con le forme e con le modalità che la Conferenza vorrà darsi con apposito regolamento.

La Conferenza è la sede per concordare in modo vincolante la volontà degli Enti pubblici Soci da esprimere nelle assemblee di cui agli artt. 2364 e 2365 Codice civile.

Le decisioni della Conferenza sono assunte con spirito di leale collaborazione, ottenendo ove possibile l'unanimità dei consensi dei Soci.

Laddove tale unanimità non si riscontri, l'assemblea delibera con il voto favorevole di tanti componenti in rappresentanza della maggioranza del

capitale sociale e di almeno tre Soci.

Qualora la deliberazione riguardi interventi inerenti specificatamente l'ambito territoriale di un singolo Socio, qualunque sia la quota dallo stesso posseduta, dovrà necessariamente essere acquisito il voto favorevole dello stesso.

Qualora l'espressione sfavorevole da parte dell'Ente interessato comporti l'assunzione di maggiori oneri per la Società, gli stessi rimarranno esclusivamente a carico dell'Ente interessato.

Le decisioni assunte dalla Conferenza che rientrano nella competenza della medesima, vincolano i Comuni Soci, ancorché dissenzienti.

Tali contenuti dovranno essere riportati ed approvati, se del caso, nell'Assemblea della Società da parte degli Enti pubblici Soci.

Spettano alla Conferenza:

- a) l'esercizio delle funzioni di indirizzo e vigilanza di cui all'art. 41 legge regionale 4 gennaio 1993, n. 1 e s.m., senza pregiudizio per le funzioni analoghe attribuite al Consiglio comunale;
- b) la direzione sulla gestione attraverso l'adozione di direttive vincolanti;
- c) quant'altro ritenuto utile al fine di garantire l'efficacia dei poteri di direzione e di controllo.

Per esercitare la vigilanza, la Conferenza può avvalersi di personale degli Enti pubblici Soci.

Articolo 9

La Conferenza tra Enti esercita

- il controllo ex ante approvando preventivamente:

- il budget di previsione, il piano programma pluriennale degli

investimenti e le note previsionali;

- il piano occupazionale;
- l'assunzione di partecipazioni per lo svolgimento di attività compatibili con la normativa vigente e con l'oggetto sociale;
- le delibere societarie di amministrazione straordinaria;
- le compravendite immobiliari e di impianti strumentali connesse con la gestione da parte delle Società dei servizi affidati da parte degli enti locali per importi superiori a 300.000 euro;
- l'assunzione di forme di finanziamento per importi superiori a 300.000 euro;
- l'assunzione di forme di finanziamento e di contributi da parte degli enti Soci;
- l'assunzione di servizi da parte di enti locali Soci;
- l'acquisto di beni e servizi di valore superiore a 100.000 euro;

- il controllo concomitante mediante:

- l'acquisizione di report periodici sull'attività svolta;
- l'analisi del bilancio semestrale;
- l'esercizio di un potere ispettivo e/o di interrogazione su documenti e atti societari riconosciuto a ciascuno dei componenti l'assemblea con particolare riferimento agli aspetti della gestione del servizio affidato;
- la comunicazione periodica delle informazioni attinenti il contenzioso giudiziale e stragiudiziale, le modifiche dei contratti di lavoro aziendali;
- la cognizione dei dati riferiti al conferimento di incarichi esterni di consulenza;

- il controllo ex post mediante:

- l'approvazione del progetto di bilancio e della proposta di destinazione degli utili ivi compresa la formazione di eventuali riserve straordinarie;
- l'esame della contabilità per centro di costo;
- la verifica della conformità dell'attività svolta dalla Società alla legge per l'esercizio "in house providing" e alle finalità di servizio pubblico;
- la verifica del rispetto dei limiti legali posti all'attività svolta al di fuori dello svolgimento di compiti affidati dagli enti pubblici Soci.

La Conferenza può esprimersi mediante consultazione scritta dei Soci pubblici attraverso le forme di comunicazione ritenute più idonee in relazione al caso e all'urgenza, ivi compresa la posta elettronica.

Ogniqualvolta la Conferenza debba esprimersi mediante l'approvazione preventiva la Società invia, almeno 10 giorni prima della convocazione degli organi sociali rispettivamente competenti gli atti e i documenti al Presidente. Il Presidente, anche tramite un segretario allo scopo delegato, provvede all'inoltro agli altri Soci e alla raccolta delle relative decisioni che dovranno essere rese almeno tre giorni prima della data in cui l'argomento è all'ordine del giorno dell'organo sociale competente. Il Presidente della Conferenza trasmetterà la decisione della conferenza alla Società in tempo utile per la data di convocazione dell'organo competente.

Il mancato rispetto dei termini sopraindicati nella trasmissione della decisione dei Soci al Presidente equivale ad espressione favorevole.

Nel caso in cui si debba procedere a definire il numero degli amministratori e i nominativi degli amministratori e dei membri del Collegio sindacale i

rappresentanti dei Comuni Soci si riuniscono almeno 3 giorni prima della data di riunione dell'assemblea della Società su iniziativa del Presidente.

In tutti gli altri casi la Società invia i documenti e gli atti al Presidente il quale, li trasmette ai Soci. Qualora vengano formulati dei rilievi si procederà alla convocazione della Conferenza fra Enti per assumere eventuali decisioni.

Articolo 10

La titolarità di componente della Conferenza viene meno automaticamente con il venir meno della carica presso l'Ente. Il componente resta tuttavia in carica fino all'elezione del suo successore.

Articolo 11

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 41, legge regionale 4 gennaio 1993, n. 1 e s.m., la stipula della presente convenzione è aperta ad eventuali nuovi Soci - Enti pubblici - che si avvalgono della Società quale forma di gestione dei servizi pubblici e che persegano, con la partecipazione, le medesime finalità perseguitate dagli Enti pubblici Soci sottoscrittori del presente atto, e che comunque non siano portatori di interessi antagonisti.

Gli Enti pubblici Soci sottoscrittori del presente atto si impegnano a favorire l'adesione alla Società di altri Enti pubblici, ciò previa sottoscrizione della presente convenzione, eventualmente modificata.

Articolo 12

La presente convenzione sarà sottoscritta, per accettazione, dalla Società. Questa sarà altresì tenuta a far sottoscrivere la convenzione anche agli amministratori per "presa visione ed accettazione". Fatto salvo il caso degli amministratori già in carica, i quali vi procederanno entro 30 giorni dalla sottoscrizione della presente da parte della Società, la sottoscrizione della

convenzione da parte degli amministratori dovrà avvenire contestualmente all'accettazione della nomina.

Articolo 13

Ai sensi dell'art. 49, comma 5 del vigente regolamento per la disciplina dei contratti, si indica quale responsabile dell'esecuzione del presente atto il Dirigente pro-tempore del Servizio Sviluppo economico, studi e statistica.

Al contraente privato è interdetto di rivolgersi ad altre persone che non siano il responsabile ed i collaboratori dallo stesso incaricati.

E' altresì interdetto ad altri organi o figure soggettive del Comune di ingerirsi nella gestione del presente atto.

Letto, accettato e sottoscritto.

COMUNE DI TRENTO, Il Sindaco Alessandro Andreatta

COMUNE DI LAVIS, Il Sindaco Andrea Brugnara

COMUNE DI LEVICO TERME, il Sindaco Michele Sartori

AUTOMOBILE CLUB DI TRENTO, il Presidente Roberto Pizzinini

COMUNE DI PERGINE VALSUGANA, il Sindaco Roberto Oss Emer

COMUNE DI VALLELAGHI, il Sindaco Gianni Bressan

COMUNE DI PALU' DEL FERSINA, il Sindaco Stefano Moltrer

Per accettazione:

TRENTINO MOBILITA' S.P.A.

COMUNE DI XXXXXX

PROVINCIA DI TRENTO

CONTRATTO DI SERVIZIO FRA IL COMUNE DI XXXXXX E LA

TRENTINO MOBILITÀ S.P.A. PER LA GESTIONE DELLA SOSTA SU

STRADA E DI ALTRI SERVIZI DI MOBILITÀ

rep. atti privati

L'anno **duemilaventiquattro** il giorno del mese di, fra i signori:

XXXXXXX, nato a XXXXXXXX il xx.xx.19xx, che interviene in rappresentanza

del Comune di Mezzolombardo (C.F. e P. IVA: xxxxxxxx) nella sua qualità di Sindaco

e

MOSCA CRISTIANO, nato a Trento il 25.11.1971, che interviene in qualità di

Presidente della Trentino Mobilità spa (C.F. e P. IVA: 01606150223) autorizzato alla

firma della presente convenzione

Premesso che:

- la L.P. 17.06.2004 n. 6, all'art. 10 comma 7 lettera d), prevede per i Comuni la possibilità di gestire i servizi pubblici locali a rilevanza economica ed imprenditoriale, al fine di soddisfare le finalità sociali e di promozione dello sviluppo economico e civile delle comunità locali e di assicurarne la regolarità e continuità nonché la fruizione in condizione di uguaglianza, anche mediante affidamento diretto “*a società di capitali a capitale pubblico, a condizione che l'ente o gli enti pubblici titolari del capitale sociale esercitino sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi e che la società realizzi la parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti pubblici che la controllano*”;

- il Comune ha disciplinato le procedure e i criteri per la scelta delle forme organizzative di gestione dei servizi pubblici locali con il regolamento approvato

con deliberazione consiliare n. XXXXXXXXXXXX;

- in data 28 aprile 1998 è stata costituita, tra il Comune di Trento, in qualità di socio di maggioranza, e l'Automobile Club di Trento, la Società Trentino Parcheggi spa, successivamente trasformata, in data 26.09.2006, in Trentino Mobilità s.p.a., a cui hanno aderito via via anche i Comuni di Lavis, Levico Terme, Pergine Valsugana, Terlago (ora Vallegagni), Palù del Fersina, Lona Lases, Cavalese, Folgarida e Lavarone;
- con deliberazione consiliare n. xx dd. Xx.xx.202x il Comune di Mezzolombardo ha deliberato l'adesione a Trentino Mobilità spa, mediante l'acquisto di XXX azioni;
- l'adesione è stata perfezionata in data xx.xx.2024;
- con deliberazione consiliare n. xx dd. Xx.xx.2024 è stata approvata l'apposita bozza di contratto di servizio da concludersi con la Società, in cui sono specificate le condizioni del rapporto per la gestione dei servizi sotto disciplinati;
- costituisce presupposto legittimante all'affidamento diretto nei confronti di proprie società in house la presentazione della domanda di iscrizione nell'Elenco A.N.AC. delle amministrazioni aggiudicatrici e degli enti aggiudicatori che operano mediante affidamenti diretti nei confronti di proprie società in house, come evidenziato dal punto 9.2 dalle Linee Guida A.N.AC. n. 7, di attuazione del D. Lgs. 18.04.2016, n. 50, approvate dal Consiglio dell'A.N.AC. con delibera n. 235 dd. 15.02.2017 ed aggiornate al D. Lgs. 19.04.2017, n. 56 con deliberazione dello stesso Consiglio n. 951 dd. 20.09.2017;
- il Comune di Trento – Servizio Sviluppo economico, studi e statistica, per tutti i membri soci, con nota prot. n. 2018/0159525 dd. 18.06.2018, pervenuta al protocollo comunale al n. 10684 dd. 19.06.2018 ha comunicato la presentazione,

in data 14.06.2018, della richiesta di iscrizione di Trentino Mobilità S.p.A.

nell'Elenco A.N.AC. delle amministrazioni aggiudicatrici e degli enti aggiudicatori

che operano mediante affidamenti diretti nei confronti di proprie società in house

per tutti i membri soci;

tutto ciò premesso e dichiarato parte sostanziale del presente atto, le parti, come sopra

rappresentate, convengono e stipulano quanto segue:

ART. 1 - OGGETTO DEL CONTRATTO

Il Comune di Mezzolombardo, di seguito denominato "Comune", e la Società Trentino

Mobilità S.p.A., di seguito denominata "Società", convengono di regolare con il

presente atto i rapporti tra le parti per il servizio di gestione e controllo della sosta a

pagamento e regolamentata nonché altri servizi connessi con la mobilità urbana.

ART. 2 - SPECIFICAZIONE DEL SERVIZIO

Il servizio comprende le seguenti attività:

la gestione unitaria della sosta regolamentata e a pagamento, senza custodia, sui posti

auto situati su strade o piazze in disponibilità al Comune. La Società dovrà provvedere

alla gestione dei posti auto in esecuzione degli atti programmati approvati dal

Comune in materia di aree destinate alla sosta, orari, tariffe, trattamento residenti ed

altre categorie particolari di utenti, secondo le disposizioni di seguito previste e nel

rispetto di tutte le disposizioni del Codice della Strada;

Le aree oggetto dell'affidamento della gestione della sosta regolamentata o a

pagamento, su cui la Società dovrà svolgere i servizi di cui alla precedente lettera A.,

facenti parte del demanio comunale, o comunque nella disponibilità del Comune, sono

quelle di cui all'allegato verbale di consegna sub. A), che costituisce parte integrante

ed essenziale del presente contratto di servizio. L'effettiva attivazione del servizio in

capo al gestore è subordinata alla emissione di apposita ordinanza del Sindaco, previa

deliberazione della Giunta comunale, a norma dell'art. 7, comma 1 lettera f) del

D.Lgs. 30.04.1992, n. 285 – Codice della strada.

Eventuali modifiche degli atti comunali in materia di sosta e sua regolamentazione

potranno essere approvate con deliberazione della Giunta comunale e saranno

trasmesse alla Società con apposito verbale di consegna.

ART. 3 - SERVIZI OPZIONALI

Il Comune si riserva la possibilità di richiedere l'attivazione e l'attuazione in fase

successiva dei seguenti ulteriori servizi rispetto a quello previsto ex art. 2, punto A.

A. prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta a pagamento, nella

ZTL o regolamentata, previa adozione di provvedimento sindacale ad hoc, ai sensi

delle previsioni dell'art. 12 bis CdS, ivi comprese la contestazione immediata e la

redazione e sottoscrizione del verbale di accertamento con l'efficacia di cui agli

articoli 2699 e 2700 del C.C.

B. gestione di immobili o aree di proprietà comunale o in disponibilità, a qualsiasi

titolo, della amministrazione comunale, destinati ad autorimesse e parcheggi, nel

rispetto delle disposizioni comunali in materia di orari, tariffe, trattamento residenti

ed altre categorie particolari di utenti, ecc.;

C. gestione del rilascio, agli aventi diritto, di titoli agevolati per la sosta nelle aree a

pagamento e dei permessi di transito e/o sosta nelle Zone a Traffico Limitato del

Comune, nonché di altri tipi di permessi, secondo la regolamentazione specifica

adottata dal Comune;

D. realizzazione di infrastrutture destinate ad autorimesse e parcheggi, con ciò

intendendosi ogni attività necessaria dalla progettazione alla realizzazione, nonché la

loro successiva gestione;

E. gestione di servizi connessi alla mobilità urbana (cicloparcheggi, bike sharing, car

sharing, car pooling, ecc.);

F. promozione ed elaborazione di studi finalizzati ad individuare le migliori condizioni nonché la funzionalità della viabilità e dell'utilizzazione delle aree urbane, nel rispetto del benessere e della sicurezza dell'utenza pedonale ed automobilistica, nonché il monitoraggio del traffico viario e l'educazione all'uso corretto e funzionale dei veicoli e dei mezzi di trasporto pubblici e privati.

L'attivazione dei servizi di cui al presente articolo non richiede l'integrazione o l'aggiornamento del presente contratto di servizio e segnatamente:

- l'attivazione del servizio di cui alla lettera A. del presente articolo è subordinata al solo invio di formale richiesta alla Società, da parte del Comune, con un preavviso minimo di 60 giorni. Le modalità di esecuzione e di regolazione dei rapporti economici per lo svolgimento di detto servizio sono individuate rispettivamente nell'art. 5 e nell'art. 6 del presente contratto.

- l'attivazione di eventuali servizi di cui alla lettera B. del presente articolo è subordinata all'adozione di apposita deliberazione della Giunta comunale ove, se necessario anche attraverso l'approvazione di opportuni disciplinari, sono indicate le modalità di esecuzione del servizio nonché puntualmente individuati e dettagliati gli immobili o le aree di proprietà comunale o in disponibilità alla Amministrazione Comunale che si intendono fare gestire. Le condizioni economiche per lo svolgimento di detti servizi sono individuate dall'art. 6 del presente contratto.

- l'attivazione dei servizi di cui alle lettere C., D., E. e F. del presente articolo è subordinata all'adozione di apposita deliberazione della Giunta comunale ove, se necessario anche attraverso l'approvazione di opportuni disciplinari, dovranno essere indicate le modalità di esecuzione del servizio o di progettazione e

realizzazione dell'opera e le relative condizioni economiche concertate con la Società.

ART. 4 - MODALITÀ DI ESECUZIONE DEL SERVIZIO ED ONERI A

CARICO DELLA SOCIETÀ – GESTIONE DELLA SOSTA

Il servizio di gestione della sosta a pagamento su aree comunali dovrà essere svolto a totale carico della Società, che vi potrà provvedere sia a mezzo della propria organizzazione tecnica ed amministrativa, sia mediante l'apporto di ditte specializzate esterne, nel rispetto della normativa vigente.

La Società dovrà in particolare provvedere a:

- acquisto, installazione e manutenzione della segnaletica verticale ed orizzontale afferente alle aree a pagamento oggetto di affidamento, con ripristino in seguito ad atti vandalici che ragionevolmente ne compromettano il normale utilizzo o ad eventi eccezionali, provvedendo ad una tempestiva riparazione o sostituzione nei giorni successivi alla conoscenza da parte della Società del guasto o del danno;
- acquisto, installazione, sostituzione, manutenzione ordinaria e straordinaria dei parcometri o altri dispositivi di pagamento della sosta, con ripristino in seguito ad atti vandalici che ragionevolmente ne compromettano il normale utilizzo o ad eventi eccezionali, provvedendo alla riparazione o sostituzione delle apparecchiature entro le 48 ore (esclusi festivi) successive alla conoscenza da parte della Società del guasto o del danno;
- esazione della tariffa, contabilizzazione, gestione e amministrazione anche a fini statistici e di reportistica;
- ove ritenuto necessario, previa condivisione tra le parti, realizzazione di idonee campagne informative rivolte sia alla generalità dell'utenza sia a specifiche categorie, coinvolte nella regolamentazione della sosta.

La Società dovrà inoltre provvedere a:

- fornire le divise al personale impiegato con mansioni di “ausiliario della sosta”;
- dotare i dipendenti di tutti i dispositivi di protezione individuale contro gli infortuni, previsti dalla normativa vigente;
- gestire la sostituzione del personale assente (es. malattia, ferie, permesso) onde poter garantire la continuità del servizio.

La Società ha comunque l'obbligo della gestione contabile distinta per centri di costo per ciascuno dei servizi pubblici locali ricevuti in affidamento.

Nelle aree affidate è consentito il pagamento della sosta con moneta o carte elettroniche di debito/credito presso il parcometro oppure digitalmente, tramite applicazioni per smartphone. Qualora la Società lo reputi opportuno, potrà permettere il pagamento della sosta attraverso ulteriori modalità quali ad esempio schede prepagate, cartacee o elettroniche. In tal caso la Società dovrà provvedere alla fornitura e alla commercializzazione di tali titoli di sosta; in particolare, la vendita al pubblico dovrà avvenire tramite adeguata rete di punti vendita ubicata all'interno del territorio comunale e organizzata a cura della Società, cui compete anche il conseguimento delle eventuali intese per la collaborazione con i distributori.

Al fine di migliorare lo standard qualitativo del servizio erogato, Trentino Mobilità è inoltre autorizzata a sperimentare, utilizzare e implementare ulteriori modalità di pagamento e ad attivarle all'interno del territorio comunale.

ART. 5 - MODALITÀ DI ESECUZIONE DEL SERVIZIO ED ONERI A

CARICO DELLE PARTI – CONTROLLO DELLA SOSTA

Qualora il servizio opzionale di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta venga richiesto dal Comune con le modalità previste al precedente art. 3., esso è regolato come segue.

Ai sensi di quanto disposto dall'art. 12 bis del D.lgs. n. 285/1992, limitatamente alle aree oggetto dell'affidamento per la sosta regolamentata o a pagamento, la Società, previo conferimento delle funzioni ai propri dipendenti con provvedimento del Sindaco e nel rispetto degli indirizzi e disposizioni impartite dal Corpo di Polizia Locale, è tenuta a svolgere funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta.

La durata e la frequenza delle attività di controllo della sosta saranno concordate tra le parti.

Con riferimento alle funzioni oggetto del presente articolo, il Corpo di Polizia Locale provvederà a fornire il necessario supporto all'opera prestata, intervenendo con propri uomini e mezzi a completamento e supporto del servizio svolto dal personale della Società.

Le aree su cui la Società dovrà provvedere alla prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta potranno essere incrementate o modificate in conseguenza dell'eventuale incremento o modifica delle aree oggetto dell'affidamento per la sosta regolamentata o a pagamento individuate e comunicate con le modalità previste nel presente contratto. La modifica della delimitazione di dette aree non comporta la necessità di integrare e/o aggiornare il presente contratto.

Ai sensi dell'art. 12 bis del D.lgs. n. 285/1992, successivamente all'emissione del verbale da parte del personale della Società, l'attività sanzionatoria di cui al presente articolo, nonché l'organizzazione del relativo servizio sono di competenza dell'Amministrazione comunale.

I verbali di accertamento redatti dal personale della Società sono quindi trasmessi, entro 48 ore dalla rilevazione, all'Amministrazione comunale – Corpo di Polizia Locale.

La Società può prevedere l'utilizzo di terminali palmari o altri sistemi, per la rilevazione digitale delle contravvenzioni, previa approvazione del Corpo di Polizia Locale, qualora questo metta a disposizione della Società i necessari riferimenti ed il tracciato record dei dati, per l'invio al sistema informatico del Comune.

In tal caso, la Società provvede in proprio alla piattaforma hardware e software per la digitalizzazione dei dati e alla loro trasmissione al Corpo di Polizia Locale.

ART. 6 - RAPPORTI ECONOMICI TRA LE PARTI

Tutti gli incassi ottenuti dai parcometri, dai servizi di pagamento tramite app ed in generale derivanti da tutte le modalità di pagamento messe a disposizione alla cittadinanza, saranno incamerati dalla Società.

A fine esercizio si quantificherà l'utile di gestione tenendo conto:

- degli incassi;
- della eventuale ripartizione dei titoli di parcheggio aventi validità in diversi Comuni, in proporzione dell'incasso complessivo effettivo per ciascuno dei Comuni interessati, conteggiato limitatamente agli stalli regolamentati esclusivamente con tariffa oraria;
- dei mancati incassi (calcolati sulla base degli incassi teorici) per le aree di sosta per le quali, ai sensi dell'art. 12 del presente contratto, è stata richiesta dal Comune la temporanea sospensione del servizio;
- dei costi sostenuti per il servizio di gestione della sosta, debitamente documentati;
- dei costi sostenuti per il servizio di controllo della sosta, debitamente documentati, conseguenti all'effettiva consistenza dei servizi svolti sulla base di quanto concordato tra le parti. Sono ricompresi in questa voce costi diretti ma anche costi indiretti (es. costi personale amministrativo, di direzione, consulenziale), imputati pro quota al centro di costo.

Il risultato così formato verrà suddiviso in base alle seguenti quote di ripartizione:

- 75% Comune;
- 25% Società.

Qualora il risultato calcolato dovesse risultare negativo, cioè i ricavi non dovessero coprire i costi sostenuti il Comune sarà tenuto a versare la quota differenziale, in attuazione di quanto previsto dalla *“Convenzione di controllo analogo tra enti per la gestione della società Trentino Mobilità spa”*, che all’art. 4 impone ad ogni socio di introdurre meccanismi di compensazione e/o di riequilibrio che salvaguardino la redditività d’impresa, qualora sia necessario, per ragioni di interesse pubblico, che la società si faccia carico di costi di spettanza delle singole Amministrazione.

La formula sopra detta si applicherà anche per ciascuno degli eventuali ulteriori servizi opzionali elencati all’art. 3 del presente contratto.

In caso di risultato positivo, la quota spettante al Comune di Mezzolombardo verrà corrisposta annualmente entro il 28 febbraio, previa rendicontazione, al fine di consentire i necessari controlli. La Società è tenuta a mettere a disposizione copia autentica dei registri I.V.A. regolarmente vidimati e contenenti le annotazioni dei corrispettivi riscossi.

In caso di risultato negativo (perdita), il relativo importo verrà fatturato al Comune annualmente, entro il 28 febbraio, previa rendicontazione, al fine di consentire i necessari controlli.

Per eventuali ritardati pagamenti delle somme dovute da entrambe le parti, verrà applicata un’indennità di mora pari al tasso legale in vigore.

Per l’attività di controllo della sosta il Comune corrisponderà invece alla Società la somma di Euro 7,00 (euro sette/00) IVA esclusa per ogni contravvenzione correttamente accertata e trasmessa.

Le parti prendono atto che tale corrispettivo non costituisce partecipazione della Società all'introito per contravvenzioni del Comune di Mezzolombardo, che ne rimane unico titolare.

Il corrispettivo maturato sarà fatturato annualmente entro il 28 febbraio. Il pagamento del corrispettivo avverrà entro il termine massimo di 30 (trenta) giorni dalla conclusione con esito positivo della procedura volta all'accertamento della conformità dell'esecuzione di tutte le obbligazioni cui si riferisce.

ART. 7 - ONERI A CARICO DEL COMUNE

L'osservanza da parte dei terzi delle norme e dei regolamenti comunali è condizione essenziale per consentire il corretto e regolare svolgimento dei servizi. Il Comune è, quindi, impegnato a intervenire d'ufficio o su richiesta della Società, per esercitare i poteri autoritativi che ad esso competono per assicurare, anche in via coattiva, il rispetto delle norme.

La Società si riserva di agire nei confronti dei contravventori per il risarcimento degli eventuali danni.

Nell'ambito della collaborazione tra le parti, il Comune comunicherà alla Società i provvedimenti destinati a produrre effetti diretti nei confronti della stessa e/o del servizio affidato, onde acquisirne eventuali osservazioni relative ai servizi affidati e consentire una opportuna pianificazione e programmazione tecnico-finanziaria degli eventuali investimenti necessari.

Spetta al Comune la manutenzione ordinaria e straordinaria delle pavimentazioni delle aree adibite a parcheggio, la loro pulizia e lo sgombero della neve dalle stesse, secondo una priorità definita dagli uffici comunali competenti; la Società può comunque provvedere con mezzi propri e a suo carico a dette attività in zone eventualmente non coperte tempestivamente dal Comune, dandone comunicazione al Comune stesso.

Nell'ambito delle leggi vigenti e con particolare riferimento a quelle in materia di Codice della Strada, il Comune si impegna ad assumere tutte le iniziative opportune per consentire alla Società l'adempimento, nei tempi minimi necessari, degli obblighi assunti, prestando, attraverso i propri competenti uffici, la massima collaborazione per il rilascio di ogni prescritta autorizzazione.

ART. 8 - DURATA DEL CONTRATTO DI SERVIZIO

Il presente contratto di servizio ha durata di **anni 5** (cinque) a decorrere dal XX XXXX XXXX. Il rapporto contrattuale cesserà alla data della sua naturale scadenza senza che si renda necessaria alcuna disdetta o preavviso.

ART. 9 - RECESSO

Il Comune ha facoltà di recedere dal contratto per ragioni di pubblico interesse con decisione da comunicarsi alla Società, tramite PEC o raccomanda A.R., con almeno 6 mesi di anticipo.

La Società ha facoltà di recedere dal contratto con decisione da comunicarsi al Comune, tramite PEC o raccomandata A.R., con almeno 6 mesi di anticipo.

ART. 10 - OBBLIGHI CONCLUSIVI

Alla scadenza del contratto di servizio o alla data di decorrenza di eventuale recesso prima della scadenza, la Società restituirà le aree affidate e verrà **valutato** definito di comune accordo tra le parti l'indennizzo da corrispondere alla Società medesima per l'eventuale trasferimento al Comune o a soggetti terzi dei beni e delle attrezzature e tecnologie necessari al prosieguo dell'attività. Non è previsto alcun indennizzo o compenso per qualsiasi altro titolo o motivo. Il criterio utilizzato per la definizione dell'indennizzo da corrispondere alla Società deve prevedere almeno la copertura del valore contabile residuo dei beni mobili e immobili e delle attrezzature acquisiti dalla Società necessari per lo svolgimento dell'attività oggetto del presente contratto.

ART. 11 - RESPONSABILITÀ

È inteso che il Comune non potrà essere chiamato a rispondere ad alcun titolo in relazione ai rapporti contrattuali che la Società dovesse instaurare con terzi conformemente al presente contratto.

La Società solleva il Comune da ogni e qualsiasi responsabilità dovuta all'esercizio della gestione dei parcheggi, per i danni che dovessero derivare a persone e cose a causa dell'esercizio dello stesso, intendendosi con ciò che detta responsabilità spetta in ogni caso alla Società, la quale si munirà pertanto di idonea assicurazione. Copia della polizza relativa verrà messa a disposizione del Comune.

Il Comune solleva la Società da ogni e qualsiasi responsabilità eventualmente derivante dalla mancata o inadeguata manutenzione ordinaria e straordinaria ad esso spettante, relativamente agli stalli e alle aree di sosta ove il servizio dovrà essere svolto dalla Società.

ART. 12 - SOSPENSIONE TEMPORANEA DEL SERVIZIO IN SPECIFICHE

AREE

Il Comune si riserva la facoltà, per motivi di pubblico interesse ovvero per motivi di necessità, propria ovvero anche di terzi autorizzati dal Comune medesimo, di richiedere la sospensione temporanea del servizio presso determinate aree. Tale richiesta dovrà pervenire alla Società, tramite PEC o raccomandata A.R., con un anticipo di almeno 3 giorni.

A fine esercizio verrà conteggiato il mancato introito relativo agli stalli per i quali è stata sospeso temporaneamente il servizio. Il computo verrà effettuato tenendo conto dell'incasso medio giornaliero per stallone relativo alla zona tariffaria di riferimento.

Detto importo concorrerà al calcolo dell'utile di cui all'art. 6 del presente contratto.

ART. 13 - DICHIARAZIONE

La Società dichiara di essersi recata sui luoghi ove deve eseguirsi il servizio, di aver preso conoscenza delle condizioni locali, nonché di tutte le circostanze generali e particolari che possono influire nell'esecuzione della stessa, e di aver giudicato dette condizioni tali da consentire lo svolgimento dei servizi alle condizioni determinate nel presente atto.

ART. 14 - DISSERVIZIO

Le parti prendono atto che qualsiasi disservizio non dipendente dalla Società, con ciò ricomprendendosi anche iniziative sindacali, scioperi, interruzioni di servizio per calamità o qualsiasi altra causa di forza maggiore, non determinerà alcun addebito o sanzione in capo alla Società stessa.

ART. 15 - COLLABORAZIONE CON LA SOCIETÀ

Nell'ambito delle leggi vigenti e con particolare riferimento a quelle in materia di codice della strada, il Comune si impegna ad assumere tutte le iniziative opportune per consentire alla Società l'adempimento, nei tempi minimi necessari, degli obblighi assunti prestando, attraverso i propri competenti uffici, la massima collaborazione per il rilascio di ogni prescritta autorizzazione.

ART. 16 - CONTROLLO DEGLI OBBLIGHI ASSUNTI

Il Comune esercita funzioni di vigilanza e controllo sulla corretta gestione del servizio e dell'attività amministrativa della Società, anche ai fini della corretta quantificazione dei costi in relazione alla determinazione delle tariffe ed alla verifica del rispetto degli standard qualitativi e quantitativi definiti in attuazione del presente contratto.

Il Comune svolgerà le funzioni di cui al precedente comma per mezzo del Servizio / Ufficio XXXXXXXXX.

ART. 17 - DECADENZA

La Società si intende decaduta dal contratto di servizio in caso di scioglimento o

fallimento.

ART. 18 - CONTROVERSIE

Ogni controversia di qualsiasi genere che dovesse insorgere nell'interpretazione ed esecuzione del presente atto sarà definita, ove possibile, in via bonaria tra il Comune e la Società.

Nel caso di esito negativo dei tentativi di cui al comma precedente, competente sulle controversie è il Foro di Trento.

ART. 19 - DIRITTO DI ACCESSO

Ai sensi del regolamento comunale sull'accesso agli atti del Comune, il diritto di accesso è esercitato anche nei confronti del concessionario per gli atti accessibili inerenti al servizio in convenzione.

ART. 20 - PRIVACY

Con riferimento ai servizi oggetto del presente contratto di servizio, il Comune e la Società sono tenuti al rispetto e all'applicazione della normativa in vigore in materia di trattamento di dati personali (Regolamento UE 2016/679; decreto legislativo n. 196/2003).

La Società è autonomo titolare del trattamento dei dati personali ai sensi della suddetta, vigente normativa, per tutti i servizi gestiti e si impegna a non trattare in maniera illecita o illegittima e in particolare a non diffondere o consentire l'accesso a soggetti non autorizzati a notizie o informazioni inerenti ai dati trattati nell'ambito del presente contratto di servizio.

Nel caso di attivazione di eventuali altri servizi di cui all'art 3, ove necessario, la Società verrà autorizzata al trattamento dei dati in base alla normativa vigente in materia di privacy.

ART. 21 - SPESE CONTRATTUALI

Tutte le spese contrattuali inerenti e conseguenti al presente contratto di servizio, per il quale si chiede la registrazione solo in caso d'uso a norma dell'art. 5 del D.P.R. 26 ottobre 1986, sono a carico della Società, in considerazione del fatto che le tariffe applicate sono soggette ad IVA.

Letto, confermato e sottoscritto digitalmente.

Per il Comune di Mezzolombardo

Per Trentino Mobilità S.P.A.

Il Sindaco

Il Presidente

XXXXXXX

Cristiano Mosca

Spett.le
Comune di Mezzolombardo (Tn)

Parere del Revisore dei Conti sulla proposta di deliberazione consiliare "Istituzione del servizio di sosta a pagamento sul territorio del Comune di Mezzolombardo. Individuazione della modalità di gestione del servizio per il tramite della società in house Trentino Mobilità S.p.a. e contestuale acquisizione della partecipazione azionaria"

Premessa

La sottoscritta dott.ssa Patrizia Filippi, Revisore dei Conti ai sensi dell'art. 17 della Legge Regionale n.10 del 23 ottobre 1998 e dell'art. 35 della Legge Regionale n. 1 del 4 gennaio 1993, nominata con delibera consigliare del 28 dicembre 2022, ha preso visione della documentazione relativa alla proposta di deliberazione consiliare avente ad oggetto "Istituzione del servizio di sosta a pagamento sul territorio del Comune di Mezzolombardo. Individuazione della modalità di gestione del servizio per il tramite della società in house Trentino Mobilità S.p.a. e contestuale acquisizione della partecipazione azionaria" e relativi allegati.

Analisi della Documentazione

1. Legittimazione dell'affidamento a società in house

Ho attentamente esaminato la documentazione fornita, in particolare la relazione (allegato C) elaborata dal Servizio Lavori Pubblici del Comune di Mezzolombardo. La relazione dimostra la legittimazione di ordine economico dell'affidamento a società pubblica del servizio di interesse generale a rilevanza economica prescritti dal TUSP – D.Lgs. n.175/2016, art.5.

2. Convenienza economica del modello in house providing

In particolare, la relazione dimostra la convenienza economica del modello organizzativo in house providing e la sua sostenibilità finanziaria. La convenienza è stata dimostrata mediante una comparazione con una gestione in economia e con l'esternalizzazione mediante consultazione del mercato locale. L'esito di tale comparazione evidenzia:

Funzionalità della modalità di gestione: la modalità di gestione individuata è funzionale alle esigenze e agli obiettivi dell'Amministrazione (profilo dell'efficacia).

Corretto impiego delle risorse pubbliche: le risorse pubbliche saranno impiegate correttamente (ottica dell'efficienza ed economicità).

3. Acquisizione delle azioni di Trentino Mobilità S.p.a.



Riguardo all'acquisizione delle azioni di Trentino Mobilità S.p.a., la documentazione dimostra la rispondenza del Gestore ai requisiti di legge per l'acquisto di un pacchetto minimo di 500 azioni, per le quali l'Assemblea dei soci ha fissato il prezzo unitario di vendita a 5,00 euro, per un investimento complessivo di 2.500 euro.

Trentino Mobilità è configurata come società in house, ai sensi dell'articolo 10, lettera d), della L.P. n.6/2004 e conformemente alla normativa comunitaria. L'istruttoria compiuta dall'Amministrazione comunale ha confermato l'adeguatezza e la completezza della documentazione, supportando la scelta di Istituire il servizio di sosta a pagamento sul territorio del Comune di Mezzolombardo e gestire il servizio per il tramite della società in house Trentino Mobilità S.p.a.

L'acquisto della partecipazione azionaria del pacchetto minimo di 500 azioni, per un investimento complessivo di 2.500 euro, risulta congruo e adeguato rispetto alle prestazioni richieste a Trentino Mobilità sul territorio comunale. La società potrà fin da subito adoperarsi per la miglior organizzazione del servizio, non necessitando di particolari infrastrutturazioni.

Visto

- la L.R. 03.05.2018 n. 2 che approva il Codice degli Enti locali della Regione Autonoma Trentino - Alto Adige;
- lo Statuto comunale ed il regolamento di contabilità dell'ente vigenti;
- il Regolamento interno del Consiglio comunale;
- la proposta di deliberazione consiliare e relativi allegati;
- la competenza all'adozione del presente provvedimento di deliberare la scelta della forma gestionale dei servizi pubblici locali ai sensi e per gli effetti dell'articolo 49 del Codice degli Enti locali;
- i pareri favorevoli in merito alla regolarità tecnica dal Responsabile del Servizio Affari Generali e contabile espressi sul presente dal Responsabile dell'Ufficio Ragioneria

il Revisore dei Conti, ai sensi dell'art. 239 del TUEL c. 1, lettera b), n.3, esprime

PARERE FAVOREVOLE

in ordine alla proposta di deliberazione consiliare in oggetto
Cordialmente,

Albiano, 1 luglio 2024


Il Revisore Unico

