



## GIUNTA COMUNALE

### VERBALE DI DELIBERAZIONE DI GIUNTA COMUNALE N. 434 DEL 14/12/2023

APPROVAZIONE DELLA RELAZIONE RIFERITA ALLA PRIMA RICOGNIZIONE DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI A RILEVANZA ECONOMICA IN APPLICAZIONE DEL D.LGS. N. 201/2022

#### SERVIZIO SUPPORTO ORGANI ISTITUZIONALI - ENTI PARTECIPATI - FUNZIONI AUSILIARIE

L'anno 2023 il giorno 14 del mese di Dicembre alle ore 09:45 nella sala giunta del palazzo civico si è riunita la Giunta Comunale, convocata anche in modalità a distanza, mediante l'applicativo Microsoft Teams della suite Microsoft Office.

Si dà atto che risultano presenti i seguenti n. 9 amministratori in carica:

	Nome	Qualifica	Presente	Assente
1	PILOTTO PAOLO	SINDACO	X	--
2	LONGONI EGIDIO	VICESINDACO	X	--
3	ABBA' CARLO	ASSESSORE	X	--
4	BETTIN ARIANNA	ASSESSORE	X	--
5	FUMAGALLI ANDREINA LAURA	ASSESSORE	X	--
6	GUIDETTI VIVIANA	ASSESSORE	X	--
7	LAMPERTI MARCO	ASSESSORE	--	X
8	MOCCIA AMBROGIO	ASSESSORE	X	--
9	RIVA EGIDIO	ASSESSORE	X	--
10	TURATO GIADA	ASSESSORE	X	--

9

1

Assume la Presidenza il Sindaco: **Paolo Pilotto**

Assiste il Segretario Generale: **Franco Andrea Barbera**

#### IL PRESIDENTE

Constatata la legalità della riunione, invita l'Assessore competente ad illustrare l'argomento segnalato in oggetto.

Su invito del Presidente, l'Assessore LONGONI EGIDIO illustra la seguente:

## PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

**OGGETTO: APPROVAZIONE DELLA RELAZIONE RIFERITA ALLA PRIMA RICOGNIZIONE DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI A RILEVANZA ECONOMICA IN APPLICAZIONE DEL D.LGS. N. 201/2022**

PREMESSO che:

- in data 31/12/2022 è entrato in vigore il Decreto Legislativo n. 201 del 23/12/2022, pubblicato sulla G.U. n. 304 del 30/12/2022, avente ad oggetto il “Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica” (nel prosieguo anche “Decreto Riordino”), con il fine di introdurre una riforma organica della materia, che, nel corso del tempo, ha subito numerose modifiche normative;
- detto Decreto delinea la disciplina per l’organizzazione e la gestione dei servizi di interesse economico generale a livello locale, al fine di consentire agli Enti, dopo un’attenta valutazione delle esigenze della collettività, di individuare il modello più idoneo alla gestione dei servizi;
- il Decreto si applica, ai sensi dell’art. 4, a «tutti i servizi di interesse economico generale prestati a livello locale», con esclusione dei «servizi di distribuzione dell’energia elettrica e del gas naturale» (art. 35), nonché degli «impianti di trasporti a fune per la mobilità turistico-sportiva in aree montane» (art. 36);
- l’art. 30 del Decreto introduce l’obbligo per i Comuni o le loro eventuali forme associative con popolazione superiore a 5.000 abitanti, nonché per le città metropolitane, le province e gli altri enti competenti, in relazione al proprio ambito o bacino del servizio, di effettuare una ricognizione periodica della situazione gestionale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica nei rispettivi territori;
- tale ricognizione deve attestare in modo analitico, per ogni servizio pubblico locale di rilevanza economica affidato, il concreto andamento dal punto di vista economico, dell’efficienza, della qualità del servizio, del rispetto degli obblighi indicati nel relativo contratto;
- la ricognizione va effettuata tenendo conto anche degli atti e degli indicatori di cui agli artt. 7, 8 e 9 del Decreto, ossia: per i servizi a rete, dei parametri predisposti dalle Autorità di Regolazione (che individuano i costi di riferimento dei servizi, lo schema tipo di Piano Economico Finanziario, gli indicatori e i livelli minimi di qualità dei servizi e, per i servizi non a rete, degli indicatori predisposti dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy);
- con riferimento ai servizi affidati alle società in house, deve essere dato conto, altresì, delle ragioni che, sul piano economico e della qualità dei servizi, giustificano il mantenimento dell’affidamento, anche in relazione ai risultati conseguiti nella gestione (art. 17, co. 5);
- relativamente ai servizi pubblici locali non a rete, per i quali non opera un’Autorità di Regolazione, il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, con Decreto Direttoriale n. 639 del 31/08/2023, pubblicato in data 25/09/2023, in attuazione di quanto disposto dall’art. 8 del D. Lgs. n. 201/2022, ha adottato le linee guida necessarie alla redazione del Piano Economico-finanziario e lo schema contenente l’individuazione degli indicatori di qualità;
- da tali atti si evince che, in sede di prima applicazione, sono stati considerati i seguenti servizi: parcheggi, impianti sportivi, servizi cimiteriali, luci votive, trasporto scolastico;

CONSIDERATO che con Deliberazione della Giunta Comunale n. 395 del 23/11/2023 si è proceduto all'esame della situazione riferita agli affidamenti dei servizi pubblici locali a rilevanza economica dell'ente, ed in particolare si è verificato che:

- l'art. 30 del Decreto prevede l'obbligo della ricognizione periodica della situazione gestionale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica nei rispettivi territori, non solo per i Comuni, ma anche per le loro eventuali forme associative, per le città metropolitane, le province e gli altri enti competenti, in relazione al proprio ambito o bacino del servizio;
- pertanto, le relazioni relative ai servizi a rete verranno predisposte dai rispettivi Enti d'Ambito, o di bacino ossia: dall'ATO Monza e Brianza per il servizio idrico integrato, dall'Agenzia di Bacino per il TPL;
- per quanto riguarda il servizio del **ciclo integrato dei rifiuti**, in mancanza dell'attivazione dell'autorità d'ambito da parte della Regione Lombardia, l'attuale modalità di gestione vede l'intero processo di spazzamento, raccolta, recupero e smaltimento, nonché riscossione della tariffa relativa, è gestito in modo frammentato tra diversi operatori, selezionati tramite gara d'appalto, mentre l'ente riscuote direttamente dagli utenti la TARI. Per tale motivo è attualmente allo studio la qualificazione del servizio e la verifica di nuove modalità di gestione, e si ritiene di rinviare la sua ricognizione al prossimo anno;
- i servizi pubblici locali non a rete per i quali il Ministero abbia elaborato gli indicatori di qualità sono, in fase di prima applicazione della norma i seguenti: **parcheggi, impianti sportivi, servizi cimiteriali, luci votive, trasporto scolastico;**

DATO ATTO che la medesima Deliberazione concludeva di disporre che, in sede di prima applicazione del D. Lgs. 201/2022, e che, data la complessità delle verifiche volte all'identificazione dei servizi pubblici locali a rilevanza economica, tra la molteplicità dei servizi che gli enti locali erogano quotidianamente ai cittadini, il Comune avrebbe effettuato la ricognizione per i soli servizi pubblici locali non a rete, in relazione ai quali il Ministero ha individuato gli specifici indicatori, come sopra individuati, rimarcando altresì che:

- l'unico tra i servizi sopra indicati, individuati in prima applicazione dal Ministero, affidato ad una società in house del Comune di Monza, la cui relazione ricognitiva, secondo il Decreto Riordino, costituisce Appendice al Piano di razionalizzazione, di cui all'art. 20 del D. Lgs. n. 175/2016, è il servizio di gestione della sosta tariffata su aree e strutture pubbliche destinate a parcheggio ubicate nel territorio comunale, affidato alla Società Monza Mobilità S.r.l.;
- tra i servizi sopra indicati, è stata condotta una verifica dalla quale è emerso che i servizi cimiteriali propriamente detti, cioè la gestione della Polizia Mortuaria (funzione di governo) e la gestione delle concessioni cimiteriali, sono gestiti in amministrazione diretta in economia, mentre la gestione dei servizi necroscopici e manutentivi (affossatori, operai e custodi), sono affidati con gara a società esterna, ma non si qualificano come servizi pubblici locali, e che quindi l'unico servizio pubblico locale a rilevanza economica risulta essere l'illuminazione votiva;
- per quanto riguarda la gestione degli impianti sportivi, la ricognizione ricomprenderà, come previsto dalla normativa, solo quelli che risultano gestiti dal Comune di Monza come servizi a rilevanza economica, ove l'utenza versa un corrispettivo per l'utilizzo diretto dell'impianto per lo svolgimento di attività sportive, a soggetti la cui caratteristica soggettiva sia di essere soggetti operanti

nel mercato, e quindi che operano a scopo di lucro, escludendo dall'applicazione della norma le associazioni sportive dilettantistiche, per mancanza del requisito soggettivo della rilevanza economica, cioè essere operatori in un mercato competitivo, inteso in termini di realizzazione di un profitto;

- che pertanto, tra la gestione degli impianti sportivi, rientrano nella fattispecie dei servizi pubblici locali (non a rete) di rilevanza economica le piscine comunali, gestite dal Comune di Monza tramite concessione, mentre, per quanto riguarda gli altri impianti in concessione, i due impianti più rilevanti, Stadio (Upower Stadium) e Palazzetto dello Sport, si caratterizzano come concessioni di impianti e non di servizio, mentre tutti gli altri impianti sportivi in concessione con obblighi di servizio, sono affidati a enti privi di scopo di lucro (i.e. associazioni sportive dilettantistiche);

CONSIDERATO quindi che, come disposto dalla citata Deliberazione di Giunta Comunale 395/2023 i servizi che sono stati oggetto di ricognizione sono, in sede di prima applicazione della norma:

- **parcheggi;**
- **impianti sportivi, limitatamente alle piscine comunali;**
- **servizio di illuminazione votiva;**
- **trasporto scolastico.**

VERIFICATO che gli uffici competenti per gli affidamenti dei servizi sopra indicati hanno provveduto, ciascuno per la propria competenza, ad elaborare le relazioni sulla base del modello fornito da ANCI, ed in particolare per il servizio di gestione della sosta tariffata (i.e. parcheggi), affidato alla società "in house" Monza Mobilità S.r.l. la relazione è stata elaborata secondo i modelli messi online da ANAC per le relazioni di cui agli artt. 14 e 17 del citato D. Lgs. n. 201/2022, congiuntamente dal Settore Mobilità e dall'Ufficio Enti Partecipati, anche in considerazione del fatto che è il servizio stato oggetto di nuovo affidamento in house anche per il quinquennio 2024-2028;

RITENUTO, per tutto quanto esposto ed in relazione agli obblighi scaturenti dalla normativa esaminata, di procedere ad approvare le predette relazioni, allegate al presente provvedimento a farne parte integrante e sostanziale, per la successiva pubblicazione sul sito dell'ente ed altresì per l'invio ad ANAC, come da disposizione di cui all'art. 31 c. 2 del citato D.Lgs. n. 201/2022.

Dato atto che, per l'adozione del presente provvedimento, non risulta necessario acquisire, nell'ambito dell'istruttoria, pareri di servizi interni o di altre amministrazioni esterne;

Dato atto che, per l'esecuzione del presente provvedimento non risulta necessario acquisire certificazioni o nullaosta di servizi interni o di altre amministrazioni esterne;

VISTI:

- lo Statuto Comunale;
- il D.Lgs. 201/2022 avente ad oggetto il "Riordino della disciplina dei Servizi Pubblici Locali di rilevanza economica";
- il D.Lgs. n. 267/2000, "Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali";

- il D.Lgs. n. 175/2016 “Testo Unico in materia di Società a Partecipazione Pubblica”;
- la Tabella “Atti e indicatori ARERA e ART - Art. 7 D. Lgs. n. 201/2022”, pubblicata nel sito dell’ANAC, nella nuova Sezione dedicata alla “Trasparenza dei servizi pubblici locali di rilevanza economica”, che fornisce agli Enti Locali opportuni parametri, individuati dalle Autorità di Regolazione per gli ambiti di competenza, relativi ai costi di riferimento dei servizi, allo schema tipo di Piano Economico Finanziario, agli indicatori e ai livelli minimi di qualità dei servizi pubblici locali a rete (servizio idrico integrato, rifiuti, trasporto pubblico locale su strada);
- il Decreto Direttoriale n. 639 del 31/08/2023 del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, pubblicato in data 25/09/2023 avente ad oggetto la “Regolazione del settore dei servizi pubblici locali non a rete di rilevanza economica: adozione di atti di competenza in attuazione dell’art. 8 del D. lgs. n. 201 del 2022”, pubblicato in data 25/09/2023;

Dato atto che il presente provvedimento costituisce attuazione del seguente obiettivo operativo del DUP: 0102/6.17.35 - Garantire il coordinamento generale e trasparenza amministrativa;

Dato atto che la materia oggetto del presente provvedimento rientra nelle competenze dell’unità organizzativa SERVIZIO SUPPORTO ORGANI ISTITUZIONALI - ENTI PARTECIPATI - FUNZIONI AUSILIARIE come da vigente funzionigramma;

Attesa la competenza della Giunta comunale all’adozione del presente provvedimento ai sensi dell’art. 48, comma 2, D Lgs. n. 267/2000;

Visto l’allegato parere in ordine alla regolarità tecnica, espresso sulla proposta in esame dal Dirigente responsabile del SEGRETERIA GENERALE, ai sensi dell’art. 49, comma 1, del D.Lgs. n. 267/2000;

Su proposta di: VICESINDACO EGIDIO LONGONI

### **DELIBERA**

1. di dare atto che le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
2. di dare altresì atto che in sede di prima applicazione del D.Lgs. n. 201/2022, data la complessità delle verifiche volte all’identificazione dei servizi pubblici locali a rilevanza economica, tra la molteplicità dei servizi che gli enti locali erogano quotidianamente ai cittadini, il Comune ha effettuato la ricognizione per i soli servizi pubblici locali non a rete, in relazione ai quali il Ministero ha individuato specifici indicatori;
3. di approvare le seguenti relazioni elaborate dai competenti uffici comunali relative agli affidamenti dei seguenti servizi pubblici a rilevanza economica:
  - parcheggi;
  - impianti sportivi, limitatamente alle piscine comunali;
  - servizio di illuminazione votiva;
  - trasporto scolastico

4. di dichiarare che le menzionate relazioni, elaborate dai servizi competenti dell'ente per materia, nel loro insieme, costituiscono la Relazione di cui all'art. 30 del D.Lgs. n. 201/2022;
5. di disporre che la Relazione di cui al precedente punto sia inviata ad ANAC secondo le disposizioni dell'art. 31 del medesimo Decreto Legislativo;
6. di dare atto che la sola Relazione riferita al servizio di gestione della sosta tariffata, gestito tramite società interamente partecipata dal Comune di Monza, in modalità in house, è stata redatta in conformità al modello predisposto da ANAC per le relazioni di cui all'art. 14 e 17 del citato D. Lgs. n. 201/2022; la stessa Relazione sarà allegata alla Delibera di ricognizione delle partecipazioni e verrà approvata contestualmente all'analisi dell'assetto delle società partecipate, di cui all'art. 20 del D. Lgs n. 175/2016;
7. di dichiarare, con separata e unanime votazione, la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, co. 4 del D.Lgs. n. 267/2000;
8. di dare atto che al presente provvedimento non è associato alcun Codice Identificativo di Gara (CIG);
9. di dare atto che al presente provvedimento non è associato alcun Codice Unico di Progetto (CUP);
10. di dichiarare, con separata ed unanime votazione, l'immediata eseguibilità del presente provvedimento, giusta l'art. 134, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000.

.....

**LA GIUNTA COMUNALE**

Vista la proposta in oggetto, come illustrato dall'Assessore LONGONI EGIDIO;

Ritenuto di approvare la suddetta proposta;

Dato atto che è stato acquisito il parere in ordine alla regolarità tecnica, di cui all'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18.8.2000, n. 267;

Con voti unanimi e favorevoli, espressi nelle forme di legge;

**D E L I B E R A**

1. di approvare la proposta di delibera: "APPROVAZIONE DELLA RELAZIONE RIFERITA ALLA PRIMA RICOGNIZIONE DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI A RILEVANZA ECONOMICA IN APPLICAZIONE DEL D. LGS. N. 201/2022" come sopra riportata;
2. di dichiarare la presente deliberazione, con separata ed unanime votazione, immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 18.8.2000, n. 267.

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N. 434 DEL 14/12/2023

---

Letto, approvato e sottoscritto

**IL SINDACO/PRESIDENTE**  
Paolo Pilotto

**IL SEGRETARIO GENERALE**  
Franco Andrea Barbera

---

**RELAZIONE EX ART. 30 D.LGS. n. 201/2022**

**COMUNE DI MONZA**

**SITUAZIONE GESTIONALE  
SERVIZI PUBBLICI LOCALI  
DI RILEVANZA ECONOMICA**

**TRASPORTO SCOLASTICO**

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE DELIBERA GIUNTA N° 434 DEL 14/12/2023  
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale  
firmato digitalmente da MICHELE SICILIANO - Prot. Generale N° 227199 / 22/12/2023 11:56:53.

Ricognizione periodica al 31/12/2023



## 1. CONTESTO DI RIFERIMENTO

Per l'art. 2, c. 1, lett. d), del D.Lgs. 23 dicembre 2022 n. 201, sono "servizi di interesse economico generale di livello locale" o "servizi pubblici locali di rilevanza economica", «i servizi erogati o suscettibili di essere erogati dietro corrispettivo economico su un mercato, che non sarebbero svolti senza un intervento pubblico o sarebbero svolti a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che sono previsti dalla legge o che gli enti locali, nell'ambito delle proprie competenze, ritengono necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni delle comunità locali, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale».

Ai fini della verifica periodica della situazione gestionale del servizio pubblico locale prevista dall'art. 30 dello stesso decreto n. 201/2022, occorre definire adeguatamente il contesto di riferimento, con particolare riferimento alla tipologia di servizio pubblico, al contratto di servizio che regola il rapporto fra gestore ed ente locale ed alle modalità del monitoraggio e verifiche sullo stesso servizio.

### A) NATURA E DESCRIZIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO LOCALE

Il servizio di trasporto scolastico consiste nel trasporto degli alunni ai plessi scolastici in cui il servizio viene istituito (min. 7 richieste) lungo le linee stabilite sulla base dei bacini di utenza delle scuole e delle richieste pervenute. Il servizio viene appaltato ad operatori esterni con procedura ad evidenza pubblica.

Integra il servizio di trasporto vero e proprio il servizio di assistenza sugli scuolabus, che consiste nell'attività di cura e sorveglianza degli alunni trasportati, a partire dalla consegna da parte del genitore, durante la salita sul mezzo, il tragitto e la discesa dallo stesso fino alla presa in carico da parte del personale scolastico. Viceversa al ritorno.

E' complementare/alternativo al servizio di trasporto il servizio pedibus, che, con il fine principale di decongestionare il traffico cittadino, consiste nell'accompagnamento a piedi degli alunni raccolti lungo un tragitto prestabilito in base alle richieste pervenute.

### B) CONTRATTO DI SERVIZIO

Costituisce oggetto dell'appalto l'esecuzione dei servizi trasporto a mezzo di autovetture, minibus e autobus con conducente, di seguito elencati:

- a) servizio trasporto scolastico giornaliero per gli alunni frequentanti le scuole primarie e secondarie di primo grado statali;
- b) servizio trasporto scolastico giornaliero per gli studenti diversamente abili frequentanti scuole primarie e secondarie di primo grado;
- c) servizio trasporto dei bambini e ragazzi frequentanti i Centri ricreativi estivi organizzati dal Settore Istruzione presso la Cascina S. Fedele nel Parco di Monza.

### ASSISTENZA SU AUTOMEZZI DEDICATI (SCUOLABUS)

Il servizio assistenza viene assicurato sugli automezzi adibiti al trasporto scolastico, di proprietà di aziende specializzate, selezionate dalla Stazione Appaltante mediante apposita gara d'appalto.

## PEDIBUS

Per ognuno degli itinerari individuati dovrà essere garantita l'accompagnamento attraverso la presenza di un operatore che assista e sorvegli il gruppo di bambini dai punti di raccolta stabiliti alle scuole di destinazione.

I suddetti servizi sono raggruppati in 2 Lotti secondo criteri di omogeneità territoriale e di tipologia dei servizi.

Un terzo lotto riguarda i servizi di assistenza al trasporto e pedibus.

I tre lotti sono stati aggiudicati, rispettivamente, con determinazioni dirigenziali nn. 1497, 1520 e 1523 del 28/06/2018 per la durata di 4 anni scolastici, a partire dall'a.s. 2018/19, fino all'a.s. 21/22.

Successivamente, nelle more dell'espletamento delle procedure di gara e per recuperare il periodo di sospensione dovuto alla pandemia COVID, la scadenza degli affidamenti è stata rinviata al termine dell'anno scolastico 22/23, con determinazioni nn. 1514 e 1518 del 28/09/2022 e n. 1831 del 18/11/2022.

Valore complessivo e annuale lotto 1: € 446.830,74 - € 111.707,68

Valore complessivo e annuale lotto 2: € 501.870,45 - € 125.467,12

Valore complessivo e annuale lotto 3: € 384.300,00 - € 96.075,00

Sistema tariffario trasporto scolastico:

<b>Tariffa</b>	<b>valore ISEE</b>	<b>Pagamento</b>
€ 50,00	Tariffa unica annuale per Servizio Pedibus indipendentemente dall'ISEE	unica rata
€ 50,00	Fino a € 11.011,00 tariffa unica annuale	unica rata
€ 168,00	Superiore a € 11.011,00 e fino a € 25.000,00	3 rate trimestrali
€ 249,00	Superiore a € 25.000,00 oppure in caso di non dichiarazione del valore ISEE	3 rate trimestrali

Principali obblighi del gestore del servizio in termini di investimenti, qualità dei servizi, costi dei servizi:

Lotti 1 e 2

La ditta aggiudicataria dovrà eseguire il servizio osservando tutte le norme in materia di circolazione stradale, anti infortunistica e di sicurezza sul lavoro vigenti;

la ditta è altresì considerata diretta responsabile di ogni conseguenza civile e penale derivante dalla inosservanza delle suddette norme nonché delle disposizioni contenute nel Capitolato d'appalto.

La ditta affidataria, in particolare, ha l'obbligo di adottare tutte le cautele idonee ad evitare qualsiasi danno ai passeggeri durante lo svolgimento del servizio trasporto scolastico.

I servizi di trasporto scolastico devono essere garantiti secondo quanto prevede il Capitolato d'appalto;

non possono essere in alcun modo interrotti o modificati senza la preventiva autorizzazione scritta dell'Amministrazione comunale.

In caso di guasti meccanici, incidenti, malattie del conducente o quant'altro, la ditta dovrà provvedere direttamente e a proprie spese a garantire il servizio senza provocare ulteriori disagi o ritardi.

Tutti gli automezzi devono essere opportunamente attrezzati all'effettuazione del trasporto anche in presenza di condizioni climatiche avverse (ghiaccio, neve ...).

La ditta aggiudicataria dovrà sempre adibire al servizio un numero di veicoli sufficienti, tenendo in debito conto il rapporto posti a sedere/numero di bambini trasportati.

La ditta aggiudicataria dovrà altresì garantire quanto segue:

- a. individuare e comunicare all'A.C. il responsabile del servizio;
- b. la tempestiva sostituzione dell'automezzo in caso di avaria;
- c. la tempestiva comunicazione all'A.C. di eventuali ritardi dovute a situazioni impreviste;
- d. la formazione del proprio personale relativamente ai percorsi ed ai propri compiti;
- e. l'accurata pulizia dei propri mezzi;
- f. che le operazioni di salita e di discesa dal veicolo avvengano a mezzo assolutamente fermo e senza pericoli per l'incolumità degli allievi;
- g. la vigilanza continua sulle modalità di guida dei conducenti dei mezzi, con particolare riguardo alla prudenza da usarsi, in considerazione della giovane età degli utenti;
- h. l'osservanza scrupolosa degli orari stabiliti (inizio itinerario, arrivo alle fermate ed al plesso scolastico) al fine di evitare ritardi e disagi all'utenza;
- i. che sui mezzi non vengano trasportate persone estranee al servizio, non autorizzate;
- j. che vengano tempestivamente segnalati al Settore Istruzione - Ufficio Servizi scolastici, anche a mezzo fax, eventuali inadempienze (assenze, ritardi ...) del personale preposto alla sorveglianza, che possano compromettere il regolare svolgimento del servizio trasporto scolastico;
- k. la custodia sull'automezzo dei fogli di presenza mensili che il personale assistente, preposto all'accompagnamento, sottoscriverà giornalmente per attestare la propria presenza. Tali fogli, forniti dall'Ufficio Servizi scolastici, dovranno essere successivamente restituiti allo stesso entro il giorno 5 del mese successivo, anche a mezzo fax al n. 039-39469.61.

La ditta affidataria dovrà disporre di un deposito per il rimessaggio degli automezzi adibiti al servizio trasporto scolastico, dislocato entro i trenta chilometri dai confini del Comune di Monza;

Inoltre, dovrà fornire il recapito telefonico di un responsabile, sempre e comunque reperibile, in caso di comunicazioni urgenti, durante i giorni di normale attività scolastica nonché l'indirizzo, il numero telefonico, il numero di fax della sede operativa.

Lotto 3

#### SERVIZIO DI ASSISTENZA SU AUTOMEZZI

L'Impresa Appaltatrice deve garantire, tramite i propri operatori, attenta assistenza ai minori, dal momento della salita degli stessi sull'automezzo e fino all'interno del plesso scolastico di destinazione.

L'Impresa Appaltatrice deve altresì garantire, in orario non anteriore al termine delle lezioni e negli appositi spazi individuati presso ogni plesso scolastico, l'attenta vigilanza dei minori, colà accompagnati dal personale scolastico, provvedere al loro accompagnamento sui mezzi di trasporto, nonché l'assistenza degli stessi per l'intero tragitto di ritorno fino alla discesa dal relativo mezzo, secondo fermate stabilite dall'Ufficio Servizi Scolastici. La responsabilità dell'I.A., in ordine alla sorveglianza dei minori, cesserà nel momento in cui questi saranno scesi dai mezzi di trasporto solo presso le rispettive fermate prestabilite e affidati ai genitori o loro delegati.

L'I.A. deve altresì garantire quanto segue:

- a. che l'accesso al mezzo di trasporto venga riservato esclusivamente agli aventi diritto;
- b. che le operazioni di salita e di discesa dal veicolo avvengano ordinatamente, sotto il diretto controllo e l'assistenza dell'operatore, senza pericoli per l'incolumità degli allievi e a mezzo assolutamente fermo, esclusivamente alle fermate assegnate al singolo utente;
- c. che durante il trasporto, non potendosi ragionevolmente fare affidamento sul comportamento responsabile e prudente degli utenti, questi ultimi occupino tutti i posti a sedere prima che il bus si metta in movimento; evitino in qualsiasi modo situazioni di pericolo indotte dalla mancanza di disciplina, dalla deambulazione sul mezzo in movimento o da altre cause contingenti;
- d. al raggiungimento delle scuole previste dagli itinerari, gli alunni non si muovano dal proprio posto finché il bus non si sia completamente fermato, successivamente entrino all'interno delle stesse, accompagnati da un operatore. Gli operatori dovranno custodire e vigilare i minori fino al momento in cui essi saranno presi in consegna dal personale ausiliario o dagli insegnanti delle scuole, al momento dell'inizio delle lezioni;
- e. che ogni operatore sia munito di apposito tesserino di riconoscimento sempre ben visibile;
- f. che vengano tempestivamente segnalati al Settore Istruzione – Ufficio Servizi Scolastici – o casi grave indisciplina causati dagli allievi trasportati, gli estremi degli stessi e la scuola di appartenenza, affinché, in accordo con l'Istituzione scolastica interessata, possano esser presi gli opportuni provvedimenti;
- g. che al servizio sia assegnato un coordinatore che, durante l'anno scolastico, dovrà essere rintracciabile telefonicamente dalle 7.30 alle 18.30, dal lunedì al venerdì, e dovrà collaborare con l'Ufficio Servizi Scolastici relativamente a quanto segue:
  - consegna all'utenza di modulistica varia;
  - ritiro dei tesserini di riconoscimento degli utenti, al termine dell'anno scolastico, loro consegna all'Ufficio Servizi Scolastici;
- h. che gli operatori inizino e terminino il loro servizio, senza eccezione alcuna, ai capolinea degli itinerari;
- i. che gli operatori giornalmente provvedano a firmare gli appositi fogli di presenza, predisposti ogni mese dall'A.C., depositati sugli scuolabus/minibus di riferimento. Tali fogli costituiranno uno degli strumenti di verifica dei servizi prestati;
- l. nel caso in cui alla fermata prevista non sia presente il genitore/adulto delegato per la presa in consegna del minore, lo stesso sarà accompagnato avvalendosi dello scuolabus, alla sede della Direzione didattica di riferimento; l'operatore dovrà attendere l'arrivo del genitore/adulto delegato senza oneri aggiuntivi per l'Amministrazione Comunale;
- m. che gli operatori accertino, prima della partenza anche attraverso il personale scolastico, che tutti gli alunni, iscritti al servizio e presenti a scuola, siano saliti sul mezzo.

#### SERVIZIO PEDIBUS

Il servizio pedibus consiste nell'accompagnamento di gruppi di bambini lungo itinerari determinati con punti di raccolta ed orari definiti, come un vero e proprio scuolabus; i percorsi vengono stabiliti in base alle abitazioni degli iscritti. Anche gli alunni al servizio pedibus sono dotati di apposito tesserino di riconoscimento.

Il servizio pedibus può essere attivato anche in altri plessi nel corso di esecuzione del contratto di appalto, e viene svolto in corrispondenza degli orari di ingresso e di uscita delle scuole con disponibilità degli operatori per 1 ora in ingresso e 1 ora in uscita.

L'Impresa Appaltatrice deve:

- dotare ogni bambino di pettorina di riconoscimento ad alta visibilità a proprie spese;
- garantire l'accompagnamento dei bambini lungo il percorso fino a scuola e ritorno sovrintendendo al comportamento dei bambini ed evitando ogni situazione di pericolo.

Le responsabilità dell'I.A. in ordine al servizio pedibus sono le medesime di quelle delle imprese che forniscono il servizio di trasporto indicate precedentemente ai punti e. f. g. h. i. e cessano nel momento in cui i bambini vengono affidati ai genitori/delegati presso i rispettivi punti di raccolta.

### C) SISTEMA DI MONITORAGGIO – CONTROLLO

Lotti 1 e 2

L'Amministrazione Comunale ha il diritto di effettuare periodici controlli per verificare la corrispondenza del servizio alle norme stabilite dal Capitolato.

In particolare il personale preposto verificherà che:

- il mezzo impiegato corrisponda a quello dichiarato in sede di gara (tipologia, targa ...);
- la pulizia interna ed esterna del veicolo;
- il rispetto degli orari (inizio e fine servizio, arrivo alle fermate) degli itinerari;
- le modalità di conduzione del mezzo da parte dell'autista.

L'Amministrazione comunale avrà cura di comunicare alla ditta affidataria le generalità del personale addetto ai controlli.

Penalità

L'A.C. farà pervenire alla ditta affidataria, per iscritto mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento, le inadempienze rilevate dal personale preposto al controllo.

Nel caso di totale o parziale violazioni alle norme contrattuali che comportino disagi al servizio e all'utenza, l'Amministrazione comunale, oltre a non corrispondere il costo-corsa, applicherà le seguenti penali:

1. interruzione del servizio	€ 1.000,00
2. ritardi nello svolgimento del servizio, superiori ai 10 minuti (dopo tre irregolarità contestate)	€ 200,00
3. nel caso di utilizzo di veicolo diverso da quello dichiarato per l'esecuzione del servizio, non preventivamente autorizzato; per ogni giornata di utilizzo di tale mezzo	€ 500,00
4. per comportamento del conducente inadeguato e difforme da quanto previsto all'art. 12	€ 200,00
5. mancato rispetto dei percorsi/fermate (dopo due irregolarità)	€ 250,00
6. per ogni violazione alle norme del presente capitolato non contemplata nel presente articolo verrà applicata una penale di	€ 100,00
7. nel caso in cui il conducente non sia in possesso dei requisiti di cui all'art. 11	€ 200,00
8. nel caso di mancato utilizzo del deposito dichiarato per il ricovero e rimessaggio dei bus adibiti al servizio	€ 500,00

### Lotto 3

L'Amministrazione Comunale ha il diritto, in qualunque momento, di effettuare controlli per verificare la corrispondenza del servizio alle norme stabilite dal contratto attraverso il Direttore dell'Esecuzione Contrattuale. L'A.C., in caso di irregolarità riscontrate, farà pervenire all'Impresa Appaltatrice per iscritto, mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento, le osservazioni e le contestazioni rilevate in seguito ai controlli ed alle segnalazioni effettuate dagli utenti e dalle istituzioni scolastiche. Nel caso di totale o parziale inadempienza e/o violazione delle norme contrattuali che comportino disagio al servizio e all'utenza, l'A. C. oltre a non corrispondere il compenso relativo alla prestazione, applicherà le seguenti penali:

1. interruzione del servizio	€ 1.000,00
2. in caso di assenza del personale	€ 500,00
3. per comportamento del personale difforme a quanto stabilito dagli artt. 7, 8 e 9 del CSA;	€ 500,00
4. per mancata osservanza, da parte del personale, degli orari previsti dall'itinerario, nell'ordine di 10 minuti	€ 250,00
5. per mancata vigilanza e sorveglianza da parte dell'operatore sul comportamento degli utenti che possa causare disagi al regolare svolgimento del servizio	€ 500,00
6. per ogni violazione alle norme del presente capitolato non contemplata nel presente articolo verrà applicata una penale di	€ 100,00
7. per il mancato rispetto delle fermate/punti di raccolta stabilite per gli itinerari	€ 100,00

Le penali si intendono riferite ad ogni singola violazione accertata; perciò, giornalmente, possono essere riscontrate ed applicate una pluralità di violazioni e penali.

In caso di applicazione di una seconda penale per la medesima violazione, l'importo della stessa sarà maggiorato di € 100,00. Comunque, qualora l'A.C. sollevi una seconda contestazione nel corso dello stesso mese, oltre alla penale, si riterrà libera di procedere alla risoluzione del contratto.

## 2. IDENTIFICAZIONE SOGGETTO AFFIDATARIO

Lotto 1:

SCAMBUS Srl Via Gondar, 13 20900 Monza (MB) CF/P.IVA 02749360968

Oggetto sociale: Noleggio da rimessa di autobus con conducente

Lotto 2:

Monza Viaggi Srl Via Passerini, 13 20900 Monza (MB) CF/P.IVA 04330300965

Oggetto sociale: trasporto mediante noleggio autobus con conducente **mandataria RTI con:**

Cooperativa Sociale per Monza 2000 Via Passerini, 13 20900 Monza (MB) C.F. 09254310155 - P.I.V.A. 00950120964

Oggetto sociale: Altre attività di assistenza sociale non residenziale NCA: attività socio sanitarie ed educative e specificatamente la gestione di servizi ricreativi e di utilità sociale per soggetti svantaggiati e disabili anche all'interno di strutture particolari quali centri socio educativi, comunità alloggio, case di cura.

Lotto 3:

Or.S.A. Società Cooperativa Sociale Rotonda dei mille, 1 24122 Bergamo (BG) CF/P.IVA 03201740168

Oggetto sociale: Assistenza sociale e servizi di assistenza educativa all'infanzia, assistenza diurna minori;

### 3. ANDAMENTO ECONOMICO

Voce economica	2020	2021	2022
Costo pro capite (utente) 8646	€ 1.369,44	€ 1.111,31	€ 1.474,20
Costo complessivo 8373	€ 321.820,48	€ 286.720,16	€ 387.717,00
Costi di competenza	€ 321.820,48	€ 286.720,16	€ 387.717,00
Ricavi di competenza (accertato) 12816	€ 30.000,00	€ 47.000,00	€ 57.101,35
Ricavi di competenza (riscosso) 12817	€ 30.000,00	€ 46.449,76	€ 57.101,35
Investimenti effettuati			
N. personale addetto	0	0	0
Tariffazione	v. par. 1. pag. 3	v. par. 1. pag. 3	v. par. 1. pag. 3

### 4. QUALITA' DEL SERVIZIO

INDICATORI DI QUALITA'		
Descrizione	Tipologia indicatore	Trasporto Scolastico
<b>Qualità contrattuale</b>		
Definizione procedure di attivazione/variazione/cessazione del servizio (modulistica, accessibilità per l'acquisto, accessibilità alle informazioni e canali di comunicazione, etc.)	qualitativo	Attivazione: Form on-line Variazione: via mail Cessazione: via mail Informazioni: sportello; telefoniche; sito comune <a href="https://www.comune.monza.it/it/aree-tematiche/Scuole-e-Educazione/Servizi-scolastici/Trasporto-scolastico/">https://www.comune.monza.it/it/aree-tematiche/Scuole-e-Educazione/Servizi-scolastici/Trasporto-scolastico/</a>
Tempo di risposta alle richieste di attivazione del servizio	quantitativo	gg 65 media ponderata (da regolam. 98 gg dal 08/04 al 15/07)
Tempo di risposta alle richieste di variazione e cessazione del servizio	quantitativo	gg 0,7 media
Tempo di attivazione del servizio	quantitativo	gg 146,69 media ponderata (da regolam. 157 gg dal 08/04 al 12/09)
Tempo di risposta motivata a reclami	quantitativo	1 reclamo del 19/01/23 prot. 11343 del 20/01/2023 risposta prot.11344 del 20/01/2023 tempo di risposta 1 gg
Tempi di risposta motivata a richieste di rettifica degli importi addebitati	quantitativo	gg 27,42 media
Tempo di intervento in caso di segnalazioni per disservizi	quantitativo	Nessuna segnalazione ha richiesto interventi nel periodo considerato
Cicli di pulizia programmata	quantitativo	art. 14 CSA al bisogno, in modo da garantire l'accurata pulizia dei mezzi

Carta dei servizi	Qualitativo	Non presente
Modalità di pagamento e/o gestione delle rateizzazioni	qualitativo	Ricarica, SDD Modalità Organizzative Entrate 22/23
<b>Qualità tecnica</b>		
Mappatura delle attività relative al servizio	qualitativo	Non presente
Mappatura delle attrezzature e dei mezzi	qualitativo	art. 11 CSA lista mezzi utilizzati
Predisposizione di un piano di controlli periodici	qualitativo	controlli a campione casuale, anche sulla base di segnalazioni dell'utenza; non presente programmazione calendarizzata
Obblighi in materia di sicurezza del servizio	qualitativo	art. 11 CSA assoluto rispetto delle norme vigenti in materia di uso e destinazione degli stessi; in particolare devono essere osservate le eventuali prescrizioni o limitazioni contenute nelle carte di circolazione.
Accessibilità utenti disabili	qualitativo	art. 11 CSA obbligo uso mezzi idonei al trasporto di alunni diversamente abili con difficoltà deambulatorie (lotto 2)
<b>Qualità connessa agli obblighi di servizio pubblico</b>		
Agevolazioni tariffarie	quantitativo	v. par. 1. pag. 3
Accessi riservati	quantitativo	2 posti per alunni disabili

Non sono state effettuate indagini sul grado di soddisfazione dell'utenza.

## 5. OBBLIGHI CONTRATTUALI

Lotti 1 e 2

La ditta aggiudicataria dovrà eseguire il servizio osservando tutte le norme in materia di circolazione stradale, anti infortunistica e di sicurezza sul lavoro vigenti; ADEMPIUTO

la ditta è altresì considerata diretta responsabile di ogni conseguenza civile e penale derivante dalla inosservanza delle suddette norme nonché delle disposizioni contenute nel Capitolato d'appalto. ADEMPIUTO

La ditta affidataria, in particolare, ha l'obbligo di adottare tutte le cautele idonee ad evitare qualsiasi danno ai passeggeri durante lo svolgimento del servizio trasporto scolastico. ADEMPIUTO

I servizi di trasporto scolastico devono essere garantiti secondo quanto prevede il Capitolato d'appalto; ADEMPIUTO

non possono essere in alcun modo interrotti o modificati senza la preventiva autorizzazione scritta dell'Amministrazione comunale. ADEMPIUTO

In caso di guasti meccanici, incidenti, malattie del conducente o quant'altro, la ditta dovrà provvedere direttamente e a proprie spese a garantire il servizio senza provocare ulteriori disagi o ritardi. ADEMPIUTO

Tutti gli automezzi devono essere opportunamente attrezzati all'effettuazione del trasporto anche in presenza di condizioni climatiche avverse (ghiaccio, neve ...). ADEMPIUTO



La ditta aggiudicataria dovrà sempre adibire al servizio un numero di veicoli sufficienti, tenendo in debito conto il rapporto posti a sedere/numero di bambini trasportati. ADEMPIUTO

La ditta aggiudicataria dovrà altresì garantire quanto segue:

- a. individuare e comunicare all'A.C. il responsabile del servizio; ADEMPIUTO
- b. la tempestiva sostituzione dell'automezzo in caso di avaria; ADEMPIUTO
- c. la tempestiva comunicazione all'A.C. di eventuali ritardi dovute a situazioni impreviste; ADEMPIUTO
- d. la formazione del proprio personale relativamente ai percorsi ed ai propri compiti; ADEMPIUTO
- e. l'accurata pulizia dei propri mezzi; ADEMPIUTO
- f. che le operazioni di salita e di discesa dal veicolo avvengano a mezzo assolutamente fermo e senza pericoli per l'incolumità degli allievi; ADEMPIUTO
- g. la vigilanza continua sulle modalità di guida dei conducenti dei mezzi, con particolare riguardo alla prudenza da usarsi, in considerazione della giovane età degli utenti; ADEMPIUTO
- h. l'osservanza scrupolosa degli orari stabiliti (inizio itinerario, arrivo alle fermate ed al plesso scolastico) al fine di evitare ritardi e disagi all'utenza; ADEMPIUTO
- i. che sui mezzi non vengano trasportate persone estranee al servizio, non autorizzate; ADEMPIUTO
- j. che vengano tempestivamente segnalati al Settore Istruzione - Ufficio Servizi scolastici, anche a mezzo fax, eventuali inadempienze (assenze, ritardi ...) del personale preposto alla sorveglianza, che possano compromettere il regolare svolgimento del servizio trasporto scolastico; ADEMPIUTO
- k. la custodia sull'automezzo dei fogli di presenza mensili che il personale assistente, preposto all'accompagnamento, sottoscriverà giornalmente per attestare la propria presenza. Tali fogli, forniti dall'Ufficio Servizi scolastici, dovranno essere successivamente restituiti allo stesso entro il giorno 5 del mese successivo, anche a mezzo fax al n. 039-39469.61. OBBLIGO ABROGATO

La ditta affidataria dovrà disporre di un deposito per il rimessaggio degli automezzi adibiti al servizio trasporto scolastico, dislocato entro i trenta chilometri dai confini del Comune di Monza; ADEMPIUTO

Inoltre, dovrà fornire il recapito telefonico di un responsabile, sempre e comunque reperibile, in caso di comunicazioni urgenti, durante i giorni di normale attività scolastica nonché l'indirizzo, il numero telefonico, il numero di fax della sede operativa. ADEMPIUTO

Lotto 3

#### SERVIZIO DI ASSISTENZA SU AUTOMEZZI

L'Impresa Appaltatrice deve garantire, tramite i propri operatori, attenta assistenza ai minori, dal momento della salita degli stessi sull'automezzo e fino all'interno del plesso scolastico di destinazione. ADEMPIUTO

L'Impresa Appaltatrice deve altresì garantire, in orario non anteriore al termine delle lezioni e negli appositi spazi individuati presso ogni plesso scolastico, l'attenta vigilanza dei minori, colà accompagnati dal personale scolastico, provvedere al loro accompagnamento sui mezzi di trasporto, nonché l'assistenza degli stessi per l'intero tragitto di ritorno fino alla discesa dal relativo mezzo, secondo fermate stabilite dall'Ufficio Servizi Scolastici. La responsabilità dell'I.A., in ordine alla sorveglianza dei minori, cesserà nel momento in cui questi saranno scesi dai mezzi di trasporto solo presso le rispettive fermate prestabilite e affidati ai genitori o loro delegati. ADEMPIUTO

L'I.A. deve altresì garantire quanto segue:

- j. che l'accesso al mezzo di trasporto venga riservato esclusivamente agli aventi diritto; ADEMPIUTO
- k. che le operazioni di salita e di discesa dal veicolo avvengano ordinatamente, sotto il diretto controllo e l'assistenza dell'operatore, senza pericoli per l'incolumità degli allievi e a mezzo assolutamente fermo, esclusivamente alle fermate assegnate al singolo utente; ADEMPIUTO
- l. che durante il trasporto, non potendosi ragionevolmente fare affidamento sul comportamento responsabile e prudente degli utenti, questi ultimi occupino tutti i posti a sedere prima che il bus si metta in movimento; evitino in qualsiasi modo situazioni di pericolo indotte dalla mancanza di disciplina, dalla deambulazione sul mezzo in movimento o da altre cause contingenti; ADEMPIUTO
- m. al raggiungimento delle scuole previste dagli itinerari, gli alunni non si muovano dal proprio posto finché il bus non si sia completamente fermato, successivamente entrino all'interno delle stesse, accompagnati da un operatore. Gli operatori dovranno custodire e vigilare i minori fino al momento in cui essi saranno presi in consegna dal personale ausiliario o dagli insegnanti delle scuole, al momento dell'inizio delle lezioni; ADEMPIUTO
- n. che ogni operatore sia munito di apposito tesserino di riconoscimento sempre ben visibile; ADEMPIUTO
- o. che vengano tempestivamente segnalati al Settore Istruzione – Ufficio Servizi Scolastici – o casi grave indisciplina causati dagli allievi trasportati, gli estremi degli stessi e la scuola di appartenenza, affinché, in accordo con l'Istituzione scolastica interessata, possano esser presi gli opportuni provvedimenti; ADEMPIUTO
- p. che al servizio sia assegnato un coordinatore che, durante l'anno scolastico, dovrà essere rintracciabile telefonicamente dalle 7.30 alle 18.30, dal lunedì al venerdì, e dovrà collaborare con l'Ufficio Servizi Scolastici relativamente a quanto segue:
  - consegna all'utenza di modulistica varia; ADEMPIUTO
  - ritiro dei tesserini di riconoscimento degli utenti, al termine dell'anno scolastico, loro consegna all'Ufficio Servizi Scolastici; OBBLIGO ABROGATO
- q. che gli operatori inizino e terminino il loro servizio, senza eccezione alcuna, ai capolinea degli itinerari; ADEMPIUTO
- r. che gli operatori giornalmente provvedano a firmare gli appositi fogli di presenza, predisposti ogni mese dall'A.C., depositati sugli scuolabus/minibus di riferimento. Tali fogli costituiranno uno degli strumenti di verifica dei servizi prestati; OBBLIGO ABROGATO
- n. nel caso in cui alla fermata prevista non sia presente il genitore/adulto delegato per la presa in consegna del minore, lo stesso sarà accompagnato avvalendosi dello scuolabus, alla sede della Direzione didattica di riferimento; l'operatore dovrà attendere l'arrivo del genitore/adulto delegato senza oneri aggiuntivi per l'Amministrazione Comunale; ADEMPIUTO
- o. che gli operatori accertino, prima della partenza anche attraverso il personale scolastico, che tutti gli alunni, iscritti al servizio e presenti a scuola, siano saliti sul mezzo. ADEMPIUTO

#### SERVIZIO PEDIBUS

Il servizio pedibus consiste nell'accompagnamento di gruppi di bambini lungo itinerari determinati con punti di raccolta ed orari definiti, come un vero e proprio scuolabus; i percorsi vengono stabiliti in base alle abitazioni degli iscritti.

Anche gli alunni al servizio pedibus sono dotati di apposito tesserino di riconoscimento. OBBLIGO ABROGATO

Il servizio pedibus può essere attivato anche in altri plessi nel corso di esecuzione del contratto di appalto, e viene svolto in corrispondenza degli orari di ingresso e di uscita delle scuole con disponibilità degli operatori per 1 ora in ingresso e 1 ora in uscita. ADEMPIUTO

L'Impresa Appaltatrice deve:

- dotare ogni bambino di pettorina di riconoscimento ad alta visibilità a proprie spese; ADEMPIUTO
- garantire l'accompagnamento dei bambini lungo il percorso fino a scuola e ritorno sovrintendendo al comportamento dei bambini ed evitando ogni situazione di pericolo. ADEMPIUTO

Le responsabilità dell'I.A. in ordine al servizio pedibus sono le medesime di quelle delle imprese che forniscono il servizio di trasporto indicate precedentemente ai punti e. f. g. h. i. e cessano nel momento in cui i bambini vengono affidati ai genitori/delegati presso i rispettivi punti di raccolta. ADEMPIUTO

## 6. CONSIDERAZIONI FINALI

In ultima analisi si può ritenere che il servizio di trasporto scolastico soddisfa la quasi totalità delle domande pervenute: liste d'attesa numericamente contenute (5 utenti nel 2023 su una media annua 2020-22 di 252 trasportati) e presenti su un solo plesso (Ardigò).

Il servizio è stato implementato in rispondenza ai principi di efficienza, efficacia ed economicità, in quanto le domande pervenute sono state soddisfatte con l'impiego del mezzo più idoneo in relazione al numero degli utenti trasportati per ogni linea, in modo da minimizzare il più possibile il numero di posti a sedere inutilizzati. In tale ottica di massimo utilizzo, una volta istituita la linea, vengono ammessi al servizio anche utenti fuori bacino o non residenti in Comune di Monza.

# COMUNE DI MONZA

## SITUAZIONE GESTIONALE SERVIZI PUBBLICI LOCALI DI RILEVANZA ECONOMICA

RELAZIONE EX ART. 30 D.LGS. n. 201/2022

RICOGNIZIONE PERIODICA AL 30/11/2023

### 1. CONTESTO DI RIFERIMENTO

Per l'art. 2, c. 1, lett. d), del D.Lgs. 23 dicembre 2022 n. 201, sono “servizi di interesse economico generale di livello locale” o “servizi pubblici locali di rilevanza economica”, «i servizi erogati o suscettibili di essere erogati dietro corrispettivo economico su un mercato, che non sarebbero svolti senza un intervento pubblico o sarebbero svolti a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che sono previsti dalla legge o che gli enti locali, nell'ambito delle proprie competenze, ritengono necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni delle comunità locali, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale».

Ai fini della verifica periodica della situazione gestionale del servizio pubblico locale prevista dall'art. 30 dello stesso decreto n. 201/2022, occorre definire adeguatamente il contesto di riferimento, con particolare riferimento alla tipologia di servizio pubblico, al contratto di servizio che regola il rapporto fra gestore ed ente locale ed alle modalità del monitoraggio e verifiche sullo stesso servizio.

#### A) NATURA E DESCRIZIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO LOCALE

La concessione dell'Illuminazione votiva del Comune di Monza ha per oggetto:

- La progettazione definitiva ed esecutiva dell'impianto di illuminazione votiva nei cimiteri comunali del Comune di Monza (Urbano e di san Futtuoso);
- La realizzazione e installazione dell'impianto, a LED fibra ottica, la riqualificazione ed ammodernamento commessa a norma dello stesso sia per l'esistente, sia per i futuri ampliamenti dei cimiteri;
- la gestione amministrativa e contabile dell'intero servizio delle relative lampade votive, compresa la fornitura dell'energia elettrica.

## B) CONTRATTO DI SERVIZIO

Indicare:

- Oggetto: realizzazione e gestione dell'impianto di illuminazione votiva dei due cimiteri cittadini;
- data di approvazione e durata: 30 luglio 2010, durata di anni 19, mesi 4
- valore complessivo e su base annua del servizio affidato da PEF: ricavi previsti €8.821.470 sulla concessione € 456.282,93 annua media; media netta 14.681,12 redditività 3,22%;
- criteri tariffari: quota nuovo allaccio €35,00; canone annuo € 18,00, con adeguamento ISTAT. All'Ente viene garantita la somma di € 3,93 (canone di concessione offerto) + € 5,73 (canone a base d'asta) a lumino.
- principali obblighi posti a carico del gestore in termini di investimenti, qualità dei servizi, costi dei servizi per gli utenti: predisposizione dell'impianto e responsabilità nei confronti dell'Amministrazione concedente dell'esatto adempimento di tutti li obblighi nascenti dalla concessione. Al termine della concessione, il concessionario deve riconsegnare al concedente l'opera funzionante, corredata della documentazione tecnica

## C) SISTEMA DI MONITORAGGIO - CONTROLLO

Indicare:

- Il monitoraggio avviene a cura del Comune di Monza, mediante verifica delle opere realizzate e del numero delle utenze installate anche attraverso di un cruscotto informatico fornito dal concessionario. entro il 20 febbraio di ciascun anno, il concessionario è tenuto a presentare all'Amministrazione Comunale il riepilogo dei nuovi allacciamenti eseguiti nell'anno precedente (1 gennaio – 31 dicembre) e del numero di lampade in gestione;

### 2. IDENTIFICAZIONE SOGGETTO AFFIDATARIO

- dati identificativi: SAIE Spa con sede a Casciago (VA) in via Manzoni, 57
- oggetto sociale: servizi di pompe funebri e attività connesse codice ateco 96.03;
- Codice Fiscale:00511040123; fatturato 2020: €6.496.468; fatturato 2021: €7.474.561 (con utile/perdita di €-289.171); fatturato 2022: €7.600.890; costo del personale €2.944.456

### 3. ANDAMENTO ECONOMICO

Indicare:

- costo pro capite (per utente e/o cittadino) e complessivo, nell'ultimo triennio: €19,80 per utente
- ricavi di competenza dal servizio nell'ultimo triennio: €74358,00 + €75767,23 + €75481,25 €225606,48 (anni 2020-2021-2022);
- investimenti effettuati in relazione all'erogazione del servizio, come da apposito piano degli investimenti compreso nel PEF, e relativi ammortamenti, nonché eventuali finanziamenti ottenuti per la loro realizzazione e costo del debito; € 910.618,50 totale compiuto al terzo anno per investimenti completi

- n. personale addetto al servizio: 15 dipendenti di vari livelli, costo complessivo €88.047,16;
- Proiezione costi annuali per investimenti dal terzo anno al 19mo € 10.927,90

#### Riepilogo costi di esercizio concessione

	Costi di gestione	Spese generali	ammort. Tecn.	Oneri finanziari		TOTALE
	167.217,10	37.800,00	30.524,00	25.127,00	-	260.668,10
	176.154,10	41.330,00	42.128,00	35.956,00	-	295.568,10
	177.536,10	42.145,00	43.413,00	34.672,00	-	297.766,10
	178.667,10	42.605,00	44.780,00	33.304,00	-	299.356,10
	179.673,10	43.150,00	40.109,00	33.212,00	-	296.144,10
	180.452,10	43.393,00	41.261,00	31.749,00	-	296.855,10
	181.231,10	43.951,00	42.490,00	30.192,00	-	297.864,10
	182.011,10	44.509,00	43.797,00	28.532,00	-	298.849,10
	182.790,10	45.067,00	44.077,00	28.131,00	-	300.065,10
	183.569,10	45.625,00	45.560,00	26.338,00	-	301.092,10
	184.349,10	46.183,00	51.903,00	24.428,00	-	306.863,10
12	185.128,10	46.741,00	53.896,00	22.395,00	-	308.160,10
13	185.907,10	47.299,00	56.018,00	21.594,00	-	310.818,10
14	186.686,10	47.857,00	58.277,00	19.376,00	-	312.196,10
15	187.466,10	48.415,00	54.555,00	17.014,00	-	307.450,10
16	188.245,10	48.973,00	56.719,00	14.499,00	-	308.436,10
17	189.024,10	49.531,00	59.024,00	13.184,00	-	310.763,10
18	189.804,10	50.089,00	61.478,00	10.419,00	-	311.790,10
19	190.583,10	50.647,00	64.092,00	7.475,00	-	312.797,10
q	45.314,70	5.612,33	24.279,33	1.446,33	-	76.652,70

- La gestione della concessione risulta complessivamente conveniente per l'ente in quanto determina un incasso pari ad € 93.000,00 medi all'anno a fronte dello spostamento di spese di gestione a carico della concessionaria. In ogni caso la ditta concessionaria ha rappresentato che a causa di un dato incorretto acquisito in sede di gara il Pef presentato necessita un adeguamento per consentire un riequilibrio lato appaltatrice.  
Sono in corso da diversi anni trattative per riequilibrare la concessione che in sede di offerta era basata su una ipotesi di lumini presenti pari a 21000, a fronte del quale si ipotizzavano incassi su 27.000, al termine della concessione, stando alle stime della ditta vi sarebbe un saldo di illuminazioni
- situazione relativa all'equilibrio economico: i principali indicatori che possono essere presi in considerazione sono, ad esempio, i seguenti: EBITDA - Earnings Before Interests Taxes Depreciation and Amortization; EBIT - Earnings Before Interests and Taxes; Utile ante imposte; Utile netto; Utili netti cumulati; ROI- Return On Investment; ROS - Return On Sale; ROE - Return On Equity; Incidenza dei costi generali o indiretti; DSCR - Debt Service Coverage Ratio;
- situazione relativa all'equilibrio finanziario: è auspicabile al riguardo la costruzione ed il monitoraggio di un rendiconto finanziario prospettico o comunque di una adeguata misura del cash flow del servizio.

#### 4. QUALITÀ DEL SERVIZIO

Indicare:

Il servizio è gestito con puntualità dalla ditta e non sono emerse criticità gestionali fino ad oggi ;  
 rispetto alla sussistenza di indicatori specificamente istituiti per controllare la qualità del servizio, non essendone stati predisposti, ci si attiverà per le annualità a seguire della presente relazione, in modo da così ottemperare agli obblighi di servizio pubblico indicati dall'Allegato 2 al decreto 31 agosto 2023 del Direttore del Ministero delle Imprese e del Made in Italy;

Con la collaborazione della ditta appaltatrice saranno individuate diverse dimensioni della qualità (tra cui tempestività, accessibilità, trasparenza ed efficacia) con specifici indicatori<sup>1</sup>, raffrontando il risultato previsto

#### 5. OBBLIGHI CONTRATTUALI

Alla data di riferimento della presente relazione è stata completamente sostituita la rete di illuminazione votiva con sistema a led e a basso consumo, in grado di servire tutto il bacino di utenza dei cimiteri cittadini. All'ultimo rilievo del febbraio 2023, riferito all'anno 2022 sui cimiteri cittadini sono state contrattualizzati n. 12117 lampade a fronte di un incasso per l'Ente per diritti di concessione pari ad € 75.481,25 oltre IVA.

#### 6. VINCOLI

Non risultano specifici limiti normativi se non quelli generali delle leggi sugli appalti.

#### 7. CONSIDERAZIONI FINALI

- dalle risultanze della verifica effettuata sulla situazione gestionale del servizio pubblico locale di illuminazione votive si può concludere che la stessa sia compatibile con la gestione del servizio ai principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa.
- Come detto la concessione risulta essere remunerativa per l'Ente, sebbene le osservazioni pervenute dalla ditta concessionaria su un possibile disequilibrio della medesima, rendono opportuna una attenta analisi dello stato di fatto e la formulazione di soluzioni per ripristinare l'equilibrio del P.E.F. per l'impresa.

---

<sup>1</sup> La legge n. 27/2012, all'art. 8 disciplina il contenuto delle carte di servizio; la CiVIT con la delibera n. 3/2012 adottò le "Linee guida per il miglioramento degli strumenti per la qualità dei servizi pubblici".

# RELAZIONE EX ART. 30 D.LGS. n. 201/2022

COMUNE DI MONZA

SITUAZIONE GESTIONALE SERVIZI PUBBLICI LOCALI DI RILEVANZA  
ECONOMICA  
SERVIZIO DI GESTIONE IMPIANTI SPORTIVI

## CENTRO NATATORIO PIA GRANDE



## CENTRO SPORTIVO NEI



## CENTRO SPORTIVO TRIANTE





### **INFORMAZIONI DI SINTESI**

Oggetto dell'affidamento	Concessione del servizio di gestione del Centro Natatorio "Pia Grande"
Ente affidante	Comune di Monza
Tipo di affidamento	Concessione di servizi
Modalità di affidamento	Procedura negoziata ai sensi dell'art. 50, co. 1, lett. e) del D. Lgs. 36/2023 mediante piattaforma telematica Sintel
Durata del contratto	12 mesi + 12 mesi (eventuale rinnovo) scadenza: 31.08.2025

Oggetto dell'affidamento	Concessione del <b>Centro Sportivo Comunale "NEI"</b> e relativa gestione dei servizi
Ente affidante	Comune di Monza
Tipo di affidamento	Concessione di servizi
Modalità di affidamento	Procedura negoziata ai sensi dell'art. 1, co. 2, lett. b) del D.L. 76/2020, convertito nella L. 120/2020, modificato dal D.L. 77/2021, convertito nella Legge 108/2021
Durata del contratto	60 mesi scadenza: 31.08.2028

Oggetto dell'affidamento	Concessione del <b>Centro Sportivo Comunale "Triante"</b>
Ente affidante	Comune di Monza
Tipo di affidamento	Concessione di servizi
Modalità di affidamento	Procedura indetta ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. 163/2006
Durata del contratto	96 mesi + 82 mesi di proroga scadenza: 11.03.2029

### **PREMESSA**

La presente relazione è finalizzata ad evidenziare le ragioni ed il rispetto della sussistenza dei requisiti previsti dalla disciplina nazionale e comunitaria in relazione all'affidamento in concessione dei tre impianti sportivi del Comune di Monza a rilevanza economica: Centro Natatorio "Pia Grande"- Centro Sportivo Comunale "NEI"- Centro Sportivo Comunale "Triante".

In particolare, si rende necessario:

- analizzare il quadro normativo di riferimento anche con riguardo ai requisiti previsti dal diritto dell'Unione europea per la forma di affidamento prescelta;
- illustrare le caratteristiche tecniche ed economiche del servizio di concessione;
- specificare gli obblighi di servizio pubblico universale cui dovrà attenersi l'affidatario;
- esplicitare la convenienza economica della scelta dell'affidamento in concessione;
- evidenziare i risultati della qualità del servizio offerto, dei costi per l'ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati;

Il recente D.Lgs. 23 dicembre 2022, n. 201, entrato in vigore il 31 dicembre 2022, ha introdotto una serie di disposizioni normative volte al riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica. In particolare, all'articolo 14 comma 3 è prevista, riguardo alla scelta della modalità di gestione di un servizio, la redazione di una relazione in capo all'ente affidante.

In particolare la scelta della modalità di affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica deve perseguire, nel rispetto della normativa vigente, i seguenti obiettivi:

- conformità ai requisiti previsti dalla disciplina europea;
- efficacia rispetto alle finalità di interesse generale degli enti territoriali;

- efficienza ed economicità nell'erogazione dei servizi, nell'interesse degli utenti e nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica;
- qualità del servizio.

E' dunque in riferimento a tali obiettivi che viene predisposta la presente Relazione per motivare le proprie decisioni e per garantirne la coerenza rispetto alla disciplina europea. In ottemperanza agli obblighi di pubblicità e trasparenza previsti dal D.Lgs. 23 dicembre 2022, n. 201 art. 31, la relazione viene pubblicata sul sito istituzionale dell'ente affidante e trasmessi contestualmente all'ANAC.

## **NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

Per consolidato orientamento giurisprudenziale la gestione di impianti sportivi assume i caratteri tipici di un servizio pubblico. La nozione di servizio pubblico è omologa a quella di servizio di interesse generale di derivazione comunitaria, quale attività di produzione di beni e servizi che si distinguono dalle comuni attività economiche, perché perseguono una finalità di interesse pubblico dove l'attività è diretta ad una generalità di cittadini e presenta il carattere dell'universalità (il servizio deve essere reso a tutti i soggetti che ne facciano richiesta).

Nel caso della gestione di impianti sportivi comunali trattasi di un servizio pubblico locale ai sensi dell'art. 112 del d.lgs. n. 267/2000, dove l'utilizzo del patrimonio si fonda con la promozione dello sport, che unitamente all'effetto socializzante ed aggregativo, diventa uno strumento di miglioramento della qualità della vita a beneficio non solo per la salute dei cittadini ma anche per la vitalità sociale della comunità (es. culturale, di sviluppo, turistico, di immagine del territorio, etc.) (Consiglio di Stato, sez. V, sentenze 28 gennaio 2021, n. 858 e 18 agosto 2021, n. 5915).

Con riferimento poi alla "natura" del bene, gli impianti sportivi di proprietà comunale appartengono al patrimonio indisponibile dell'ente, ai sensi dell'art. 826 del c.c., essendo destinati al soddisfacimento dell'interesse della collettività allo svolgimento delle attività sportive.

Ai fini della qualificazione di un servizio pubblico locale sotto il profilo della rilevanza economica, occorre verificare in concreto se l'attività da espletare presenti o meno il connotato della "redditività", anche solo in via potenziale. Il servizio ha rilevanza economica quando da quella attività, chi la gestisce, ha la possibilità potenziale di coprire tutti i costi.

Al contrario, un servizio è privo di rilevanza economica quando è strutturalmente antieconomico, perché potenzialmente non remunerativo (il mercato privato non è in grado o non è interessato a fornire quella prestazione).

Nel caso specifico la redditività di un impianto sportivo deve essere valutata caso per caso, con riferimento ad elementi quali, costi e modalità di gestione, tariffe per l'utenza (libere o imposte), quote sociali, attività praticate, oneri manutentivi, attività accessorie, obiettivi della gestione sociale, e sulla base di un realistico piano finanziario.

La gestione degli impianti sportivi con rilevanza economica, qualora qualificabile quale "concessione di servizi" ai sensi dell'art. 3, comma 1, lett. v) del Codice, deve essere aggiudicata con applicazione delle parti I e II del Codice stesso, per quanto compatibili (come previsto dall'articolo 164, comma 2, del D.Lgs. 36/2023);

Anche il D.lgs. 28 febbraio 2021, n. 38, all'art. 6 ha previsto che gli affidamenti della gestione degli impianti sportivi, che l'ente locale non intenda gestire direttamente, siano "disposti nel rispetto delle disposizioni del codice dei contratti pubblici di cui al D.Lgs. 36/2023, e della normativa euro-unitaria vigente".

Da ultimo si richiama il D.Lgs. 23/12/2022, n. 201 "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica" con particolare riferimento all'art. 3 (principi generali) e all'art.14 (scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale).

## **CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE**

Per quanto riguarda i servizi in questione, essi devono essere offerti con modalità che ne garantiscano l'accesso a tutti gli utenti ed a prezzi accessibili. L'erogazione dei servizi dovrà essere ispirata ai principi di eguaglianza, imparzialità, continuità, partecipazione, efficienza, efficacia ed economicità, trasparenza.

La gestione degli impianti sportivi deve essere svolta secondo finalità sociali e sportive, con propria organizzazione del personale e dei mezzi necessari.

Gli obblighi di servizio pubblico gravanti sul gestore sono individuati come segue:

- a) promozione e diffusione delle attività sportive dilettantistiche, socialmente aggreganti ed inclusive, che valorizzino la persona, migliorino la qualità della vita e la salute dell'individuo e, di conseguenza, della collettività;
- b) fruibilità in forma indifferenziata dei servizi erogati da parte dell'utenza che ne faccia richiesta e che si trovi in condizioni psico-fisiche idonee;
- c) piena accessibilità ai servizi da parte di fasce sempre più ampie di popolazione;
- d) salvaguardia dello svolgimento di attività sportiva giovanile e agonistica;
- e) garanzia di orari minimi di apertura della struttura e ampio calendario annuale;
- f) garanzia dell'erogazione dei servizi di base, esplicitati nel contratto di servizio.

La promozione dello sport con l'offerta di attività ricreative e sportive per la cittadinanza è da considerarsi come la risposta ad un'esigenza sociale che richiede di prevedere e corrispondere un'adeguata organizzazione e dotazione dei servizi.

La corretta gestione dovrà, di conseguenza, sempre tenere conto dei seguenti fattori:

- bacino di utenza e, quindi domanda, alla quale l'impianto deve rispondere in termini di quantità e qualità;
- collocazione dell'impianto all'interno del sistema sportivo locale e sua concreta accessibilità spaziale, temporale e sociale;
- adeguatezza del servizio offerto dall'impianto rispetto alla domanda;
- continuità del servizio che, proprio in quanto servizio pubblico ed universale, per nessuna ragione può essere sospeso o abbandonato, se non per cause di forza maggiore.
- collaborazione con le associazioni sportive dilettantistiche del territorio e con le scuole di ogni ordine e grado.

La politica tariffaria dovrà tenere in considerazione sia l'aspetto gestionale/economico del servizio, ma anche l'accessibilità all'impianto da parte di una ampia fascia di utenti prevedendo anche tariffe ridotte per particolari tipi di attività.

Gli Impianti sportivi in argomento, costituenti patrimonio indisponibile dell'Ente ai sensi dell'art.826, ultimo comma, del C.C., sono ubicati in Monza, rispettivamente in via Augusto Murri 37 (Pia Grande), in via Enrico da Monza, 6 (centro sportivo NEI) ed in via Pitagora (centro sportivo Triante). Coprono un bacino d'utenza molto importante e sono strutture in grado di offrire soluzioni differenziate ed innovative che sanno rispondere alle più ampie richieste nell'ambito sportivo.

Il Centro Natatorio Comunale "Pia Grande", realizzato negli anni duemila, comprende le seguenti strutture:

- Vasca da 25 metri
- Vasca da 33 metri
- Vasca piccola "didattica"
- Bar

Il Centro Sportivo Comunale "Nei" è un centro polisportivo comunale realizzato negli anni Settanta con caratteristiche di aggregazione e socialità, messe in evidenza dalla presenza del bar ristoro e di una sala studio, comprende le seguenti strutture:

- Piscina coperta da 25 metri
- Parete da arrampicata
- Una palestra e due palestrine dove si possono praticare diverse attività sportive

Nei giardini annessi al Centro sportivo sono presenti anche un campo di bocce, una pista di pattinaggio, attrezzature per il calisthenics, 1 canestro per basket 3VS3 e campo Street Soccer.

Il Centro Sportivo Comunale "Triante", realizzato negli anni settanta, comprende le seguenti strutture:

Piscina coperta: da 25 mt, con vasca idromassaggio

Piscina scoperta: 2 vasche (di cui una per bambini piccoli), ampio giardino e solarium

Campi da tennis: 3 di cui 2 in terra rossa e 1 in cemento, con scuola di tennis per bambini e adulti  
Campo da padel: 1

Le caratteristiche del servizio pubblico dei tre impianti di cui trattasi, sono esplicitate nei tre diversi Capitolati disciplinanti i servizi in argomento. In particolare:

- durata della concessione;
- gestione tecnico amministrativa, custodia e sorveglianza degli impianti e delle attrezzature e di tutte le dotazioni afferenti, nonché interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, pulizia giornaliera degli impianti e dei servizi con oneri e spese a proprio carico, oltre che assumersi le spese di gestione generale degli impianti;
- obiettivi di gestione quali favorire la pratica di attività sportive, ricreative e sociali di interesse pubblico ottimizzando il rapporto tra funzione sportiva tipica e funzione sociale, nel rispetto delle esigenze degli utenti, con riferimento allo sport dilettantistico, allo sport agonistico, all'attività motoria, all'attività formativa per differenti fasce di età e disabili, all'attività sportiva per le Scuole;
- il completo funzionamento dell'impianto sportivo comunale e dell'annesso servizio bar;
- la conduzione e la perfetta funzionalità, la sicurezza, l'igienicità degli impianti e dei relativi servizi, comprese le aree a verde e pertinenze, nel rispetto di tutte le normative vigenti ed in particolare in materia di impianti sportivi;
- garantire orari minimi di erogazioni dei servizi pubblici dei tre centri sportivi;
- applicare le tariffe massime d'uso approvate periodicamente dalla Giunta comunale, con previsione di tariffe agevolate per società aventi sede nel territorio comunale impegnate nell'attività sportiva giovanile, per disabili e per le scuole;
- garanzie da prestarsi a carico del concessionario a tutela del corretto e regolare svolgimento del servizio;
- gratuità di concessione corsie per particolare utenza.

Tutti e tre i contratti di concessione prevedono obblighi di servizio pubblico e universale imposti dal Comune ai concessionari per garantire il conseguimento degli obiettivi di interesse pubblico.

Tali servizi sono resi, con modalità che garantiscano l'accesso in condizioni di parità per tutti gli utenti e a prezzi accessibili.

### **MODALITA' DI AFFIDAMENTO PRESCELTA**

La concessione è stata individuata come una soluzione organizzativa adeguata ad assicurare la qualità, l'efficienza e l'economicità del servizio stesso, per il periodo indicato. In sintesi, il modello organizzativo prescelto, oltre a rispondere agli obiettivi di convenienza economica e di garanzia di continuità del servizio, è valutato come maggiormente rispettoso del principio fondamentale di tutela della concorrenza. Al fine di perseguire il maggior grado di efficienza possibile nel perseguimento del pubblico interesse si ritiene che l'erogazione del servizio per ciascun impianto debba avvenire attraverso un unico operatore, che consenta allo stesso di massimizzare economie di scala ed al Comune di ottimizzare le procedure di controllo della qualità del servizio. La modalità di scelta del concessionario, quale unico operatore, trova corrispondenza tra quelle previste dall'art. 14 del D. Lgs. 201/2022 e di cui al comma 1 lettera a) "affidamento a terzi mediante procedura a evidenza pubblica, secondo le modalità previste dal dall'articolo 15, nel rispetto del diritto dell'Unione europea". Altresì trova perfetta corrispondenza con le previsioni di cui all'art. 15 del citato D. Lgs. 201/2022 il quale indica una preferenza per l'affidamento di servizi in concessione in luogo dell'appalto. Le concessioni sono state affidate con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'art. 95, D.L.vo n°50/2016.

L'analisi economico-finanziaria che si è tenuta come riferimento della scelta del modello gestionale del servizio, in ragione della positiva esperienza maturata negli anni, ha evidenziato la sostenibilità del modello della concessione di servizi a terzi. L'impostazione della concessione prevede che il rischio operativo sia traslato in capo al concessionario, anche in ragione del fatto che opera in regime di esclusiva (assenza di altri operatori).

La scelta della procedura di affidamento che il Comune di Monza ha attuato tra quelle previste dall'ordinamento giuridico è quella del ricorso al mercato, assicurando la parità tra gli operatori,

garantendo un'adeguata informazione alla collettività, definendo, quale tipologia contrattuale, quella della "Concessione di servizi".

La scelta della "concessione" operata dall'Amministrazione Comunale, si fonda sulle seguenti motivazioni:

- a) il servizio presenta le caratteristiche proprie della "concessione" sia sotto l'aspetto delle modalità con le quali è reso, cioè direttamente a favore degli utenti e non all'Amministrazione comunale, sia per il sistema di remunerazione previsto, gravando il costo direttamente sugli utenti;
- b) la rispondenza al principio di efficacia ed efficienza proprio dell'azione amministrativa, per il fatto stesso che con la concessione il servizio si instaura direttamente con l'utenza;
- c) l'Amministrazione definisce i vincoli contrattuali e svolge un'azione di controllo in merito all'esatto adempimento del servizio;
- c) lo spostamento del rischio di gestione a carico del concessionario;

La scelta del contraente per l'affidamento dei servizi è stata effettuata con idonea procedura contemplata dal Codice degli Appalti pubblici vigente tempo per tempo e, nel caso di specie a mezzo procedura aperta e secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

Il periodo di durata delle concessioni è stato stabilito tenendo conto del tempo necessario per sostenere gli eventuali investimenti previsti da ciascun contratto di concessione.

### QUADRO ECONOMICO DELLA CONCESSIONE

Le tariffe per l'utilizzo degli impianti sportivi di cui trattasi sono deliberate annualmente dalla Giunta Comunale, unicamente con lo scopo di fissare il limite massimo che il concessionario può richiedere a terzi.

Di seguito le tariffe vigenti:

<b>NUOTO LIBERO</b>		<b>CENTRO NATATORIO PIA GRANDE</b>	<b>CENTRO SPORTIVO TRIANTE</b>	<b>CENTRO SPORTIVO NEI</b>
<b>TIPO SERVIZIO</b>	<b>UTENZA</b>	<b>TARIFFA</b>	<b>TARIFFA</b>	<b>TARIFFA</b>
Nuoto libero ingresso singolo	Adulti >12 aa e <65 aa	€ 7,50	€ 7,50	€ 5,50
Nuoto libero 10 ingressi	Adulti >12 aa e <65 aa	€ 68,00	€ 68,00	€ 48,00
Nuoto libero ridotto	minori anni 12 e over 65	€ 6,00	€ 6,00	€ 4,00
Nuoto libero 10 ingressi ridotto	minori anni 12 e over 65	€ 47,00	€ 47,00	€ 34,00
Nuoto libero durante il mese di agosto	over 65			
<b>ABBONAMENTI NUOTO LIBERO</b>		<b>CENTRO NATATORIO PIA GRANDE</b>	<b>CENTRO SPORTIVO TRIANTE</b>	<b>CENTRO SPORTIVO NEI</b>
<b>TIPO SERVIZIO</b>	<b>UTENZA</b>	<b>TARIFFA</b>	<b>TARIFFA</b>	<b>TARIFFA</b>
Nuoto libero annuale	Adulti >12 aa e <65 aa	€ 351,00	*	€ 349,00
Nuoto libero annuale ridotto	minori anni 12 e over 65	€ 263,00	*	€ 262,00
<b>SCUOLA NUOTO</b>		<b>CENTRO NATATORIO PIA GRANDE</b>	<b>CENTRO SPORTIVO TRIANTE</b>	<b>CENTRO SPORTIVO NEI</b>
<b>TIPO SERVIZIO</b>	<b>DURATA lezione</b>	<b>TARIFFA</b>	<b>TARIFFA</b>	<b>TARIFFA</b>

Corso nuoto Baby (3/6anni) monosettimanale	45'	€ 9,00	€ 8,50	€ 7,00
Corso nuoto Baby (3/6anni) bisettimanale	45'	€ 8,50	€ 8,00	€ 6,00
Corso nuoto ragazzi (6/12 anni) monosettimanale	45'	€ 8,00	€ 8,50	€ 6,00
Corso nuoto ragazzi (6/12 anni) bisettimanale	45'	€ 7,50	€ 8,00	€ 5,00
Corso nuoto adulti (12/65 anni) monosettimanale	45'	€ 10,00	*	€ 7,00
Corso nuoto adulti (12/65 anni) bisettimanale	45'	€ 9,00	*	€ 6,00
Corso acquafitness monosettimanale	45'	€ 13,00	*	€ 8,00
Corso acquafitness bisettimanale	45'	€ 12,00	*	€ 7,50
Corso nuoto neonatali (0/36 mesi)	30'	€ 9,00	€ 9,00	€ 6,50
Corso nuoto over 65 monosettimanale	45'	€ 5,00	€ 5,00	€ 5,00
Corso nuoto over 65 bisettimanale	45'	€ 4,50	€ 4,50	€ 4,50
<b>NUOTO LIBERO - TARIFFA AGEVOLATA</b>		<b>CENTRO NATATORIO PIA GRANDE</b>	<b>CENTRO SPORTIVO TRIANTE</b>	<b>CENTRO SPORTIVO NEI</b>
<b>ATTIVITA'</b>	<b>FREQUENZA</b>	<b>TARIFFA</b>	<b>TARIFFA</b>	<b>TARIFFA</b>
Nuoto libero disabili 100%	1 ingresso	gratuito	*	gratuito
Nuoto libero (invalidi civili>75%, scuole, oratori, centri estivi, soc.sportive locali	1 ingresso	*	€ 4,00	*
Nuoto libero (invalidi civili>75%, scuole, oratori, centri estivi, soc.sportive locali	10 ingresso	*	€ 37,00	*
Ingresso unitario oratori estivi	1 ingresso	*	*	€ 2,00
<b>CORSI - TARIFFA AGEVOLATA</b>		<b>CENTRO NATATORIO PIA GRANDE</b>	<b>CENTRO SPORTIVO TRIANTE</b>	<b>CENTRO SPORTIVO NEI</b>
<b>ATTIVITA'</b>	<b>DURATA LEZIONE</b>	<b>TARIFFA</b>	<b>TARIFFA</b>	<b>TARIFFA</b>
attività corsistica invalido oltre il 75%	45'	€ 3,00	*	*
corso acquafitness invalido oltre il 75%	45'	€ 4,50	*	*
Corso nuoto invalidi civili oltre 75% scuole, oratori, centri estivi, soc.sportive locali monosett.	45'	*	€ 6,00	*

Corso nuoto invalidi civili oltre 75% scuole, oratori, centri estivi, soc.sportive locali bisett.	45'	*	€ 5,50	*
Corso acquafitness invalidi civili oltre 75% scuole, oratori, centri estivi, soc.sportive locali monosett.	45'	*	€ 10,00	*
Corso acquafitness invalidi civili oltre 75% scuole, oratori, centri estivi, soc.sportive locali bisett.	45'	*	€ 9,00	*
corsi scuole	45'	€ 5,00	*	€ 3,50
Affitto orario piscina per entrata e classe	60'	*	*	€ 57,00
corso disabili	45'	gratuito	*	*
<b>TARIFFE ATTIVITA' DI GRUPPO</b>		<b>CENTRO NATATORIO PIA GRANDE</b>	<b>CENTRO SPORTIVO TRIANTE</b>	<b>CENTRO SPORTIVO NEI</b>
<b>ATTIVITA'/FREQUENZA</b>	<b>UTENZA</b>	<b>TARIFFA</b>	<b>TARIFFA</b>	<b>TARIFFA</b>
Affitto orario corsia allenamenti pallanuoto (convenzione con il Comune)	Associazioni Sportive monzesi	€ 14,00	*	*
Affitto orario corsia allenamenti	Associazioni Sportive monzesi	*	€ 25,00	*
Partite di pallanuoto/vasca 33	Associazioni Sportive monzesi	€ 35,00	*	*
Gare di nuoto	Associazioni Sportive monzesi	€ 47,00	*	*
Costo orario affitto corsia	Privati/Società non monzesi	*	€ 31,00	€ 29,00
Soc. locali convenzionate con Amm.ne Comunale Monza che operano nel campo della disabilità oltre le ore assegnate	qualsiasi attività	*	€ 19,00	*

<b>CENTRO SPORTIVO TRIANTE - PISCINA SCOPERTA</b>	
<b>TIPO SERVIZIO</b>	<b>TARIFFA ORARIA</b>
ingresso singolo lun-ven.	€ 9,00
ingresso singolo sabato/domenica	€ 11,00
Ingresso ridotto <12 e over 65 lun-ven	€ 6,00
Ingresso ridotto <12 e over 65 sab/dom	€ 8,50
Invalidi civili oltre 75%, scuole, oratori, centri estivi (piscina scoperta) singolo	€ 5,00

Invalidi civili oltre 75%, scuole, oratori, centri estivi (piscina scoperta) 10 ingr.	€ 42,00
<b>CENTRO SPORTIVO TRIANTE - SCUOLA TENNIS</b>	
<b>TIPO SERVIZIO</b>	<b>TARIFFA ORARIA</b>
Corso trimestrale collettivo Ragazzi monosettim.	€ 15,00
Corso trimestrale collettivo Ragazzi bisettim.	€ 14,00
<b>CENTRO SPORTIVO TRIANTE - CAMPI TENNIS (1/10-14/04)</b>	
<b>TIPO SERVIZIO</b>	<b>TARIFFA ORARIA</b>
Mattino fino alle ore 13,00	€ 15,00
Pomeriggio fino alle ore 18,00	€ 18,00
Serale dalle 18,00 alle 22,15	€ 24,00
Sabato/Domenica	€ 21,00
<b>CENTRO SPORTIVO TRIANTE - CAMPI TENNIS (15/04-30/09)</b>	
<b>TIPO SERVIZIO</b>	<b>TARIFFA ORARIA</b>
dal lunedì al venerdì fino alle 19,00	€ 12,00
dal lunedì al venerdì ore 19,00/22,00	€ 13,00
Sabato/Domenica	€ 12,50
<b>CENTRO SPORTIVO TRIANTE - CAMPI PADEL SCOPERTO</b>	
<b>TIPO SERVIZIO</b>	<b>TARIFFA ORARIA</b>
dal lunedì al venerdì dalle 9.00 alle 17.30	€ 23,50
dal lunedì al venerdì dalle 17.30 alle 22.00	€ 28,00
Sabato/Domenica	€ 28,00
<b>TARIFFE INGRESSO N.E.I. SALA ARRAMPICATA</b>	
<b>TIPO SERVIZIO</b>	<b>TARIFFA ORARIA</b>
Ingresso singolo	€ 6,00
Ingresso singolo ridotto	€ 4,50
Blocchetto da 10 ingressi adulti	€ 51,00
Mensile (30 gg. effettivi)	€ 45,00
Blocchetto 10 ingressi ragazzi	€ 30,00
Trimestrale (90 gg. effettivi)	€ 124,00
corso 5 lezioni/h monosett. (1 persone)	€ 169,00
corso 5 lezioni/h monosett. (2 persone)	€ 113,00
corso 5 lezioni/h monosett. (oltre 3/4 persone)	€ 84,00

<b>TARIFFA CORSI ADULTI ARRAMPICATA</b>		
<b>TIPO SERVIZIO</b>	<b>DURATA CORSO</b>	<b>TARIFFA</b>
Corso base e avanzato	8 lezioni monoset./2 h.	€ 146,00
<b>TARIFFA CORSI RAGAZZI (6-18 ANNI)</b>		
<b>TIPO SERVIZIO</b>	<b>DURATA CORSO</b>	<b>TARIFFA</b>
Corso completo	8 mesi monoset./1,5 h.	€ 225,00
<b>NEI ATTIVITA' MOTORIE</b>		
<b>TIPO SERVIZIO</b>	<b>UTENZA</b>	<b>TARIFFA</b>
Corsi attività motorie monosett.	bambini/ragazzi/adulti	€ 146,00



Corsi attività motorie bisett.	bambini/ragazzi/adulti	€ 236,00
abbonamento open	bambini/ragazzi/adulti	€ 315,00
Corsi attività motorie monosett. ridotto	over 65 e ISEE < 20.000	€ 125,00
Corsi attività motorie bisett. ridotto	over 65 e ISEE < 20.000	€ 201,00
abbonamento open ridotto	over 65 e ISEE < 20.000	€ 268,00
<b>SPAZI N.E.I. - PALESTRA E SPOGLIATOI</b>		
<b>TIPO SERVIZIO</b>	<b>UTENZA</b>	<b>TARIFFA ORARIA</b>
Attività sportive amatoriali senza scopo di lucro	Società Sportive monzesi	€ 17,00
Attività sportive amatoriali senza scopo di lucro	Società sportive NON monzesi	€ 33,00
Altre Attività		€ 46,00
<b>SPAZI SEMINTERRATO N.E.I. - PALESTRINE</b>		
<b>TIPO SERVIZIO</b>	<b>UTENZA</b>	<b>TARIFFA ORARIA</b>
Riunioni, convegni, attività di tipo ricreativo culturale	Privati	€ 55,00
Riunioni, convegni, attività di tipo ricreativo culturale	Associazioni senza scopo di lucro	€ 28,00

La gestione del servizio di Pia Grande è assistita da un contributo pubblico annuo in termini economici diretti (contributo per vincoli sociali).

Tale contributo si è reso e si rende tuttora necessario al fine di sostenere i costi fissi della gestione (costo di personale, riscaldamento, energia elettrica, manutenzione ordinaria, ecc.).

In considerazione delle tariffe suindicate, il valore di concessione dei tre impianti è il seguente:

**CENTRO NATATORIO COMUNALE "PIA GRANDE":**

- € 727.865,55 per il periodo di 12 mesi
  - € 727.865,55 per eventuale opzione di rinnovo di ulteriori 12 mesi
- TOTALE € 1.455.737,70 (IVA esclusa)

L'importo stimato della manodopera è pari a € 240.000,00/anno

**CENTRO POLISPORTIVO COMUNALE "NEI"**

- € 1.685.793,45 per 60 mesi (IVA esclusa)

L'importo stimato della manodopera è pari a € 848.360,65 IVA esclusa per i 60 mesi.

**CENTRO SPORTIVO COMUNALE "TRIANTE"**

- € 4.832.555,00 (IVA esclusa) per il periodo del 01/01/2014 al 31/12/2021.
- € 4.127.725,02 per 82 mesi (IVA esclusa)

L'importo stimato della manodopera è pari a € € 225.299,00 IVA esclusa per i 96 mesi.

I P.E.F. dei tre impianti presentati in sede di gara dall'operatore garantiscono l'equilibrio economico finanziario, dei servizi eccezione fatta per il periodo Covid e, solo per Pia Grande, per l'aumento dei costi delle materie prime dell'anno 2021, a seguito del quale l'Ente ha accordato la revisione del Piano Finanziario attraverso la rideterminazione delle condizioni di equilibrio.

## OPERE DI RIQUALIFICAZIONE A CARICO DEI CONCESSIONARI E DELL'ENTE

Nelle concessioni Centro Sportivi Triante e Centro Sportivo Nei sono previsti opere di riqualificazione o di miglioria offerte in sede di gara come investimenti:

### CENTRO SPORTIVO COMUNALE "TRIANTE"

- a) manutenzione straordinaria spogliatoi tennis
- b) rifacimento impianto di termoventilazione
- c) ristrutturazione vasca nuoto interna 25 m
- d) sostituzione serramenti esterni
- e) rifacimento facciate
- f) sistemazione area esterna e completamento recinzione
- g) adeguamento normativo centro sportivo

### CENTRO POLISPORTIVO COMUNALE "NEI"

- a) Rifacimento pavimentazione bordo vasca
- b) Finitura facciate interne
- c) Sostituzione arredi spogliatoi
- d) Riqualificazione area esterna
- e) Sostituzione corsie vasca e attrezzature sportive

Sono altresì previste opere di efficientamento energetico a carico dell'Ente con finanziamenti Regionali e Comunali per il centro natatorio Pia Grande e per il centro sportivo NEI. Oltre ad opere di riqualificazione per l'impianto Pia Grande con finanziamenti del PNRR.

## QUALITÀ DEL SERVIZIO

La qualità del servizio erogato è basata su:

- gli **aspetti tangibili**: riguardano l'aspetto delle strutture fisiche a disposizione degli utenti, gli strumenti utilizzati per le comunicazioni;
- l'**affidabilità** intesa come erogazione di un servizio preciso e affidabile;
- la **capacità di risposta con** personale preparato nel rispondere prontamente alle richieste degli utenti e nel fornire il servizio;

Alcuni indicatori che vengono monitorati sono i seguenti:

accessibilità alle informazioni e canali di comunicazione  
tempo di risposta alle richieste degli utenti  
tempo di risposta motivata a reclami  
tempo di intervento in caso di segnalazioni per disservizi  
cicli di pulizia programmata  
modalità di pagamento e/o gestione delle rateizzazioni  
mappatura delle attrezzature  
piano di controlli periodici  
accessibilità utenti disabili  
agevolazioni tariffarie

## CONSIDERAZIONI FINALI

Alla luce di tutto quanto sopra esposto l'Ente esprime soddisfazione sulla modalità di gestione dei servizi in base all'efficienza, efficacia ed economicità dei servizi, con un miglioramento da effettuarsi per l'efficacia della struttura del centro natatorio Pia Grande.

La gestione prescelta ha permesso all'Ente di offrire n. 3 impianti natatori ai cittadini con equilibri di Bilancio dell'Ente locale raggiunti anche nel periodo Covid e con gli aumenti dei costi materie prime che hanno comportato la necessità di rideterminare le condizioni di equilibrio

L'Ente affidante ha così garantito servizi destinati ad una universalità di utenti, tenendo presente, altresì, che i destinatari delle prestazioni non rivestono la qualifica di parti contraenti, ma sono tutelati in quanto collettività e portatori di un interesse comune.

La modalità dell'affidamento in concessione consente di:

- garantire un grado di efficienza, razionalità e flessibilità organizzativa;
- razionalizzare i costi di gestione;
- aumentare la competitività;
- ottimizzare i servizi erogati
- vantaggi in termini di efficacia e di trasparenza nella gestione dei servizi.

Tutte queste considerazioni portano alla conclusione che sussistono le ragioni e le condizioni per procedere all'affidamento in concessione, ricorrendo alla professionalità e alle capacità organizzative di soggetti qualificati, attraverso il trasferimento ai concessionari di un rischio operativo legato alla realizzazione dei lavori o alla gestione dei servizi.

Per tali motivi si attesta l'opportunità degli affidamenti in oggetto, visto il rispetto dei requisiti previsti dalla normativa vigente e dall'ordinamento europeo.

Monza, 05/12/2023

La Responsabile del Servizio Sport  
dott.ssa Bianca Natalia Campanale

La Dirigente del Settore Partecipazioni,  
Politiche abitative, Sport  
Dott.ssa Lucia Negretti



COMUNE DI MONZA  
PROVINCIA DI MONZA E BRIANZA

**SEGRETERIA GENERALE**

**SERVIZIO SUPPORTO ORGANI ISTITUZIONALI - ENTI PARTECIPATI -**

**FUNZIONI AUSILIARIE**

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

OGGETTO: APPROVAZIONE DELLA RELAZIONE RIFERITA ALLA PRIMA RICOGNIZIONE DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI A RILEVANZA ECONOMICA IN APPLICAZIONE DEL D. LGS. N. 201/2022

---

**PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA**

Ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n.267

FAVOREVOLE

Il provvedimento non ha riflessi contabili, finanziari o patrimoniali

Monza, 13/12/2023

**IL DIRIGENTE DEL SETTORE**

---



**RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA SCELTA DELLA MODALITÀ DI  
GESTIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO LOCALE 7 SOSTA TARIFFATA  
SU AREA PUBBLICA E DEI SERVIZI DI PROGRAMMAZIONE,  
PIANIFICAZIONE E GESTIONE DELLA MOBILITA' URBANA.**

**MOTIVAZIONE QUALIFICATA DELLA SCELTA DELL'AFFIDAMENTO  
IN HOUSE ALLA SOCIETA' MONZA MOBILITA' S.R.L.  
PARTECIPATA TOTALITARIA DEL COMUNE DI MONZA**

*a norma degli artt. 14, 17, 30 e 31 del D. Lgs. n. 201/2022 e  
dell'art. 7 del D. Lgs. n. 36/2023*

*Documento redatto secondo i modelli messi online da ANAC sul sito:  
[https://www.anticorruzione.it/-/trasparenza-dei-servizi-pubblici-locali-di-rilevanza-  
economica](https://www.anticorruzione.it/-/trasparenza-dei-servizi-pubblici-locali-di-rilevanza-economica)*

# SOMMARIO

PARTE I : RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA SCELTA DELLA MODALITA' DI GESTIONE DEL SERVIZIO .....	3
Informazioni di Sintesi .....	3
Sezione A: Contesto giuridico e indicatori di riferimento .....	5
1. Il contesto giuridico di riferimento dei Servizi Pubblici Locali e della gestione della Sosta tariffata in particolare .....	5
2. Indicatori di riferimento .....	8
Sezione B: Descrizione del servizio .....	11
1. Descrizione del Servizio .....	11
a. Analisi dell'attuale forma di gestione del servizio .....	11
b. Il Servizio di Gestione della sosta tariffata e le sinergie con i servizi di mobilità urbana..	12
c. La struttura delle tariffe delle aree di sosta e dei parcheggi affidati.....	14
d. Valore del Servizio .....	16
2. Obblighi di Servizio Pubblico .....	17
a. Qualificazione del servizio pubblico universale e relativi obblighi. ....	17
2. Ulteriori servizi strumentali all'ente.....	19
Sezione C: Modalità di affidamento prescelta .....	31
C.1 - C.2- Specificazione della modalità di affidamento prescelta e verifica dei requisiti per l'affidamento "in house" .....	31
PARTE II: MOTIVAZIONE QUALIFICATA DELLA SCELTA DELL'AFFIDAMENTO IN HOUSE ALLA SOCIETA' MONZA MOBILITA' S.R.L. PARTECIPATA TOTALITARIA DEL COMUNE DI MONZA .....	32
Sezione A: Sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo e nazionale per l'affidamento "in house" .....	32
A.1 Struttura Societaria.....	32
A.2 Controllo Analogo .....	32
Sezione B: Motivazione qualificata.....	33
B.1 Impostazione dell'Analisi di mercato .....	33
B.2 Ragioni del mancato ricorso al mercato .....	34
1. Analisi di mercato.....	34
2. Efficiente gestione del servizio: Analisi delle sinergie nella gestione congiunta del servizio di gestione della sosta tariffata e dei servizi di mobilità urbana strumentali all'Amministrazione Comunale .....	38
3. Benefici attesi per la collettività .....	40

# PARTE I : RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA SCELTA DELLA MODALITA' DI GESTIONE DEL SERVIZIO

## Informazioni di Sintesi

Oggetto dell'affidamento	Gestione della sosta tariffata su aree pubbliche e in struttura e della mobilità cittadina. Servizi di mobilità (car sharing, bike sharing, varchi ZTL, permessi, etc.), gestione e manutenzione aree di sosta tariffata e relativi impianti, servizi di ingegneria, progettazione, pianificazione della mobilità. Progettazione e realizzazione segnaletica verticale, ed orizzontale e semaforica e loro manutenzione.
Importo dell'affidamento	<ul style="list-style-type: none"><li>• Valore della concessione (Ricavi da gestione della sosta previsti per i 5 anni di concessione): <b>€/Mio 13,5</b></li><li>• Valore del Canone di Concessione riconosciuto al Comune di Monza (importo canoni previsti per i 5 anni di concessione): <b>€/Mio 5,0</b></li><li>• Valore oneri a carico della Società - obblighi di servizio) per i servizi di mobilità a carico della società (valore previsto indicativamente per i 5 anni di concessione): <b>€/Mio 0,65</b></li></ul>
Ente affidante	Comune di Monza - CF. 02030880153
Tipo di affidamento	Concessione con obblighi di servizio pubblico a carico del gestore.
Modalità di affidamento	Affidamento diretto a società <i>in house</i> (d.lgs. 201/2022, art. 14, comma 1, lett. c)
<u>*Solo in caso di affidamento <i>in house</i></u>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Codice fiscale e denominazione organismo <i>in house</i>: <b>Monza Mobilità S.r.l. CF. 02689470967</b></li><li>• Percentuale di quote di partecipazione nell'organismo (quote di partecipazione diretta e indiretta e, in questo caso, indicazione della «società tramite»): <b>100%</b></li><li>• Presenza di partecipazioni private prescritte da norme di legge: <b>nessuna</b></li><li>• Indicazione della presenza di rappresentanti negli organi di governo dell'organismo <i>in house</i>: <b>sì totalitaria</b></li><li>• Indicazione di clausole statutarie sul controllo analogo: <b>Sì</b></li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indicazione della presenza di Patti parasociali: <b>nessun patto.</b></li> <li>• Indicazione della clausola statutaria che impone che più dell'80% del fatturato sia svolto in favore dell'ente pubblico o degli enti pubblici soci e che la produzione ulteriore rispetto a detto limite sia consentita solo se assicura economie di scala o altri recuperi di efficienza sul complesso dell'attività principale della società partecipata: Sì</li> <li>• Descrizione e quantificazione dell'attività svolta nei confronti dell'ente affidante, con specifica indicazione della eventuale ulteriore attività prestata in favore di soggetti terzi certificata dall'organismo controllo/revisore contabile: <b>nessuna attività verso terzi</b></li> <li>• Indicazione superamento soglie di rilevanza comunitaria (si/no): <b>si</b></li> </ul>
Durata dell'affidamento	5 anni dal 01/01/2024 al 31/12/2028
Territorio e popolazione interessata dal servizio affidato o da affidare:	Il servizio si svolge esclusivamente sul territorio del Comune di Monza (nr. Abitanti 120.000 circa).

<b>Soggetto responsabile della compilazione</b>	
Nominativo:	D.ssa Elena Pellegrini
Ente di riferimento	Comune di Monza
Area/servizio:	Segreteria Generale.
Telefono:	0392372240
Email/PEC	<a href="mailto:epellegrini@comune.monza.it">epellegrini@comune.monza.it</a>
Data di redazione	28/11/2023



## Sezione A: Contesto giuridico e indicatori di riferimento

### 1. Il contesto giuridico di riferimento dei Servizi Pubblici Locali e della gestione della Sosta tariffata in particolare

Il servizio di gestione della sosta tariffata su aree pubbliche è un servizio pubblico locale “a rilevanza economica”, secondo l’accezione dell’art. 113 del D. Lgs. n. 267/2000, in quanto, come riconosciuto anche da consolidata giurisprudenza (per tutti vedasi C.d.S. sez. V 30/8/2006 n. 5072), si innesta in un settore per il quale esiste, potenzialmente, una redditività, e quindi una competizione sul mercato.

La gestione del servizio della sosta su un’area pubblica, riguardando l’utilizzo di un bene pubblico, costituisce attività di pubblico servizio in regime di concessione, svolta in favore della collettività.

Esso rientra nella più ampia categoria, definita dall’Unione Europea, dei servizi di interesse economico generale (SIEG), cioè di quelle attività commerciali che assolvono missioni d’interesse generale e sono soggetti a obblighi di servizio pubblico.

In materia di pubblici servizi il ruolo degli enti locali rimane centrale, dato che l’organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito comunale rientra tra le funzioni fondamentali dei comuni, ai sensi dell’art. 117, c. 2, lett. p) della Costituzione, pur con la specificazione che per i servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica le funzioni di organizzazione sono esercitate dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei. Gli enti affidanti sceglieranno le modalità di affidamento e gestione nel rispetto dei principi europei di concorrenza, di libertà di stabilimento e di libera prestazione dei servizi, dell’obbligo di motivazione, dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell’azione amministrativa.

Oltre ad essere regolamentati dall’art. 113 del D. Lgs. 267/2000 (Testo Unico degli Enti Locali), i servizi pubblici locali a rilevanza economica divengono oggetto di un lungo percorso di aggiornamento e definizione sulla base della consistente giurisprudenza comunitaria che aveva portato, dopo la sentenza della Corte Costituzionale n. 199 del 20.7.2012 che ha dichiarato l’illegittimità costituzionale dell’art. 4 del D.L. 13.8.2011 n. 138, ad individuare la normativa di riferimento, oltre che nel citato art. 113 del D. Lgs. 267/2000, nei seguenti:

- all’art. 3 bis del già citato D.L. 138/2011 che prevede, tra l’altro, che le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l’efficienza del servizio, che la dimensione di tali ambiti di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale, che le funzioni di organizzazione di tali servizi, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo di tali ambiti;

- all’art. 34 c. 20 e segg. D.L. 18.10.2012 n. 179, convertito in L. 17.12.2012 n. 221, che nei commi da 20 a 27 detta previsioni per i servizi pubblici di rilevanza economica al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l’economicità della gestione, l’adeguata informazione alla collettività di riferimento.

In effetti, dopo l’azzeramento della normativa sui servizi pubblici locali ad opera della citata sentenza della Corte Costituzionale, i servizi pubblici locali a rilevanza economica risultavano regolati, oltre che dalle discipline di settore non toccate da tale sentenza, dalla normativa e dai principi generali dell’ordinamento europeo, nonché dai principi giurisprudenziali della Corte di Giustizia e da quella nazionale. Tra le modalità di scelta del soggetto gestore continuava quindi a permanere l’affidamento *in house providing*, cioè l’affidamento diretto, senza previa gara, ad un soggetto solo formalmente e non sostanzialmente diverso dall’ente affidante. Questa modalità è consentita dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia UE (sentenza Teckal 18.11.1999) in presenza di 3 condizioni: a) totale partecipazione pubblica, b) controllo sulla società affidataria analogo a quello che l’ente o gli enti affidanti esercitano sui propri servizi, c) realizzazione, da

parte della società affidataria, della parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti che la controllano.

La situazione di riferimento, al momento dell'affidamento del servizio di gestione della sosta tariffata alla T.P.M. nel 2004 e poi nel 2014 era quella sopra descritta, e ad oggi gli interventi normativi successivi hanno dato compiutezza ad una giurisprudenza nazionale e comunitaria consolidata, cristallizzando i criteri, rimasti invariati, per la deroga al ricorso al mercato per i servizi di interesse economico generale.

Dopo un lungo e tormentato iter normativo, infatti, le modalità di affidamento dei servizi di interesse economico generale (SIEG) trovavano fino al 30/6/2023 compiuta disciplina nel D. Lgs. n. 50/2016, che regolamentava il regime di affidamento degli appalti di lavori e di servizi e disciplina altresì le concessioni di lavori e di servizi all'art. 5 e, dal 30 dicembre 2022 nel D.Lgs. n. 201/2022.

Il vecchio Codice dei Contratti Pubblici disciplinava gli affidamenti di servizi e concessioni in regime di c.d. *in house providing*, regime derogatorio alla gara di appalto, nel quale la concessione in regime di esclusiva e la gestione del servizio pubblico viene affidata, senza ricorrere al mercato, a società a totale partecipazione pubblica (locale, nel caso in esame).

In particolare la disciplina derogatoria prevede, all'art. 5 del D. Lgs. n. 50/2016 che *“una concessione o un appalto pubblico, nei settori ordinari o speciali, aggiudicati da un'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore a una persona giuridica di diritto pubblico o di diritto privato, non rientra nell'ambito di applicazione del presente codice quando sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:*

*a) l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore esercita sulla persona giuridica di cui trattasi un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi;*

*b) oltre l'80 per cento delle attività della persona giuridica controllata è effettuata nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'amministrazione aggiudicatrice controllante o da altre persone giuridiche controllate dall'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore di cui trattasi;*

*c) nella persona giuridica controllata non vi è alcuna partecipazione diretta di capitali privati, ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati le quali non comportano controllo o potere di veto previste dalla legislazione nazionale, in conformità dei trattati, che non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata”.*

Il D. Lgs. n. 201/2022 entra in vigore il 30 dicembre 2022 e raccoglie in un unico testo la complessa evoluzione della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, che erano rimasti orfani di una normativa nazionale con l'abrogazione del vecchio art. 113 del TUEL (rinviando invece alle normative comunitarie di riferimento), e che finalmente trovano un punto di riferimento normativo nazionale.

Di rilevanza, per quanto di interesse nella presente Relazione è l'art. 17 del D. Lgs. 201/2022, che tratta degli affidamenti “in house”, ribadendo la necessità di motivare analiticamente il mancato ricorso al mercato (*“qualificata motivazione che dia espressamente conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato”*). L'articolo in esame pone particolare attenzione alla necessità di giustificare il ricorso all'in house providing, evidenziando non solo l'efficiente gestione del servizio, ma anche i benefici per la collettività per la forma di gestione prescelta, *“con riguardo agli investimenti, alla qualità del servizio, ai costi per gli utenti del servizio medesimo, all'impatto sulla finanza pubblica, nonché agli obiettivi di universalità, socialità, tutela dell'ambiente e accessibilità dei servizi, anche in relazione ai risultati conseguiti”*.

Nell'analisi poi dello specifico servizio in esame, quello della gestione della sosta tariffata, vi è da segnalare che, con Decreto direttoriale del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, adottato in attuazione del decreto legislativo 201/2022 (art. 8), lo stesso Ministero ha pubblicato le linee guida necessarie alla redazione del piano economico finanziario (allegato n.1) e lo schema contenente l'individuazione degli indicatori di qualità (allegato n. 2) a cui gli Enti locali potranno attenersi per la regolamentazione del settore dei servizi pubblici locali non a rete di rilevanza

economica, secondo le quali il servizio in esame è classificato quale servizio pubblico locale a rilevanza economica non a rete. Come tale sarà quindi trattato nel prosieguo della presente Relazione.

Con l'entrata in vigore del nuovo CCP (Codice dei Contratti Pubblici - D. lgs. n. 36/2023), che ha abrogato il precedente D. Lgs. n. 50/2016, prevale un approccio normativo improntato alla esplicitazione di principi cardine dell'azione amministrativa in ambito di appalti e affidamenti, disponendo poi la massima autonomia alle pubbliche amministrazioni nelle modalità attraverso cui garantire l'esecuzione di lavori, la prestazione di servizi o l'acquisizione di beni.

Detti principi sono sanciti negli artt. 1-10 del CCP e, per quello che qui interessa, sono di particolare interesse il principio di Risultato (Art. 1), che si traduce nel perseguire la massima tempestività nell'affidamento ed esecuzione di un contratto pubblico, ricercando il migliore rapporto possibile tra qualità e prezzo, nel rispetto dei principi di legalità, trasparenza e concorrenza, il principio di Fiducia (art. 2), finalizzato a favorire e valorizzare l'iniziativa e l'autonomia decisionale dei funzionari pubblici con particolare riferimento alle valutazioni delle scelte per l'acquisizione e l'esecuzione delle prestazioni secondo il sopracitato principio di risultato, ed il principio dell'accesso al mercato (art. 3) che richiede di favorire da parte delle stazioni appaltanti e degli enti concedenti l'accesso al mercato degli operatori economici nel rispetto dei principi di concorrenza, imparzialità e non discriminazione, di pubblicità di trasparenza e di proporzionalità.

Il più innovativo principio sancito dal nuovo CCP, e quello che riguarda specificatamente gli affidamenti "in house" è tuttavia il principio di auto-organizzazione sancito dall'art. 7 che vale la pena trascrivere per intero:

*“Articolo 7. Principio di auto-organizzazione amministrativa 1. Le pubbliche amministrazioni organizzano autonomamente l'esecuzione di lavori o la prestazione di beni e servizi attraverso l'auto-produzione, l'esternalizzazione e la cooperazione nel rispetto della disciplina del codice e del diritto dell'Unione europea. 2. Le stazioni appaltanti e gli enti concedenti possono affidare direttamente a società in house lavori, servizi o forniture, nel rispetto dei principi di cui agli articoli 1, 2 e 3. Le stazioni appaltanti e gli enti concedenti adottano per ciascun affidamento un provvedimento motivato in cui danno conto dei vantaggi per la collettività, delle connesse esternalità e della congruità economica della prestazione, anche in relazione al perseguimento di obiettivi di universalità, socialità, efficienza, economicità, qualità della prestazione, celerità del procedimento e razionale impiego di risorse pubbliche. In caso di prestazioni strumentali, il provvedimento si intende sufficientemente motivato qualora dia conto dei vantaggi in termini di economicità, di celerità o di perseguimento di interessi strategici. I vantaggi di economicità possono emergere anche mediante la comparazione con gli standard di riferimento della società Consip S.p.a. e delle altre centrali di committenza, con i parametri ufficiali elaborati da altri enti regionali nazionali o esteri oppure, in mancanza, con gli standard di mercato. 3. L'affidamento in house di servizi di interesse economico generale di livello locale è disciplinato dal decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201. (...)*”

Come emerge dal disposto normativo sopra riportato, il principio di auto-organizzazione amministrativa ha una portata molto ampia e comporta che ogni ente disponga della massima autonomia nello stabilire le modalità attraverso cui garantire l'esecuzione di lavori o la prestazione di beni e servizi alla propria collettività. Tra queste è ricompreso anche l'affidamento "in house providing" a società partecipate.

Rispetto al dubbio su come impostare le nuove istruttorie per l'affidamento in house dei servizi pubblici di interesse locale, è utile riscontrare quanto osservato dalla Corte dei conti per il Veneto nella richiamata deliberazione n. 145/2023 PAR:

*“Il nuovo CCP, difatti, sembra recare delle aperture all'affidamento in house di lavori e servizi all'art. 7, denominato Principio di auto-organizzazione amministrativa, in vigore dal 1° aprile 2023, laddove dispone che Le pubbliche amministrazioni organizzano autonomamente l'esecuzione di lavori o la prestazione di beni e servizi attraverso l'auto-produzione, l'esternalizzazione e la cooperazione nel rispetto della disciplina del codice e del diritto dell'Unione europea (comma 1) e che Le stazioni appaltanti e gli enti concedenti possono affidare*

*direttamente a società in house lavori, servizi o forniture, nel rispetto dei principi di cui agli articoli 1, 2 e 3 (comma 2).*

*Fatti salvi i casi di esclusione dall'applicazione del Codice di cui al comma 4 dell'art. 7 [...], il richiamo contenuto nel comma 2 dell'art. 7 ai principi espressi dagli articoli 1, 2 e 3 dell'articolato normativo, induce il Collegio a ritenere che rimanga fermo l'onere motivazionale di cui si è detto (giustificare il mancato ricorso al mercato ai sensi del c. 2 art. 192 D. Lgs. 50/2026, ndr), senza che possa procedersi, anche nel novellato regime, ad un affidamento diretto tout court. Difatti, mette conto di sottolineare che i principi di cui viene chiesta l'applicazione riguardano: il risultato (nel rispetto dei principi di legalità, trasparenza e concorrenza, che rappresenta lo strumento per conseguire il miglior risultato possibile nell'affidare ed eseguire i contratti) ai sensi dell'art. 1; la fiducia nell'azione legittima, trasparente e corretta dell'amministrazione, dei suoi funzionari e degli operatori economici (art. 2) e, infine, l'accesso al mercato, con l'onere, in capo alle stazioni appaltanti e agli enti concedenti di favorire, secondo le modalità indicate dal codice, l'accesso al mercato degli operatori economici nel rispetto dei principi di concorrenza, di imparzialità, di non discriminazione, di pubblicità e trasparenza, di proporzionalità.”*

Alla luce del predetto orientamento giurisprudenziale della Corte dei Conti, l'attività istruttoria riguardante la scelta di procedere all'affidamento in modalità “in house”, oltre ad esplicitarne i vantaggi per la collettività e la congruità economica, dovrà continuare ad evidenziare le motivazioni per cui non si è proceduto con il ricorso al mercato. Rispetto a tale ultimo passaggio, nella deliberazione in oggetto è richiamato un autorevole riferimento giurisprudenziale tratto dalla Sentenza n. 5351/2021 del Consiglio di Stato che, alla luce degli orientamenti dei magistrati contabili della Corte dei conti Veneto, continuerà a rappresentare un'utile indicazione anche per le future istruttorie degli enti affidanti.

In ottemperanza quindi alla recentissima normativa che ha investito i servizi pubblici locali e del novellato disposto del CCP, secondo anche l'interpretazione giurisprudenziale della Corte dei Conti, ribadita dal Consiglio di Stato, si procederà nel prosieguo della presente Relazione ad analizzare gli aspetti fondamentali che daranno conto della scelta dell'affidamento “in house” del servizio di gestione della sosta e dei connessi servizi di mobilità urbana alla società Monza Mobilità S.r.l., e del conseguente mancato ricorso al mercato, partendo proprio dall'analisi dei risultati del servizio (in corso) gestito dalla stessa società negli ultimi 5 anni, partendo dalla storia della nascita del predetto affidamento.

## 2. Indicatori di riferimento

Lo schema di Contratto di Servizio ed il Budget pluriennale, di durata pari a quella dell'affidamento, sono allegati, insieme alla presente Relazione, alla Delibera di Consiglio Comunale di Affidamento del Servizio, a costituirne parte integrante e sostanziale.

Di seguito sono riportati gli indicatori di riferimento per il servizio di gestione della sosta tariffata, estrapolati da quelli indicati dal Decreto Direttoriale del Mimi del 31 agosto 2023.

Descrizione	Tipologia indicatore	Parcheggi
<b>Qualità contrattuale</b>		
Definizione procedure di attivazione/variazione/cessazione del servizio (modulistica, accessibilità per l'acquisto, accessibilità alle informazioni e canali di comunicazione, etc.)	qualitativo	1 settimana prima delle variazioni del servizio si provvede alla comunicazione tramite sito internet, comunicazione diretta in loco, comunicati stampa

Descrizione	Tipologia indicatore	Parcheggi
Tempo di risposta alle richieste di attivazione del servizio	quantitativo	Gli abbonamenti si acquistano on line nelle modalità definite dall'azienda. L'utente riceve una conferma d'ordine
Tempo di risposta alle richieste di variazione e cessazione del servizio	quantitativo	Le richieste di variazione (es. cambio targa veicolo abbonato) vengono effettuate entro 1 giorno. La cessazione anticipata degli abbonamenti non è prevista
Tempo di attivazione del servizio	quantitativo	L'attivazione degli abbonamenti è contestuale al periodo di validità della tipologia di abbonamento scelto
Tempo di risposta motivata a reclami	quantitativo	entro i 5 giorni lavorativi successivi alla ricezione del reclamo
Tempi di risposta motivata a richieste di rettifica degli importi addebitati	quantitativo	entro i 5 giorni lavorativi successivi alla ricezione della richiesta
Tempo di intervento in caso di segnalazioni per disservizi	quantitativo	entro i 3 giorni lavorativi successivi alla ricezione della segnalazione
Cicli di pulizia programmata	quantitativo	previsto un piano di pulizia. In relazione alle differenti strutture gestite varia da giornaliero, settimanale o bisettimanale
Carta dei servizi	qualitativo	l'azienda ha una carta dei servizi aggiornata al 2022 e pubblicata sul proprio sito web
Modalità di pagamento e/o gestione delle rateizzazioni	qualitativo	per i servizi di sosta è previsto il pagamento cash, con carte bancarie e, per gli abbonamenti, dal portale web

Descrizione	Tipologia indicatore	Parcheggi
<b>Qualità tecnica</b>		
Mappatura delle attività relative al servizio	qualitativo	piano di scassetamento parcometri e casse automatiche, tenuta di un registro interventi di manutenzione degli impianti, pianificazione turni e attività del personale addetto al controllo della sosta
Mappatura delle attrezzature e dei mezzi	qualitativo	le apparecchiature di campo (sistemi controllo accessi ai parcheggi, parcometri, bike station) sono mappate
Predisposizione di un piano di controlli periodici	qualitativo	Agli ausiliari della sosta è demandata la verifica dello stato di funzionamento delle apparecchiature di campo. Su segnalazione di malfunzionamento vengono attivati interventi di manutenzione ordinaria
Obblighi in materia di sicurezza del servizio	qualitativo	come previsti dalle normative di settore
Accessibilità utenti disabili	qualitativo	nei parcheggi in struttura è garantita l'accessibilità agli utenti disabili
Altri indicatori	qualitativo e/o quantitativo	-
<b>Qualità connessa agli obblighi di servizio pubblico</b>		
Agevolazioni tariffarie	quantitativo	Il Comune definisce le politiche tariffarie e le relative agevolazioni. Sono, in particolare, previste forma di agevolazione per gli utenti sistematici e per i residenti
Accessi riservati	quantitativo	non previsti
Altri indicatori connessi agli obblighi di servizio pubblico	qualitativo e/o quantitativo	-

## Sezione B: Descrizione del servizio

### 1. Descrizione del Servizio

#### a. Analisi dell'attuale forma di gestione del servizio

Con Delibera di Giunta n. 1199 del 16.12.2004 l'Amministrazione Comunale procedeva ad affidare "in house", alla T.P.M. S.p.A., società pubblica partecipata al 100%, la gestione della sosta tariffata sulle aree pubbliche, strade e piazze della città di Monza.

L'affidamento "in house" alla società TPM era stato reso possibile dal fatto che il Comune di Monza esercitava sulla società un controllo analogo a quello che espletava sui propri servizi, attraverso un potere di direzione, coordinamento e supervisione dell'attività di gestione; inoltre la TPM svolgeva la propria attività sul territorio monzese in favore della cittadinanza come si evinceva sia da una valutazione delle attività svolte dall'oggetto sociale, che da un esame dei dati quantitativi emergenti dal fatturato.

Oltre al possesso della partecipazione azionaria totalitaria, infatti il Comune di Monza ha sempre esercitato un'influenza determinante sugli obiettivi strategici e sulle decisioni industriali della società indirizzandone le scelte e le politiche aziendali.

La concessione del servizio è stata attribuita nel 2004, inizialmente per un periodo di cinque anni, successivamente prorogato fino al 2014, in quanto il servizio è sempre stato svolto dalla TPM nel rispetto degli obblighi imposti dal contratto, ed in considerazione del fatto che durante il periodo dell'affidamento, per svariati motivi (lavori in corso, convenzioni stipulate con altri gestioni, etc.) alcune aree sono state sottratte alla disponibilità della TPM, ma sono state sostituite con altre al fine di assicurare comunque alla cittadinanza un congruo numero di posti auto per la sosta a rotazione, nonché gli introiti che inizialmente TPM aveva stimato.

Al fine di delineare un quadro completo delle ragioni che hanno portato all'attuale forma di gestione del servizio, va ricordato che, quando nel 2004 fu per la prima volta deliberato l'affidamento, TPM si occupava anche del trasporto pubblico locale nell'area urbana e quindi la scelta fu dettata anche dall'esigenza di offrire una gestione razionale della sosta integrata al sistema del trasporto pubblico locale.

Nel 2009 tuttavia la scelta dell'Amministrazione Comunale fu di cedere il ramo d'azienda che si occupava del trasporto pubblico locale (TPL) a NET, società del gruppo ATM S.p.A., e pertanto TPM rimase unicamente affidataria del servizio di gestione della sosta, oltreché di altri servizi connessi e correlati alla gestione della sosta e alla mobilità cittadina, quali, a titolo di esempio, la videosorveglianza e l'accertamento di infrazioni.

A seguito di questa profonda trasformazione nell'attività della società, l'Amministrazione comunale, con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 17 del 16 marzo 2015 ha trasformato la società TPM S.p.A, in Monza Mobilità Srl, con capitale sociale pari a € 10.000,00 e con oggetto sociale circoscritto alle sole attività connesse e correlate alla realizzazione e alla gestione della sosta tariffata su strade, aree e parcheggi in struttura, oltre ai menzionati servizi di mobilità connessi.

Il servizio di gestione sosta, affidato a TPM, ha proseguito pertanto in capo alla società trasformata Monza Mobilità, anche a seguito dell'approvazione in Giunta Comunale della Relazione ai sensi dell'art. 34 c. 20 del D. L. 179/2012, che dava conto, per l'affidamento in essere, delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definiva i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale del servizio affidato.

La trasformazione della Società da TPM S.p.A. a Monza Mobilità S.r.l., se da un lato ha circoscritto l'alveo di attività della medesima ai soli servizi connessi alla gestione della sosta tariffata, dall'altro ha cristallizzato statutariamente lo status della società in organismo "in house" prevedendo al suo interno tutte le prescrizioni previste dalla normativa pro tempore vigente per

le società così identificate (totale partecipazione pubblica incedibile, previsione di un organo di amministrazione monocratico, specifiche prescrizioni di reportistica al socio pubblico, etc.). Ne consegue che se aveva le caratteristiche di organismo “in house” TPM, a maggior ragione dette caratteristiche (controllo analogo, prevalenza del fatturato a favore del socio pubblico) si ritrovano anche in Monza Mobilità.

Allo scadere del predetto affidamento, di durata quinquennale, l'Amministrazione ha deciso di proseguire nell'affidamento in modalità “in house” della gestione della sosta tariffata, e con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 82 del 2018, ha ulteriormente approfondito la verifica rispetto all'opportunità dell'affidamento “in house”, in ottemperanza alla normativa pro tempore entrata in vigore (D. Lgs. 50/2016 e D. Lgs. 175/2016), non solo del servizio già affidato precedentemente, ma anche delle sinergie da attuare tramite l'affidamento alla medesima società anche dei servizi di mobilità urbana, attuati anche tramite opportune modifiche statutarie da apportare allo Statuto societario. La Relazione allora presentata ed approvata (Allegato 2 alla citata Deliberazione di Consiglio Comunale n. 82/2018) dava conto, avuto riguardo all'oggetto ed al valore della prestazione, *“delle ragioni del mancato ricorso al mercato, nonché dei benefici per la collettività della forma di gestione prescelta, anche con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio, nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche”*.

A seguito di detto affidamento, la società è stata oggetto di una istruttoria da parte dell'ANAC per la sua successiva iscrizione nell'elenco di cui all'art. 192 del citato D. Lgs. 50/2016 (ora abrogato), iscrizione avvenuta con successo a gennaio 2021 (anche se l'elenco in questione è stato abrogato con l'entrata in vigore del D.Lgs. 36/2023).

E' ora intenzione dell'Amministrazione Comunale, in considerazione delle valutazioni che svilupperemo anche nei prossimi paragrafi, proseguire con la gestione del servizio nella medesima modalità in house, prevedendo per ulteriori 5 anni l'affidamento congiunto del servizio di gestione della sosta tariffata insieme con servizi strumentali di mobilità urbana, secondo un modello che ha fatto conseguire all'amministrazione notevoli risparmi di spesa sia di personale che di attrezzature, e garantito un corrispettivo congruo legato agli introiti dei parcheggi su aree pubbliche. Nei prossimi paragrafi verranno sviluppate le considerazioni, corroborate dalla presenza di analisi quali-quantitative adeguate.

#### **b. Il Servizio di Gestione della sosta tariffata e le sinergie con i servizi di mobilità urbana**

Il servizio di gestione della sosta tariffata è attualmente gestito da Monza Mobilità, società interamente partecipata dal Comune di Monza, nella modalità c.d. “in house”, sulla scorta del contratto di servizio di cui alla citata Deliberazione di Consiglio Comunale n. 82/2018, Rep 392/2019 del 6/2/2019 con scadenza il 31/12/2023. Il servizio affidato consiste nella gestione della sosta a pagamento di posti auto a raso, lungo strade e piazze comunali, nonché presso aree comunali delimitate, già dedicate a parcheggio nell'ambito del territorio comunale, ed in struttura, secondo le modalità e gli obblighi indicati nel medesimo contratto.

Gli obblighi dell'attuale Contratto sono in particolare rivolti a garantire l'accessibilità ed universalità del servizio e parità di trattamento nei confronti dell'utenza imponendo in particolare tariffe calmierate anche in zone strategiche della città (es. scuole, ospedale etc.). Le tariffe dei parcheggi cittadini su aree e strutture pubbliche sono definite infatti dall'Amministrazione Comunale al fine di garantire gli elementi fondamentali del servizio universale come descritto nel precedente paragrafo. Per il dettaglio delle tariffe si rinvia al paragrafo successivo.

Brevemente il servizio consiste nelle attività di seguito indicate:

- presa in carico delle apparecchiature esistenti per il controllo del pagamento della sosta, l'investimento, l'installazione, la posa in opera e l'attivazione a propria cura e spese delle nuove eventuali apparecchiature (compresi gli eventuali costi per la fornitura di energia elettrica per l'alimentazione delle apparecchiature nonché le spese di allacciamento per eventuali nuove utenze), nonché la loro manutenzione ordinaria e straordinaria, la custodia e la gestione delle stesse;



- la fornitura di tutto il materiale di consumo necessario per il corretto funzionamento delle apparecchiature esistenti per il controllo del pagamento della sosta;
- l'acquisto, l'installazione, la posa in opera e la manutenzione ordinaria e straordinaria di tutta la segnaletica verticale ed orizzontale allo scopo richiesta, compresi eventuali sostituzioni, spostamenti o modifiche necessarie per garantire un efficiente fruizione del servizio da parte degli utenti, nonché dei pannelli informativi per l'utenza recanti le tariffe, gli orari e le modalità di sosta;
- L'applicazione agli utenti delle tariffe della sosta stabilite dall'Amministrazione Comunale;
- il prelievo quotidiano dei corrispettivi dovuti per il servizio di sosta dai parcometri cittadini e/o la messa a disposizione all'utenza degli idonei sistemi elettronici/digitali di pagamento del servizio di sosta tariffata;
- l'accertamento di violazioni in materia di sosta dei veicoli nelle aree, strade e piazze ai sensi dell'art.17, commi 132 e 133, della L. 127/97, mediante l'impiego di apparecchiature elettroniche, concordate con l'Amministrazione Comunale, atte a scaricare in formato elettronico, B12905, utilizzando un congruo numero di dipendenti ausiliari del traffico o della sosta, atto a garantire il controllo costante delle aree di sosta;
- La progettazione e la realizzazione della segnaletica orizzontale e verticale su strade e piazze cittadine.

A remunerazione delle attività sopra svolte la società incassa le tariffe della sosta, retrocedendo all'ente concedente, come precedentemente detto, un corrispettivo corrispondente almeno al 35% delle tariffe incassate.

La percentuale del ricavi della gestione della sosta trattenuta dalla società viene tuttavia utilizzata dalla medesima per la gestione sinergica dei servizi strumentali di mobilità urbana che di volta in volta le vengono affidati dall'ente, che vengono quindi finanziati dagli introiti della sosta della società, e non gravano sul bilancio del Comune concedente. Per la gestione complessiva dei servizi di gestione della sosta e dei servizi di mobilità urbana (infoparking, gestione varchi ZTL, gestione permessi ZTL e disabili, car sharing, bike sharing, la società presenta annualmente un Business Plan Triennale (BPT) ed un Budget Annuale (BA), sulla base dei quali evidenzia la gestione in equilibrio dei servizi affidati (sia remunerativi che non remunerativi).

Al fine di poter affidare alla società quanti più servizi di gestione della mobilità, per lo più a carattere oneroso, senza compensazioni da parte del Comune, garantendo tuttavia l'equilibrio economico e finanziario della società stessa, il contratto prevede un meccanismo di compensazione, tale per cui, a fronte di nuovi servizi onerosi affidati in gestione alla società, la stessa aggiorna il proprio BPT ed il proprio BA. In caso di affidamento da parte dell'ente di ulteriori servizi strumentali o privi di rilevanza economica, per i quali la società abbia presentato un BPT e/o un BA non in equilibrio, l'ente concedente può ricondurre in equilibrio la gestione rinunciando a parte o all'intero corrispettivo (scendendo quindi anche al di sotto del limite del 35% di royalties riconosciute da contratto, ma solo a fronte di obiettivo squilibrio derivante solo da servizi strumentali o privi di rilevanza economica aggiuntivi affidati alla società). Questo automatismo in realtà non è mai stato attivato se non, e per tutt'altro motivo, in occasione della Pandemia da COVID 19, per l'annualità 2020 (meccanismo che ha contribuito, insieme ai ristori previsti dai decreti ministeriali, a mantenere comunque la gestione in equilibrio).

Il sistema così strutturato ha consentito all'ente di affidare alla società di volta in volta che se ne presentava l'esigenza, i servizi di mobilità privi di rilevanza economica o strumentali all'ente, senza oneri per l'amministrazione, che ha potuto così azzerare il turn over del personale andato in quiescenza che operava nei servizi esternalizzati alla società. Per i dettagli del valore dei servizi svolti si rinvia al successivo paragrafo d).

In relazione agli esiti ed ai risultati ottenuti, l'Amministrazione ha scelto di proseguire con la gestione in house, nelle modalità già adottate nel precedente affidamento, valutando anche di estendere ad ulteriori servizi strumentali gli obblighi di servizio pubblico posti a carico della società, in relazione alla aumentata capacità di produrre ricavi derivante dalla recente estensione

delle zone di sosta a pagamento della città ed all'introduzione delle ZPRU (Zone a particolare rilevanza urbanistica).

**c. La struttura delle tariffe delle aree di sosta e dei parcheggi affidati**

Di seguito si illustra la struttura tariffaria delle aree di sosta, delle aree delimitate (in struttura):

AREE SOSTA REGOLAMENTATE CON PARCOMETRO	N. PARCOMETRI	TARIFFA	NOTE	ORARI	STALLI	INIZIO GESTIONE
Corso Milano	3	Oraria € 1,50	Tariffa minima € 0,80	Solo giorni feriali dalle 8.00 alle 20.00	36	01/01/2005
V.le R. Margherita	3	Oraria € 1,50	Tariffa minima € 0,80	Solo giorni feriali dalle 9.30 alle 18.30	41	20/09/2010
Via Segantini/Via Parravicini	2	Oraria € 1,50	Tariffa minima € 0,80	Solo giorni feriali dalle 8.00 alle 20.00	15	01/01/2005
Via Petrarca	2	Oraria € 1,50	Tariffa minima € 0,80	Solo giorni feriali dalle 9.30 alle 18.30	52	20/09/2010
Via Cavour	1	Oraria € 1,50	Tariffa minima € 0,80	Solo giorni feriali dalle 8.00 alle 20.00	9	20/09/2010
Area 1 - centro	24	Tariffa diurna: €1.50/h per le prime 3 ore. Ore successive €2.50/h	Tariffa minima €0.80	Tariffa diurna giorni feriali e festivi: 8:00-20:00. Giorni feriali: *p.zza A. Garibaldi e G.Garibaldi lato tribunale: 14:00-20:00 Tariffa serale giorni feriali e festivi: 20:00-24:00	706	01/08/2023
		Tariffa serale: €2.50				
Area 2 - stazione	2	Tariffa oraria: €1.00/ora o sua frazione	Tariffa minima €1.00	Tutti i giorni: 08:00-24:00	110	15/10/2023
Via Martiri delle Foibe	1	Tariffa oraria: €1.00/ora o sua frazione	Tariffa minima €0.60	Lunedì-venerdì: 08:00-24:00	40	23/10/2023
Ospedale vecchio	2	Oraria feriale € 1,20	Tariffa minima € 0,60	Feriale e festivo dalle 7,30 alle 19,30	34	01/01/2005
		Festiva a fasce da € 2,00 cadauna	1° fascia 7,30-14,00 2° fascia 14,00-19,30			
Via Prina/Via Parravicini	2	Oraria € 1,20	Tariffa minima € 0,60	Solo giorni feriali dalle 9.30 alle 18.30	14	01/01/2008
Via Volta	2	Oraria € 1,20	Tariffa minima € 0,60	Solo giorni feriali dalle 9.30 alle 18.30	16	01/01/2008

Via Pellettier	3	Oraria € 1,20	Tariffa minima € 0,60	Solo giorni feriali dalle 8.00 alle 20.00	52	20/09/2010
<b>AREE SOSTA REGOLAMENTATE CON PARCOMETRO</b>	<b>N. PARCOMETRI</b>	<b>TARIFFA</b>	<b>NOTE</b>	<b>ORARI</b>	<b>STALLI</b>	<b>INIZIO GESTIONE</b>
Via Volta Interrato Via Pellettier Interrato	2	Tariffa oraria: €1.50/h	Tariffa minima €0.80	Giorni feriali: 8:00-20:00	98	19/05/2008
Monza Sobborghi	1	Tariffa diurna: €1.20/h		Tariffa diurna: 7:00-20:00	67	20/04/2015
		Tariffa serale: €2.50		Tariffa serale: 20:00-24:00		
		Abbonamento mensile €40.00				
Tutte le altre aree/vie di parcheggio a pagamento su strada	0	Tariffa oraria €1.00	Tariffa minima €0.60	Tutti i giorni: 8:00-20:00	0	-

AREE SOSTA NON COSTUDITE IN AREA DELIMITATA (PARCHEGGI IN STRUTTURA)	TARIFFE	NOTE	ORARI	STALLI	INIZIO GESTIONE
Ospedale Nuovo S. Gerardo	Fino a 3 ore: €2.00		Tutti i giorni: 7:00-21:30	650	01/01/2005
	Oltre 3 ore: €1.00/h				
	Tariffa massima: €5.00/giorno				
Parco Porta Monza - V.le Cavriga	Autovetture		Ora legale: 7:00-20:00 Ora solare: 7:30-19:30	1200	23/02/2023
	€3.00/giorno	Lun-Ven			
	€1.50/ore	Sab-Dom e festivi			
	€8.00/giorno				
	Bus Gran Turismo				
	€40.00/giorno	Tutti i giorni, max 2 bus			
€8.00	Tariffa unica eventi speciali				
CAM - Via Martiri delle Foibe	€1.50/ora	Tariffa minima €0.80	Lunedì - Sabato: 7:00-21:00	132	01/01/2005
	€5.00/giorno		Sabato: 7:00-14:00		
Piazza Castello - Via Mentana	€1.00/ora o sua frazione	Tariffa minima €1.00	Lunedì-Sabato: 8:00-20:00	120	30/08/2023
	€1.50/ora o sua frazione	Tariffa minima €1.00	Domenica e festivi: 8:00-20:00		
	€0.50/ora o sua frazione	Tariffa minima €0.50	Tutti i giorni 20:00-24:00		

Come si evince dalla tabella, le tariffe, in particolare su strade e piazze, sono strutturate per favorire una sosta breve, incentivando il “turn over” degli stalli messi a disposizione della cittadinanza, ed hanno subito nel tempo diversi incrementi, al fine di contemperare l’esigenza di garantire la sosta ai cittadini a tariffe calmierate, con quella di favorire l’utilizzo di mezzi alternativi non inquinanti, anch’essi forniti a prezzi calmierati alla cittadinanza (mezzi pubblici, servizi di car sharing, bike sharing, monopattini ecc.).

Proprio la strategia di adottare un unico gestore per attuare politiche che favoriscano l'utilizzo da parte dei cittadini di un mix tra i mezzi alternativi, favorendo una mobilità sostenibile, consente all'amministrazione di avere un unico interlocutore che non si pone "in concorrenza" nella gestione di servizi tra loro alternativi, ma che li gestisce in modo coordinato tra loro (ad eccezione del trasporto pubblico, che è gestito a livello di bacino).

#### d. Valore del Servizio

Al fine di dare evidenza della gestione precedente dei servizi affidati, si riporta nelle tabelle sottostanti i principali dati di bilancio della società Monza Mobilità, già affidataria del servizio, nel quinquennio precedente.

##### DATI CONTABILI AL 31/12/2022 (Valori in Euro)

CAPITALE SOCIALE	10.000,00
VALORE DELLA PRODUZIONE	3.186.601,00
COSTI DELLA PRODUZIONE	3.057.333,00
PATRIMONIO NETTO	747.720,00
RISULTATO D'ESERCIZIO	114.554,00

##### DATI CONTABILI AL 31/12/2021

CAPITALE SOCIALE	10.000,00
VALORE DELLA PRODUZIONE	2.301.154,00
COSTI DELLA PRODUZIONE	2.247.609,00
PATRIMONIO NETTO	633.164,00
RISULTATO D'ESERCIZIO	53.648,00

##### DATI CONTABILI AL 31/12/2020

CAPITALE SOCIALE	10.000,00
VALORE DELLA PRODUZIONE	1.725.771,00
COSTI DELLA PRODUZIONE	1.702.682,00
PATRIMONIO NETTO	579.517,00
RISULTATO D'ESERCIZIO	20.934,00

##### DATI CONTABILI AL 31/12/2019

CAPITALE SOCIALE	10.000,00
VALORE DELLA PRODUZIONE	3.469.312,00
COSTI DELLA PRODUZIONE	3.173.674,00
PATRIMONIO NETTO	827.294,00
RISULTATO D'ESERCIZIO	268.713,00

##### DATI CONTABILI AL 31/12/2018

CAPITALE SOCIALE	10.000,00
VALORE DELLA PRODUZIONE	3.083.382,00
COSTI DELLA PRODUZIONE	3.005.931,00
PATRIMONIO NETTO	865.889,00
RISULTATO D'ESERCIZIO	55.577,00

Si dà conto altresì del valore del solo servizio della gestione della sosta tariffata nel triennio 2020-2022 e per il primo semestre 2023

### Importi in Euro

ANNI	RICAVI SOSTA	IMPORTO ROYALTIES (riconosciute al Comune di Monza)
2020	1.648.047,39	186.102,38
2021	2.056.835,09	683.838,85
2022	2.371.113,84	795.315,12
2023 (I semestre)	1.386.670,41	440.359,61
<b>TOTALE</b>	<b>7.462.666,73</b>	<b>2.105.615,96</b>

## 2 Obblighi di Servizio Pubblico

### a. Qualificazione del servizio pubblico universale e relativi obblighi.

Al fine di poter definire i parametri per il riscontro della coerenza del modello di gestione dei servizi oggetto della presente relazione con i requisiti dell'ordinamento comunitario è necessario individuare alcune definizioni di riferimento, potendo assumere gli elementi precisati dalla Commissione Europea nel Libro Verde sui servizi di interesse generale COM (2003)270 del 21 maggio 2003, peraltro successivamente sviluppati dalla giurisprudenza comunitaria.

L'espressione "servizi di interesse economico generale" è utilizzata negli articoli 16 e 86, paragrafo 2 del Trattato UE, ed è consolidato l'accordo che con il termine ci si riferisca a servizi di natura economica, che, in virtù di criterio di interesse generale, gli Stati membri o la Comunità assoggettano a specifici obblighi di servizio pubblico. Il concetto di servizi di interesse economico generale riguarda in particolare alcuni servizi forniti dalle grandi industrie di rete, quali i trasporti, i servizi postali, l'energia e la comunicazione. Tuttavia il termine si estende anche a qualsiasi altra attività economica soggetta ad obblighi di servizio pubblico (punto 17 del Libro Verde).

L'espressione "obblighi di servizio pubblico" si riferisce a requisiti imposti dalle autorità pubbliche al fornitore del servizio per garantire il conseguimento di alcuni obiettivi di interesse pubblico, ad esempio in materia di trasporti aerei, ferroviari e stradali e di energia. Tali obblighi possono essere imposti sia a livello comunitario che nazionale o regionale. Tale definizione è stata successivamente sviluppata dalla normativa comunitaria e dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia.

Il concetto di "servizio universale" fa riferimento ad una serie di requisiti di interesse generale in base a cui taluni servizi sono messi a disposizione di tutti i consumatori ed utenti finali fino al livello qualitativo stabilito, sull'intero territorio di uno Stato membro, a prescindere dall'ubicazione geografica dei medesimi e, tenuto conto delle specifiche circostanze nazionali, ad un prezzo accessibile al maggior numero di categorie di utenti/consumatori.

Il concetto di "servizio universale" è dinamico: assicura che i requisiti di interesse generale tengano conto dei progressi in campo tecnologico, economico, sociale e politico e consente, se del caso, di adeguare costantemente tali requisiti alle diverse esigenze degli utenti e dei consumatori (sez. 1.1 punto 2 Allegato Libro Verde).

Il servizio universale è caratterizzato da alcuni requisiti fondamentali (Sez. 1 e 2 Libro Verde):

- a) Continuità;
- b) Qualità del servizio;
- c) Accessibilità dei prezzi;
- d) Protezione degli utenti e dei consumatori;
- e) Sicurezza della fornitura;
- f) Accesso alla rete.

Il servizio pubblico può quindi essere definito, in sintesi, come un'attività di interesse generale assunta dal soggetto pubblico (titolare del servizio medesimo) che la gestisce direttamente oppure indirettamente tramite un soggetto privato, mentre il servizio universale può essere definito in

considerazione degli effetti perseguiti volti a garantire un determinato servizio di qualità ad un prezzo accessibile.

Vale la pena quindi verificare se il servizio di gestione della sosta tariffata su aree pubbliche possa essere inquadrato tra i servizi di interesse economico generale, e ancor più se esso debba possedere le caratteristiche di servizio “universale”.

Tra i bisogni della comunità cittadina, cui deve essere preordinato il servizio pubblico di gestione della sosta tariffata dei veicoli, assume un rilievo preminente l'accessibilità ed universalità del servizio, intese come possibilità per l'utenza di disporre di un congruo numero di posti auto di sosta, a tariffe calmierate prefissate dall'Amministrazione comunale, inferiori ai prezzi di mercato e tali da consentire anche ai meno abbienti di utilizzare e parcheggiare l'automobile per i propri indispensabili spostamenti nell'area urbana di Monza, per motivi di lavoro o personali, quali ad esempio la fruizione delle prestazioni sanitarie erogate dalla locale Azienda Ospedaliera e Polo Universitario “San Gerardo”.

Nelle zone urbane ad alta densità, come la città di Monza, snellire il traffico è diventata una finalità sociale e pubblica, anche ai fini dell'abbattimento dell'inquinamento atmosferico. L'interesse pubblico di incentivare la sosta dei veicoli a tariffe contenute, fissando le relative condizioni in modo da prestare un servizio non particolarmente oneroso né per il gestore, né per l'utente, salvaguardando l'equilibrio economico delle parti e il reciproco principio di buona fede, risponde all'interesse primario del conducente di parcheggiare l'auto in zone in una certa misura sorvegliate, ma anche all'esigenza della collettività di una mobilità urbana ordinata.

Il servizio di sosta diviene pertanto non più solo una “facility” per il conducente dell'auto, ma anche e soprattutto, uno strumento di regolazione e pianificazione della mobilità e del traffico, a garanzia del suo andamento scorrevole, in specie in zone urbane di alta densità, come detto.

L'accessibilità al servizio deve pertanto essere garantita non solo tramite le strutture private, le quali volgono il loro interesse alla massimizzazione del profitto, ma anche dalle strutture pubbliche, per le quali l'interesse primario deve essere il bene della collettività, inteso proprio come corretto defluire del traffico cittadino, che consente l'abbattimento dell'inquinamento atmosferico, garantendo al contempo a tutti i cittadini, anche ai meno abbienti, di poter circolare e parcheggiare per svolgere i propri interessi privati, che divengono, nell'insieme del loro agire, interessi della collettività.

In tale quadro di riferimento, al fine di garantire l'accessibilità al servizio all'utenza, secondo principi di universalità e imparzialità e parità di accesso, diviene indispensabile l'imposizione di precisi obblighi di servizio pubblico, al fine di garantire l'accessibilità ed universalità del servizio e parità di trattamento nei confronti dell'utenza imponendo in particolare tariffe calmierate anche in zone strategiche della città (es. scuole, ospedale etc.). A fronte di tali obblighi, imposti al concessionario, l'Amministrazione concedente dovrà prevedere adeguate compensazioni secondo parametri di trasparenza, da cui si evidenzino in modo chiaro i livelli di remunerazione del gestore.

Per il servizio di gestione della sosta tariffata le prescrizioni relative agli obblighi di servizio pubblico fanno quindi riferimento all'imposizione di tariffe regolate dall'ente affidante, il cui obiettivo prioritario deve essere la tutela degli utenti e il rispetto di quei principi di accessibilità, universalità, parità di trattamento di cui si è più sopra trattato diffusamente.

Nel caso in esame, poi, gli obblighi di servizio sono stati estesi, affidando alla società affidataria in house, contestualmente al servizio ampiamente remunerativo della gestione sosta tariffata, tutta una serie di servizi strumentali, gestiti a totale carico della società stessa e finanziati direttamente con gli introiti della sosta.

Gli obblighi legati ai servizi di mobilità, erogati direttamente ai cittadini dalla società in house, senza alcuna remunerazione, quali ad esempio la gestione dei permessi per la ZTL o per disabili, piuttosto che la gestione di servizi strumentali all'amministrazione, quali la gestione della stessa ZTL (gestione e manutenzione varchi, gestione e manutenzione servizio di Infoparking, gestione della segnaletica verticale ed orizzontale, ecc.), divengono precisi obblighi di servizio, remunerati con gli introiti della sosta, ma privi di una remunerazione propria, che non viene riconosciuta né

tramite l'applicazione di tariffe all'utenza, per i servizi erogati direttamente ai cittadini, né tramite il trasferimento o il compenso del servizio svolto da parte dell'Amministrazione concedente, per i servizi strumentali.

Per l'analisi dei costi e dei ricavi dei diversi servizi gestiti dalla società e la verifica di quanto la remunerazione del servizio di gestione della sosta tariffata abbia consentito la gestione senza oneri per l'Amministrazione dei servizi di mobilità urbana, l'ammontare e gli importi relativi al valore della Concessione nella pregressa gestione quinquennale e degli obblighi di servizio pubblico di cui la società si è fatta carico sono riportati nelle tabelle riportate alla successiva Sezione del presente documento, al paragrafo B.2.2

In funzione dell'expertise maturata dalla società nel quinquennio di affidamento di servizi di mobilità urbana, è intenzione integrare ulteriori obblighi in capo alla società. In particolare è intenzione dell'Amministrazione avvalersi della struttura societaria per la predisposizione delle procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento di lavori/servizi di manutenzione ordinaria/straordinaria della segnaletica orizzontale, verticale e luminosa. Alla stessa società verrà quindi esternalizzato il ruolo di stazione appaltante di dette procedure, con oneri a carico dell'Ente, per il solo valore degli appalti assegnati.

Dall'analisi effettuata sui bilanci del precedente quinquennio, risulta che le pregresse gestioni pur mantenendo risultati sempre positivi, hanno consentito di calmierare le tariffe rispetto all'analogo servizio offerto dalla concorrenza privata (sia su aree pubbliche che su aree private), ed hanno permesso la gestione sinergica dei servizi di mobilità urbana, remunerati e finanziati direttamente con gli introiti della sosta.

Da quanto descritto emerge anche che gli obblighi di servizio applicati all'affidamento non richiedono compensazioni da parte dell'Amministrazione, che anzi giova del fatto che gli introiti delle tariffe, oltre a remunerare l'amministrazione stessa con gli introiti della concessione consentono il reinvestimento della parte non incassata direttamente dall'amministrazione in servizi di mobilità urbana gestite direttamente dalla società, a suo totale carico.

Oltre all'autofinanziamento dei servizi di mobilità urbana come sopra descritto, alla società è stato altresì imposto un canone di concessione da riconoscere all'Amministrazione comunale, pari ad almeno il 35% del totale degli introiti dei parcheggi, che viene incassato dall'ente contribuisce alle entrate correnti dello stesso. Per la tabella degli importi si rinvia ai paragrafi successivi.

Poiché l'Amministrazione pone a carico dell'operatore obblighi di servizio pubblico, tra cui l'applicazione di tariffe calmierate imposte dall'Amministrazione, l'obbligo di fornire servizi pubblici non remunerativi ai cittadini (permessi ZTL, Gestione Varchi, Permessi disabili ecc.), già precedentemente descritti, senza tuttavia procedere al traferimento o al compenso di detti servizi che restano a totale carico dell'operatore, il servizio affidato non rientra tra quelli per i quali risulti applicabile la normativa sugli aiuti di Stato.

## **2 Ulteriori servizi strumentali all'ente**

La società, grazie alla struttura organizzativa propria e all'expertise maturata negli anni sul campo e alla continua collaborazione con il Comune, è oggi in grado anche di supportare l'ente nel fornire servizi strumentali accessori e/o ausiliari a quelli di mobilità in senso stretto.

In particolare si tratta di servizi di ingegneria, che la Società, tramite il contratto di servizio, si propone di fornire secondo una competitiva tabella di sconti applicati, competitivi rispetto a quelli di mercato.

Per quanto riguarda le attività di ingegneria che il Comune di Monza potrà affidare nella modalità "in house" a Monza Mobilità in funzione del Contratto di Servizio, lo sconto previsto pari al 34% risponde alle esigenze di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa e se essa garantisca la modalità di affidamento più adeguata ai fini dell'interesse della collettività amministrata, giustificando il mancato ricorso al mercato.

Più in particolare si evidenzia come il CNI (Consiglio Nazionale degli Ingegneri) abbia svolto una analisi sull'andamento dei ribassi nelle gare pubbliche di ingegneria arrivando a definire che nel 2022 ha registrato un valore medio di ribasso pari al 28%, che conferma il trend in discesa per il

valore medio dei ribassi di aggiudicazione in atto da diversi anni (29,2 del 2021 e il 35,2% del 2020).

La valutazione della congruità di quanto sopra è stata effettuata anche in modo maggiormente dettagliato effettuando 2 diverse analisi di dettaglio:

- la prima analizzando per la Regione Lombardia gli appalti riguardanti servizi di ingegneria che potrebbero far parte di assegnazioni da parte del Comune di Monza a Monza Mobilità.

ANALISI ANDAMENTO MERCATO PER AREA GEOGRAFICA LOMBARDIA					
DATA	PROVINCIA	SERVIZIO	BASE D'ASTA	IMPORTO AGGIUDICAZIONE	RIBASSO
30/10/2023	MILANO	Servizio direzione lavori e coordinamento sicurezza in fase di esecuzione per i lavori di Rigenerazione urbana nel centro della città Rho, tra via De Amicis e Piazza Visconti - 9895812A64.	532.192,71 €	424.370,47 €	20,26%
12/10/2023	MONZA E BRIANZA	Affidamento del servizio di DL e CSE inerente ai lavori di ristrutturazione e ampliamento dell'ex scuola elementare "Ferrario" di Agrate Brianza. CIG 9861369323	408.726,40 €	185.643,53 €	54,58%
30/10/2023	MILANO	Servizio direzione lavori e coordinamento sicurezza in fase di esecuzione per i lavori di Rigenerazione urbana nel centro della città Rho, tra via De Amicis e Piazza Visconti - 9895812A64.	532.192,71 €	424.370,47 €	20,26%
12/10/2023	MONZA E BRIANZA	Affidamento del servizio DL e CSE inerente ai lavori del 1 lotto funzionale della nuova sede dell'istituto "Milani" di Meda - CIG 9861272317	312.019,54 €	141.719,28 €	54,58%
24/10/2023	MILANO	Accordo quadro con un unico operatore economico per l'affidamento del servizio di monitoraggio delle opere d'arte stradali - Municipi da 1 a 9. Numero di riferimento: Appalto 20/2023 - CIG 9684392518 - CUP B49J22004210004 - PG 118811/2023	1.112.816,15 €	819.370,00 €	26,37%
11/10/2023	MILANO	procedura aperta telematica per l'affidamento dei servizi di ingegneria per supporto specialistico alla direzione ingegneria di ATM per opere civili e infrastrutturali	1.081.730,77 €	914.625,00 €	15,45%
ANALISI ANDAMENTO MERCATO PER AREA GEOGRAFICA LOMBARDIA					



DATA	PROVINCIA	SERVIZIO	BASE D'ASTA	IMPORTO AGGIUDICAZIONE	RIBASSO
09/10/2023	BRESCIA	Procedura aperta telematica per l'affidamento delle indagini integrative, della progettazione definitiva ed esecutiva e del CSP relativi alla rifunzionalizzazione della Ex Caserma Randaccio a Brescia	2.119.452,00 €	1.481.024,55 €	30,12%
27/09/2023	MILANO	Procedura aperta per l'affidamento della progettazione, CSP, DL, CSE delle opere finalizzate alla Realizzazione nuova Struttura edilizia per sviluppo progetto IRIS, presso il Polo Lasa	596.704,52 €	331.171,00 €	44,50%
08/09/2023	SONDRIO	Procedura aperta per prestazioni specialistiche di progettazione relativo a un nuovo bacino ed impianto innnevamento artificiale dello Snow Park presso area sciistica di Mottolino a Livigno (SO)	302.184,21 €	201.466,21 €	33,33%
04/09/2023	VARESE	PNRR M5C2I2.1.SERVIZIO DI COLLAUDO DEI LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL POLO SCOLASTICO SAN FERMO VARESE CUP:B31F20000010004	225.515,57 €	162.878,62 €	27,78%
04/09/2023	MILANO	Procedura aperta per l'affidamento delle attività di DL e CSE delle opere di ristrutturazione, riqualificazione ed ampliamento del Centro Sportivo Saini	429.450,42 €	309.204,30 €	28,00%
01/09/2023	MILANO	Progettazione PP SFTE con OPZIONE per Prgo DEF ESEC CSP CSE e DL Centro sportivo M. Beretta - Paullo - MI	265.664,90 €	167.209,59 €	37,06%
24/08/2023	BRESCIA	PROCEDURA APERTA SERVIZIO DI DIREZIONE LAVORI, MISURA, CONTABILITÀ, ASSISTENZA LAVORI E COORDINAMENTO DELLA SICUREZZA DEI LAVORI DI "Ampliamento e ristrutturazione con demolizione della sede municipale nel Comune di Concesio (BS)"	234.363,93 €	183.530,39 €	21,69%
<b>ANALISI ANDAMENTO MERCATO PER AREA GEOGRAFICA LOMBARDIA</b>					

DATA	PROVINCIA	SERVIZIO	BASE D'ASTA	IMPORTO AGGIUDICAZIONE	RIBASSO
17/08/2023	VARESE	SERVIZIO DI REDAZIONE DELLA REVISIONE E ADEGUAMENTO DEL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO (PGT) AI CONTENUTI DEL PIANO TERRITORIALE REGIONALE (AI SENSI DELL'ART. 5 DELLA L.R. 31/2014 E SS.MM.II.) E DI ALCUNI PIANI ED ELABORAZIONI COLLEGATI AL PGT	223.965,61 €	162.762,70 €	27,33%
28/07/2023	VARESE	Affidamento del servizio di progettazione avente oggetto "Busto B.Re.a.T.H.E. Generations - azione materiale 2 realizzazione di un parcheggio multipiano CIG 9818995AFF e CUP G41J22000210001"	257.301,81 €	162.100,14 €	37,00%
26/07/2023	MILANO	Realizzazione ed implementazione di un gemello digitale della struttura di alcuni ponti e viadotti con realizzazione di un cruscotto di controllo e analisi delle misure rilevate dal sistema di monitoraggio (escluso dal presente appalto) nonché della restituzione del modello BIM dell'opera, incluso il canone annuo per il trattamento dei dati acquisiti dal sistema	540.000,00 €	429.300,00 €	20,50%
14/07/2023	SONDRIO	Servizi tecnici di Progettazione, comprensiva di rilievi ed ispezioni, indagini geognostiche e ambientali, Direzione Lavori e Coordinamento della Sicurezza in fase di esecuzione relativi all'intervento di "realizzazione delle infrastrutture per il potenziamento della capacità di innevamento programmato della skiarea di Bormio, in Comune di Bormio e Valdisotto (SO)".	1.309.976,77 €	943.193,27 €	28,00%
14/06/2023	BRESCIA	SERVIZIO DI PROGETTAZIONE ESECUTIVA, DEL COORDINAMENTO DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE ED ESECUZIONE E DI DIREZIONE E CONTABILITÀ DEI LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL NUOVO EDIFICIO POLIFUNZIONALE	314.447,01 €	189.268,21 €	39,81%
<b>ANALISI ANDAMENTO MERCATO PER AREA GEOGRAFICA LOMBARDIA</b>					

DATA	PROVINCIA	SERVIZIO	BASE D'ASTA	IMPORTO AGGIUDICAZIONE	RIBASSO
08/06/2023	SONDRIO	Affidamento, ai sensi delle disposizioni di cui agli artt. 23, 101 e 111 del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 e della parte II, titolo II, capo I, del D.P.R. n. 207/2010, del servizio di progettazione definitiva, progettazione esecutiva e direzione dei lavori dell'opera denominata "Nuovo ponte di attraversamento del fiume Adda al km 19+550 della sp. 27, in loc. Le Prese, nel comune di Sondalo (SO).	237.519,31 €	128.524,55 €	45,89%
05/06/2023	BERGAMO	SERVIZI DI PROGETTAZIONE (IN TUTTE LE SUE FASI, DALLO STUDIO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA, ALLA PROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA), DI COORDINAMENTO DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE E DI ESECUZIONE, DI DIREZIONE LAVORI PER LE OPERE DI: "REALIZZAZIONE NUOVA SEDE DEI VOLONTARI VIGILI DEL FUOCO E PROTEZIONE CIVILE COMUNALE E CENTRO OPERATIVO MISTO" - CODICE CUP I21B21003720007	419.639,15 €	272.261,88 €	35,12%
31/05/2023	BRESCIA	Procedura aperta servizio di progettazione studio di fattibilità - definitiva ed esecutiva - direzione lavori per la rigenerazione urbana della scuola primaria di Costorio nel Comune di Concesio (BS)	450.454,55 €	220.047,05 €	51,15%
26/05/2023	MONZA E BRIANZA	Procedura aperta per l'affidamento del servizio di progettazione esecutiva e coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, inerente all'intervento di manutenzione straordinaria volta al miglioramento sismico dell'Is Europa Unita di Lissone (MB) finanziati dall'Unione Europea NextGenerationEU, Missione M4 "Istruzione e Ricerca" - Edilizia scolastica.	635.895,65 €	333.972,39 €	47,48%
<b>ANALISI ANDAMENTO MERCATO PER AREA GEOGRAFICA LOMBARDIA</b>					

DATA	PROVINCIA	SERVIZIO	BASE D'ASTA	IMPORTO AGGIUDICAZIONE	RIBASSO
08/05/2023	COMO	Redazione del progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica da porre a base dei successivi livelli di progettazione che prevede la realizzazione del nuovo collegamento Como - Mariano sulla base della soluzione B "GRONDA" individuata tra le alternative progettuali, con sviluppo a sud dell'abitato di Cantù, con un tratto per lo più in galleria naturale o artificiale, con brevi tratti a cielo aperto e con la realizzazione di uno svincolo intermedio con la viabilità esistente in località Montesolaro del comune di Carimate. CUP G91B20000610005 - CIG 9271313186.	1.360.584,37 €	690.000,00 €	49,29%
05/05/2023	COMO	Affidamento dell'incarico professionale per i servizi tecnici attinenti alla Progettazione Definitiva, Esecutiva e Coordinamento della Sicurezza in fase di Progettazione, Relazione geologica, Direzione dei Lavori, misura e contabilità, Coordinamento della Sicurezza in fase di Esecuzione, nonché lo svolgimento delle attività amministrative connesse dei lavori di "Riqualificazione della Cascina Mordina" in Comune di Mariano Comense.	622.265,03 €	431.291,89 €	30,69%
26/04/2023	MILANO	Servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria consistenti nel rilievo multidisciplinare con restituzione in modalità BIM dei fabbricati con le relative aree esterne, nelle indagini sull'ambiente, sui terreni e sulle strutture con le conseguenti verifiche di vulnerabilità sismica, nonché le indagini di tipo energetico, lo studio di inserimento urbanistico e di sostenibilità.	933.468,07 €	887.697,51 €	4,90%
27/03/2023	CREMONA	Progettazione Esecutiva, CSP con OPZIONE per la Direzione Lavori - Nuovo polo dell'infanzia (scuola dell'infanzia e asilo nido) in Pizzighettone CR	268.600,00 €	223.108,00 €	16,94%
<b>ANALISI ANDAMENTO MERCATO PER AREA GEOGRAFICA LOMBARDIA</b>					

DATA	PROVINCIA	SERVIZIO	BASE D'ASTA	IMPORTO AGGIUDICAZIONE	RIBASSO
24/03/2023	BERGAMO	Servizi tecnici di ingegneria e architettura per la redazione degli elaborati progettuali "Realizzazione nuovo polo scolastico Mazzi-Calvi in Via Calvi - LOTTO 1"	653.492,01 €	196.581,22 €	69,92%
14/03/2023	MILANO	Servizio di redazione del PFTE, del PD, del PE e di coordinamento della sicurezza in fase di progettazione della Variante alla S.P. ex S.S. n.236 "Goitese" in Comune di Goito c.d. Tangenziale di Goito	3.140.000,00 €	2.024.358,00 €	35,53%
16/02/2023	CREMONA	Servizi di architettura e ingegneria relativi a interventi di restauro, risanamento conservativo e riqualificazione energetica con destinazione finale a uso uffici del palazzo ex Due Miglia.	587.819,31 €	399.717,13 €	32,00%
15/02/2023	MONZA E BRIANZA	Procedura per affidamento del servizio di progettazione-esecuzione lavori restauro lavori comuni - Villa Allavena sita nel Comune di Sedriano	358.033,98 €	240.984,41 €	32,69%
13/01/2023	VARESE	AFFIDAMENTO SERVIZI DI PROGETTAZIONE DEFINITIVA, ESECUTIVA E COORDINAMENTO DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE CON OPZIONE PER DIREZIONE LAVORI. RIGENERAZIONE URBANA DI CAPANNONE INDUSTRIALE PER LA CREAZIONE DI UN NUOVO MUSEO DELLA MOTOCICLETTA FRERA ,RISTORANTE,AULE STUDIO BIBLIOTECA PARCHEGGI E SISTEMAZIONI ESTERNE	364.000,00 €	203.840,00 €	44,00%
05/01/2023	BRESCIA	SERVIZI DI PROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA E DI DIREZIONE LAVORI DEGLI INTERVENTI DI RECUPERO E RIGENERAZIONE EDILIZIA CON FINALITA' SOCIALI E CULTURALI DELL'EX CONVENTO DI DARFO BOARIO TERME	372.147,73 €	293.066,34 €	21,25%
03/01/2023	LECCO	SUA.LECCO. AFFIDAMENTO SERVIZI TECNICI PER INTERVENTI SULLA VIABILITÀ LUNGO LA S.P. 62 DELLA VALSASSINA, TRATTO BELLANO-TACENO	360.721,37 €	226.064,08 €	37,33%
<b>ANALISI ANDAMENTO MERCATO PER AREA GEOGRAFICA LOMBARDIA</b>					

DATA	PROVINCIA	SERVIZIO	BASE D'ASTA	IMPORTO AGGIUDICAZIONE	RIBASSO
15/12/2022	BRESCIA	PROCEDURA APERTA SERVIZI DIPROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA, DIREZIONE E COORDINAMENTO DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE ED ESECUZIONE STRAORDINARIA MANUTENZIONE UFFICI COMUNALI	622.805,01 €	434.842,46 €	30,18%
25/11/2023	PAVIA	PROCEDURA DI GARA APERTA PER L'AFFIDAMENTO DELLA PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA DEI LAVORI PER LA REALIZZAZIONE DEL POLO ARCHIVISTICO POLIFUNZIONALE LOMBARDO PRESSO L'EX ARSENALE DI PAVIA E DELLA PROGETTAZIONE DEFINITIVA, ESECUTIVA E DEL COORDINAMENTO DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE PER UN PRIMO LOTTO DI INTERVENTO. FONTE DI FINANZIAMENTO: PIANO STRATEGICO "GRANDI PROGETTI BENI CULTURALI" - ANNUALITÀ 2017 E 2018. CIG: 92378112CC CUP: F17H17000480001	760.508,45 €	517.145,74 €	32,00%
RIBASSO MEDIO IN BASE AL TOTALE ECONOMICO DELLE GARE			24.215.754 €	16.134.982 €	33,37%
RIBASSO MEDIO SUL NUMERO DELLE GARE					33,80%

- la seconda analizzando il mercato in base a servizi di ingegneria su base nazionale ma più strettamente inquadrati sul tema della mobilità.

ANALISI ANDAMENTO MERCATO PER TIPOLOGIA DI OPERE OGGETTO DI SERVIZI DI INGEGNERIA					
DATA	PROVINCIA	SERVIZIO	BASE D'ASTA	IMPORTO AGGIUDICAZIONE	RIBASSO
24/03/2021	FIRENZE	Elaborazione del progetto di fattibilità tecnico economica di n. 2 linee «Bus rapid transit» (BRT), previste nel PUMS, una nella direttrice «Val di Pesa-Valdelsa» di lunghezza di 46 Km ed attestazione a Poggibonsi e, l'altra nella direttrice «Chianti-Firenze» di lunghezza di 27 km ed attestazione a Greve in Chianti.	888.462,17 €	675.804,84 €	23,94%
03/01/2022	ROMA	Servizi di architettura e ingegneria per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica linee tranviarie: M2-21 e M22	490.000,00 €	366.912,00 €	25,12%
ANALISI ANDAMENTO MERCATO PER TIPOLOGIA DI OPERE OGGETTO DI SERVIZI DI INGEGNERIA					

DATA	PROVINCIA	SERVIZIO	BASE D'ASTA	IMPORTO AGGIUDICAZIONE	RIBASSO
03/01/2022	ROMA	Servizi di architettura e ingegneria per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica linea tranviaria m26	427.000,00 €	319.737,60 €	25,12%
03/01/2022	ROMA	Servizi di architettura e ingegneria per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica linea tranviaria M2-16	330.000,00 €	230.241,00 €	30,23%
03/01/2022	ROMA	servizi di architettura e ingegneria per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica linee tranviarie M2-15 e M2-25	1.437.000,00 €	855.015,00 €	40,50%
03/01/2022	ROMA	Servizi di architettura e ingegneria per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica linea tranviaria M2-28	1.145.000,00 €	692.725,00 €	39,50%
03/02/2022	CATANIA	Progettazione definitiva degli interventi specialistici del prolungamento della rete ferroviaria nella tratta metropolitana di Catania dalla Stazione di Misterbianco Centro alla stazione di Paternò	2.359.504,77 €	1.826.616,20 €	22,58%
18/02/2023	NAPOLI	Servizi dell'ingegneria ed architettura per i lavori di realizzazione del nuovo ingresso e razionalizzazione dei parcheggi del Complesso Universitario di MSA	345.842,36 €	242.089,65 €	30,00%
17/06/2022	VICENZA	servizi di architettura e ingegneria riguardanti la progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa alla realizzazione di linee (VERDE e BLU) di trasporto pubblico BRT (bus rapid transit) a Vicenza	444.141,00 €	361.974,92 €	18,50%
25/08/2022	TRENTO	Studio di fattibilità (ai sensi dell'art. 14 del D.P.R. 207/2010 e s.m.) del prolungamento e potenziamento della ferrovia Trento-Malè denominato progetto Nordus	783.699,45 €	429.232,19 €	45,23%
02/09/2022	ROMA	Affidamento del servizio di progettazione esecutiva, compreso piano di sicurezza e coordinamento e oneri di indagini geognostiche, geotecniche, idrogeologiche e geofisico - sismiche- realizzazione APOD/ATOC, parcheggi e tettoie per esigenze AGE.	362.776,06 €	253.943,24 €	30,00%
17/09/2022	PADOVA	SERVIZI TECNICI «PISTA CICLABILE RIGENERAZIONE URBANA» - MOGLIANO VENETO	342.134,73 €	239.494,31 €	30,00%
<b>ANALISI ANDAMENTO MERCATO PER TIPOLOGIA DI OPERE OGGETTO DI SERVIZI DI INGEGNERIA</b>					

DATA	PROVINCIA	SERVIZIO	BASE D'ASTA	IMPORTO AGGIUDICAZIONE	RIBASSO
03/11/2022	VERONA	Servizio di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica dell'intervento di realizzazione nuova viabilità in zona Golosine, Fiera e Asse T4-T9	227.874,00 €	140.621,05 €	38,29%
10/11/2022	BOLOGNA	GARA A PROCEDURA APERTA PER L'AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI ARCHITETTURA ED INGEGNERIA PER LA PROGETTAZIONE DEL BICIPLAN METROPOLITANO	385.245,00 €	308.530,00 €	19,91%
01/12/2022	FIRENZE	ACCORDO QUADRO, CON UN UNICO OPERATORE, PER SERVIZI DI INGEGNERIA RELATIVI A NUOVE OPERE E MANUTENZIONE DEL PATRIMONIO STRADALE DI PROPRIETÀ' E IN GESTIONE ALLA CMF - LOTTO 1 - ZONA 1 ALTO MUGELLO E MUGELLO OVEST	1.539.445,00 €	1.023.730,99 €	33,50%
13/03/2023	VENEZIA	amento finanziato con fondi comunitari dell'incarico di progettazione definitiva, esecutiva, direzione dei lavori, direzione operativa, ispettore di cantiere e coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione lavori per l'intervento PON METRO 2014-2020, VE6.1.2.a_8 Lavori di "Realizzazione pista ciclabile Tessera Ca' Noghera"	299.455,33 €	184.165,03 €	38,50%
03/04/2023	PESCATO	procedura aperta per gara s.a.i. "progettazione architettonica, progettazione di fattibilità tecnica-economica, progettazione definitiva esecutiva, relazioni specialistiche, coordinamento sicurezza in progettazione, coordinamento sicurezza in esecuzione, Direzione Lavori e contabilità dei lavori" dell'intervento denominato "D.M. 225/2021. Annualità 2022. Messa in sicurezza del ponte n. 77 DPCM sulla S.P. 18 nel Comune di Loreto Aprutino (PE)	245.967,75 €	158.574,12 €	35,53%
27/04/2023	VENEZIA	progettazione, direzione dei lavori e coordinamento sicurezza del "Miglioramento della sicurezza dei ponti lungo la viabilità provinciale 2024 - D.M. 123/2020 - Rifacimento impalcato dei ponti sul canale Masina e sul fiume Gorzone lungo la SP41"	277.055,51 €	174.101,68 €	37,16%
<b>ANALISI ANDAMENTO MERCATO PER TIPOLOGIA DI OPERE OGGETTO DI SERVIZI DI INGEGNERIA</b>					



DATA	PROVINCIA	SERVIZIO	BASE D'ASTA	IMPORTO AGGIUDICAZIONE	RIBASSO
28/04/2023	ORISTANO	servizio di ingegneria e architettura, nonché servizi geologici per la redazione della progettazione di fattibilità tecnica ed economica, definitiva ed esecutiva, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, relativa ai lavori di ADEGUAMENTO DELLA CAPACITA' PORTANTE DEL VECCHIO PONTE SULLA SP 54 BIS	327.323,10 €	319.786,82 €	2,30%
05/05/2023	BOLZANO	POTENZIAMENTO ACCESSO ALL'AUTOSTRADA A22 DI VARNA DELLA SS49 DELLA PUSTERIA CON RADDOPPIO DELLE CORSIE E RIFACIMENTO DEL PONTE SULLA VAL DI RIGA	773.905,57 €	395.775,30 €	48,86%
08/05/2023	VENEZIA	direzione lavori, la contabilità ed il coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione della nuova viabilità di accesso ambito "PORTA NORD" del Comune di San Donà di Piave	260.657,38 €	168.541,06 €	35,34%
25/05/2023	OLBIA	oggettazione definitiva, esecutiva, coordinamento sicurezza in fase di progettazione esecuzione, direzione lavori, misura, contabilità per demolizione e ricostruzione ponte via Roma su Rio Seligheddu	329.462,93 €	230.624,05 €	30,00%
31/05/2023	ROMA	Progettazione Definitiva per Appalto Integrato - Linea tranviaria Termini - Tor Vergata e del deposito collegato di Centocelle Est	1.465.253,77 €	1.227.443,08 €	16,23%
01/06/2023	ROMA	PFTE per Appalto Integrato - Collegamento tranviario Ponte Mammolo - Cinecittà - lungo Viale Palmiro Togliatti	489.397,76 €	429.544,41 €	12,23%
21/06/2023	BOLOGNA	Progettazione definitiva ed esecutiva dell'inserimento del nuovo ponte sul Torrente Enza e l'eliminazione dei due passaggi a livello, con modifiche alla viabilità stradale	1.096.179,12 €	753.513,53 €	31,26%
04/08/2023	FIRENZE	Servizio di Direzione Lavori e Coordinamento Sicurezza in fase di esecuzione per l'intervento di SRT 74 "Maremmiana" - miglioramento sicurezza dal Km 41+300 al Km 59+500 - Lotto II - Ponte su Fiume Fiora, Comune di Pitigliano (GR)	359.042,53 €	230.217,67 €	35,88%
<b>ANALISI ANDAMENTO MERCATO PER TIPOLOGIA DI OPERE OGGETTO DI SERVIZI DI INGEGNERIA</b>					

DATA	PROVINCIA	SERVIZIO	BASE D'ASTA	IMPORTO AGGIUDICAZIONE	RIBASSO
08/08/2023	LUCCA	Servizi di direzione dei lavori per la realizzazione delle opere relative al progetto denominato "Realizzazione di Ponte sul fiume Serchio per il collegamento tra la S.S. n. 12 dell'Abetone e del Brennero e la S.P. n. 1 Francigena in Comune di Lucca"	478.517,48 €	314.884,23 €	34,20%
05/09/2023	LECCE	pRogettazione della viabilità interna del porto di Santa Maria di Leuca, apertura della darsena, banchinaggio e dragaggio dei fondali di darsena, inoltre i servizi sono estesi fino alla direzione dei lavori, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, contabilità e attestazione finale di lavori regolarmente eseguiti, nel rispetto e nei limiti impartiti dal Piano Regolatore Portuale.	320.467,05 €	240.350,29 €	25,00%
22/09/2023	TORINO	AFFIDAMENTO DEI SERVIZI ATTINENTI ALLA PROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA DELL'OPERA "REALIZZAZIONE DI SOTTOPASSO IN VIA TORINO	685.687,00 €	335.986,00 €	51,00%
16/10/2023	BOLZANO	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ED ECONOMICA - NOI TECHPARK LOTTO B6	204.227,43 €	116.409,63 €	43,00%
02/11/2023	FIRENZE	Servizi di Progettazione definitiva, esecutiva e Coordinamento sicurezza in fase di progettazione per realizzazione di autostrada ciclabile di collegamento fra Firenze e Prato, lotti 3,4,5 e 6	949.979,10 €	586.802,09 €	38,23%
RIBASSO MEDIO IN BASE AL TOTALE ECONOMICO DELLE GARE			20.070.703,35 €	13.833.386,98 €	31,08%
RIBASSO MEDIO SUL NUMERO DELLE GARE					31,20%

Al valore meramente economico di confronto con il mercato va aggiunto infine che il Comune ottiene un ulteriore vantaggio sia in termini di tempi che economici risparmiando tempi e risorse di esperimenti di gare che possono anche risultare complesse ed esporre il Comune stesso a rischi derivanti da faziose interpretazioni che taluni concorrenti potrebbero intraprendere al fine di ottenere vantaggi non legati alle sole capacità tecniche economiche.

## Sezione C: Modalità di affidamento prescelta

### C.1 - C.2- Specificazione della modalità di affidamento prescelta e verifica dei requisiti per l'affidamento "in house"

Per l'affidamento del presente servizio pubblico locale, con i relativi obblighi di servizio sopra specificati, si è prescelta l'affidamento in modalità "in house" alla società a totale partecipazione comunale Monza Mobilità S.r.l., già affidataria del servizio nel quinquennio precedente. La società infatti possiede tutti i requisiti sia tecnici che giuridici per detto affidamento.

Per quanto riguarda i requisiti tecnici, si attesta che la società possiede l'expertise tecnica ed organizzativa per la gestione sinergia sia dei servizi di gestione della sosta tariffata, in associazione con altri servizi di mobilità urbana e strumentali all'ente, legati sempre alla mobilità e viabilità cittadina.

La società ha proceduto nel quinquennio del proprio affidamento a gestire in modo efficiente, efficace economico i servizi affidati, come corroborato dai controlli trimestrali messi in atto dal Comune per il controllo analogo della gestione esternalizzata, previsti dal Regolamento adottato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 59 del 14/12/2020 ("Regolamento sui Controlli delle società partecipate non quotate"). Detto regolamento prevede specifici obblighi in capo alle società affidatarie "in house" dei servizi pubblici locali del Comune di Monza, con particolare riferimento ad obblighi di reportistica e comunicazione preventiva.

Analoghe previsioni sono anche contenute nello Statuto societario.

La società è anche stata iscritta nell'elenco di cui all'art. 192 del D. Lgs. 50/2016 (ora abrogato).

La società ha sempre chiuso i propri bilanci in attivo, reinvestendo gli utili nei servizi di mobilità o distribuendoli al socio unico (nel 2023 ha distribuito utili per Euro 95.000,00).

Per quanto riguarda i requisiti giuridici, come previsti dall'art. 16 del D. Lgs. 175/2016, la società è a totale partecipazione dell'ente, effettua oltre il 90% del proprio fatturato sui servizi affidati dall'ente, presenta nello Statuto apposita clausola che impone che almeno l'80% del predetto fatturato venga svolto a favore dell'ente pubblico affidante, e l'ente nomina direttamente l'Organo amministrativo e l'Organo di controllo della società.

Maggiori dettagli relativamente alla struttura societaria e alla sussistenza dei requisiti per l'affidamento in house sono riportati nella Parte II della presente relazione.

**PARTE II: MOTIVAZIONE QUALIFICATA DELLA SCELTA  
DELL’AFFIDAMENTO IN HOUSE ALLA SOCIETA’ MONZA  
MOBILITA’ S.R.L. PARTECIPATA TOTALITARIA DEL COMUNE DI  
MONZA**

**Sezione A: Sussistenza dei requisiti previsti dall’ordinamento europeo e nazionale per l’affidamento “in house”**

**A.1 Struttura Societaria**

La società affidataria è una S.r.l. a totale partecipazione dell’ente affidante. Lo statuto societario prevede la nomina diretta dell’Organo di Amministrazione e dell’Organo di controllo. Attualmente l’organigramma è così composto:



**A.2 Controllo Analogico**

Attualmente i requisiti per l’affidamento in house sono contenuti nell’art. 16 del D. Lgs. 175/2016, che prevede che per sussistere le condizioni per l’affidamento in esame, la società debba essere a totale partecipazione pubblica locale, che sussista nei confronti della stessa un “controllo analogo” dell’ente e che la stessa effettui almeno l’80% del proprio fatturato in favore dell’ente affidante.

La società è, come si è anticipato nel paragrafo precedente, una S.r.l. a totale partecipazione dell’ente. Il controllo analogo è esercitato non solo in quanto sono previste statutariamente decisioni riservate al socio unico (art. 9 dello Statuto Societario), come tipico delle S.r.l., ma

anche specifici e dettagliati obblighi di reportistica. In particolare l'art. 19 dello Statuto societario prevede:

*“Devono essere inviati ai soci:*

*Entro il 30 novembre di ciascun anno il Budget dell'anno successivo insieme al Business Plan di cui all'art. 9. Il Budget dovrà essere redatto in coerenza con gli obiettivi annuali e pluriennali concordati con i soci e precisati nel Contratto di Servizio. Entrambi i documenti presentati saranno soggetti all'approvazione dei soci entro il 31 dicembre di ciascun anno. Con cadenza trimestrale, a partire dal 31 marzo di ogni anno, deve altresì essere inviata ai soci la sua revisione con evidenziazione degli scostamenti in rapporto ai risultati evidenziati nel resoconto intermedio di gestione;*

*Con cadenza trimestrale, a partire dal 31 marzo di ciascun anno, la situazione infrannuale o resoconto intermedio di gestione evidenziando i risultati consuntivi trimestrali con particolare riguardo al MOL, al risultato netto di gestione e all'indebitamento complessivo della Società;*

*entro il 31 marzo di ciascun anno, il bilancio consuntivo e la relazione sulla gestione così come predisposti dall'Organo di Amministrazione, prima dell'approvazione da parte dell'Assemblea dei soci;*

*entro 30 giorni dall'approvazione, il bilancio consuntivo approvato dall'Assemblea dei Soci, insieme al verbale dell'Assemblea nella quale sono stati approvati.*

*L'Amministratore Unico, o il Presidente in caso di amministrazione affidata ad un Consiglio di Amministrazione, ha l'obbligo di rendicontare ai soci gli adempimenti in merito agli obblighi imposti in materia di trasparenza, integrità ed anticorruzione. Il mancato rispetto di tale obbligo può comportare la revoca dell'incarico da parte dei soci.*

*L'Amministratore Unico, o il Presidente in caso di amministrazione affidata ad un Consiglio di Amministrazione, è tenuto a trasmettere ai soci i documenti di volta in volta richiesti dai medesimi, relativamente a qualsiasi iniziativa e/o procedura rilevante della Società”*

Lo Statuto societario prevede altresì, come imposto dalla norma citata, che *“In ogni caso oltre l'80% del fatturato della Società deve essere effettuato nello svolgimento dei compiti affidati dagli enti soci, comprovato da adeguata attestazione nella predisposizione del bilancio consuntivo”*.

Ad oggi, oltre il 90% del fatturato della società è effettuato sui servizi affidati dall'ente.

La società è stata iscritta a gennaio del 2021 nell'elenco dei soggetti “in house” previsto dall'art. 192 del D. Lgs. 50/2016 (elenco ora abrogato), dopo attenta istruttoria effettuata da ANAC, in collaborazione con gli uffici comunali competenti.

## **Sezione B: Motivazione qualificata**

### **B.1 Impostazione dell'Analisi di mercato**

L'analisi di mercato effettuata in questa sede si basa esclusivamente su due fattori, considerati dirimenti rispetto alla scelta della modalità di affidamento:

1. Le tariffe applicate all'utenza
2. La possibilità per un operatore privato di far fronte agli obblighi di servizio sottesi all'affidamento contestuale di servizi di mobilità privi di rilevanza economica e/o strumentali, senza compensazioni di servizio.
3. La possibilità di accedere a servizi di ingegneria e a servizi accessori alla mobilità a tariffe predeterminate e competitive, senza necessità di allestire costose procedure di gara.

Nell'ambito del mercato di riferimento, riferendoci esclusivamente al servizio pubblico locale a rilevanza economica propriamente detto, e cioè al servizio di gestione della sosta tariffata, è di

tutta evidenza che l'elemento che qualifica e discrimina la valutazione del servizio da parte dell'utenza è la tariffa applicata, in specie se si tratta di parcheggi a raso su strada, dove non vi sono particolari infrastrutture che l'utenza può valutare a proprio vantaggio.

Altro elemento discriminante è la presenza o meno di servizi di pagamento del parcheggio che siano accessibili in modalità adeguate alle tecnologie moderne. Un ulteriore elemento è la presenza di adeguati strumenti di informazione e pubblicità delle zone e delle tariffe.

L'elemento che poi qualifica l'affidamento è la disponibilità dell'operatore a rinunciare a parte dei propri profitti, al fine di poter erogare all'utenza servizi privi di rilevanza economica, o comunque strumentali ma non remunerati dall'ente, senza obblighi di compensazione da parte dell'ente affidante.

Saranno questi gli elementi esaminati per valutare l'opportunità di ricorrere all'affidamento in house per i servizi oggetto della presente relazione.

Come vedremo, la presenza di obblighi di servizio onerosi per l'ente affidatario rendono l'affidamento in house l'unico effettivamente percorribile.

## B.2 Ragioni del mancato ricorso al mercato

### 1. Analisi di mercato

Per un quadro completo del mercato di riferimento si riportano anche i dati relativi ai parcheggi in struttura (su aree delimitate o in strutture multipiano, fuori terra o interrato, con accesso regolato da sbarre automatiche o da personale di assistenza) esistenti sul territorio monzese gestiti da operatori privati che, oltre ad effettuare il servizio di sosta "oraria" a pagamento, offrono anche forme di abbonamento settimanale, mensile, trimestrale ed annuale.

Nome	Via	Capacità	Tipologia	Tariffe
Metropark Stazione	Via Turati	141	Tariffa oraria	1,00
			Tariffa fascia oraria 06-22	8,00
			Mensile	70,00
			Trimestrale	193,00
			Semestrale	385,00
			Annuale	770,00
			Mensile per abbonati ferroviario - No festivi	50,00
			Trimestrale per abbonati ferroviario - No festivi	150,00
			Semestrale per abbonati ferroviario - No festivi	300,00
			Annuale per abbonati ferroviario - No festivi	600,00
			Mensile per abbonati ferroviario	60,00
			Trimestrale per abbonati ferroviario	180,00
Semestrale per abbonati ferroviario	360,00			
Annuale per abbonati ferroviario	720,00			

Nome	Via	Capacità	Tipologia	Tariffe
Parcheeggio Monza - Corso Milano	Corso Milano	450	Tariffa oraria 30 minuti	1,50
			Tariffa oraria 1 ora	3,00
			Tariffa oraria 2 ora	4,00
			Tariffa oraria 3 ora	4,50
			Tariffa oraria 4 ora	5,00
			Tariffa oraria 5 ora	5,50
			Tariffa oraria 6 ora	6,00
			Settimanale Diurno 5 gg	36,00
			Settimanale Diurno 6 gg	43,00
			Settimanale Notturno 7 gg	33,00
			Settimanale notturno - Fascia Allargata (16.30 - 10,00)	38,00
			Settimanale giornata intera 7 gg	50,00
			Settimanale Mezza giornata 5 gg	26,00
Settimanale Mezza giornata 6 gg	30,00			
Parcheeggio Monza - Corso Milano	Corso Milano	450	Mensile Diurno 5 gg	105,00
			Mensile Diurno 6 gg	120,00
			Mensile Notturno 7 gg	71,00
			Mensile notturno - Fascia Allargata (16.30 - 10,00)	90,00
			Mensile giornata intera 7 gg	145,00
			Mensile Mezza giornata 5 gg	67,00
			Mensile Mezza giornata 6 gg	88,00
			Trimestrale Diurno 5 gg	255,00
			Trimestrale Diurno 6 gg	310,00
			Trimestrale Notturno 7 gg	168,00
			Trimestrale notturno - (16.30 - 10,00)	220,00
			Trimestrale giornata intera 7 gg	380,00
			Trimestrale Mezza giornata 5 gg	192,00
			Trimestrale Mezza giornata 6 gg	225,00
			Annuale Diurno 5 gg	950,00
			Annuale Diurno 6 gg	1.170,00
			Annuale Notturno 7 gg	520,00
			Annuale notturno - Fascia Allargata (16.30 - 10,00)	680,00
Annuale giornata intera 7 gg	1.360,00			
Annuale Mezza giornata 5 gg	655,00			
Annuale Mezza giornata 6 gg	775,00			
Parcheeggio Monza Centro - Gramsci	Via Gramsci	350	Tariffa oraria 30 minuti	2,00
			Tariffa oraria 1 ora	2,50
			Tariffa oraria 2 ora	4,50
			Tariffa oraria 3 ora	6,50
			Tariffa oraria 4 ora	8,50
			Tariffa oraria 5 ora	10,00
			Tariffa oraria 6 ora	11,00
			Tariffa oraria 7 ora	12,00
			Tariffa oraria 8 ora	13,00
			Tariffa oraria 10 ora	14,00
			Tariffa oraria 12 ora	15,00
			Tariffa oraria 24 ora	16,00

Nome	Via	Capacità	Tipologia	Tariffe
Duomo Parking	Via Visconti	441	Settimanale 6 gg - 14:00 -21:00	30,00
			Mensile 6 gg - 14:00 -21:00	95,00
			Annuale 6 gg - 14:00 -21:00	990,00
			Settimanale 6 gg - 7:00 - 15:00	34,00
			Mensile 6 gg - 7:00 - 15:00	115,00
			Annuale 6 gg - 7:00 - 15:00	1.190,00
			Settimanale 5 gg - 14:00 -21:00	22,00
			Mensile 5 gg - 14:00 -21:00	70,00
			Annuale 5 gg - 14:00 -21:00	730,00
			Settimanale 5 gg - 7:00 - 15:00	28,00
			Mensile 5 gg - 7:00 - 15:00	90,00
			Annuale 5 gg - 7:00 - 15:00	950,00
			Settimanale 5 gg - 7:00 - 21:00	35,00
			Mensile 5 gg - 7:00 - 21:00	120,00
			Annuale 5 gg - 7:00 - 21:00	1.250,00
Settimanale 7 gg - 18:00 - 9:30	22,00			
Duomo Parking	Via Visconti	441	Mensile 7 gg - 18:00 - 9:30	65,00
			Annuale 7 gg - 18:00 - 9:30	680,00
			Settimanale 7 giorni - 24 h	55,00
			Mensile 7 giorni - 24 h	185,00
			Annuale 7 giorni - 24 h	1.890,00
			Settimanale 7 gg - 7:00 - 21:00	47,00
			Mensile 7 gg - 7:00 - 21:00	160,00
Annuale 7 gg - 7:00 - 21:00	1.700,00			
BestIn Parking Trento e trieste	Piazza Trento e Trieste	499	Tariffa oraria diurna	2,80
			Tariffa oraria notturna	2,00
			Massimo Giornaliero	20,00
			Settimanale	88,00
			Bisettimanale	150,00
			Trisettimanale	205,00
			Mensile	270,00
			Annuale 24 h	2.472,00
			Mensile 24 h	256,00
			Annuale diurno	2.220,00
			Mensile diurno	229,00
Annuale notturno	756,00			
Mensile notturno	79,00			
Bestin Parking Piazza Carducci	Piazza Carducci	43	Tariffa oraria diurna	2,80
			Tariffa oraria notturna	2,20
Bestin Parking Quattro Novembre	Largo Quattro Novembre	37	Tariffa oraria diurna	2,80
			Tariffa oraria notturna	2,20
BestIn Parking Borgo Bergamo	Via Tranquillo Cremona	331	Tariffa oraria	1,00
			Massimo Giornaliero	4,00
			Mensile 24 h	95,00
			Mensile giornaliero	75,00
			Mensile notturno	45,00
Mensile moto	45,00			



Nome	Via	Capacità	Tipologia	Tariffe
Autosilo Capitol	Via Pennati	226	Tariffa oraria 40 minuti	2,00
			Tariffa oraria 1 ora	2,50
			Tariffa oraria 2 ora	4,50
			Tariffa oraria 3 ora	6,50
			Tariffa oraria 5 ora	8,50
			Tariffa oraria 7 ora	11,00
			Tariffa oraria 9 ora	12,00
			Tariffa oraria 11 ora	13,50
			Tariffa oraria 15 ora	15,00
			Tariffa oraria 24 ora	17,00
			Mensile 5 gg	190,00
			Annuale 5 gg	1.700,00
			Mensile 7 giorni	220,00
			Annuale 7 giorni	1.900,00
Mensile Notturmo Lun - Ven + weekend 24 h	95,00			
Annuale Notturmo Lun - Ven + weekend 24 h	850,00			
Ponte Dei Leoni Parking	Via gerardo dei tintori	40	Tariffa oraria diurna	3,00
			Tariffa oraria notturna	2,00
			Tariffa giornaliera 24 h	24,00
Quick Monza Solferino	Via solferino	-	Tariffa oraria	2,00
			Tariffa massima giornaliera	10,00
			Mensile diurno	65,00
			Mensile Notturmo Lun - Ven + weekend 24 h	30,00
Quick Monza Lecco	Via Lecco	125	Tariffa oraria	2,00
			Tariffa massima giornaliera	10,00
			Mensile diurno	61,00
			Mensile Notturmo Lun - Ven + weekend 24 h	30,00
Parcheggio Visconti	Via Visconti	-	Tariffa oraria	2,50

Da questa comparazione emerge la presenza sul territorio di una vasta pluralità di operatori privati esercenti il medesimo servizio di sosta tariffata, in regime privatistico, su aree private, operanti in regime di libero mercato su tutto il territorio comunale e zone limitrofe, le cui tariffe vengono applicate dagli operatori privati rispondendo esclusivamente alla logica di mercato della domanda e dell'offerta.

La comparazione evidenzia altresì la presenza di operatori privati che gestiscono, fra gli altri, anche parcheggi su aree pubbliche in zone centrali, in regime di concessione comunale (vedasi per tutti il parcheggio di Piazza Trento e Trieste, concesso ad un gestore privato nella modalità di Project Financing), le cui tariffe sono state determinate tramite procedura ad evidenza pubblica.

La comparazione delle tariffe applicate dagli operatori privati con quelle applicate sulle aree e strutture pubbliche (esposte nella parte I Sezione B.1.c), evidenzia un notevole divario sia tra le tariffe orarie sia tra quelle multiorarie e gli abbonamenti, applicati, a parità di zona cittadina.

Il divario è evidente anche nei parcheggi in struttura, dove in media l'operatore privato applica una tariffa di circa 2,50 €/h. mentre le strutture pubbliche (Via Volta, Via Martiri delle Foibe) applica una tariffa di 1,50€/h. Divario altrettanto evidente emerge anche nelle tariffe multiorarie e negli abbonamenti.

## **2. Efficiente gestione del servizio: Analisi delle sinergie nella gestione congiunta del servizio di gestione della sosta tariffata e dei servizi di mobilità urbana strumentali all'Amministrazione Comunale**

Dall'analisi svolta sulla gestione della sosta nel territorio di riferimento si è già sottolineato in zone urbane ad alta densità, come la città di Monza, snellire il traffico è diventata una finalità sociale e pubblica. L'interesse pubblico di incentivare la sosta dei veicoli a tariffe contenute, fissando le relative condizioni in modo da prestare un servizio non particolarmente oneroso né per il gestore, né per l'utente, salvaguardando l'equilibrio economico delle parti e il reciproco principio di buona fede, risponde all'interesse primario del conducente di parcheggiare l'auto in zone in una certa misura sorvegliate.

Ancor più cogente diviene, nell'ottica di una pianificazione integrata della mobilità urbana, concentrare in un unico soggetto le attività, non solo di gestione della sosta, ma anche e soprattutto le attività di pianificazione e di programmazione della pubblica mobilità urbana, non solo del traffico e della mobilità quotidiana, ma anche e soprattutto l'organizzazione di eventi cittadini importanti, quali il Gran Premio di Formula 1 e tutti gli altri importanti eventi che si concentrano soprattutto nel Parco e nella Villa Reale (concerti, gare podistiche, gare motociclistiche e automobilistiche in genere, fuochi d'artificio, sagre paesane ecc.) e nel Centro cittadino (eventi estivi, concerti ecc.).

In questa ottica, vi è da rilevare che da sempre Monza Mobilità si è sempre occupata dei grandi eventi cittadini, collaborando con l'Amministrazione comunale nell'organizzazione del Piano straordinario del traffico in occasione non solo del Gran Premio, ma anche in altre circostanze straordinarie analoghe (non ultimo, per fare un esempio, la visita di Papa Francesco a Monza nel 2017).

Come si è detto in precedenza, poi, la strategia di adottare un unico gestore per attuare politiche che favoriscano l'utilizzo da parte dei cittadini di un mix tra i mezzi alternativi, favorendo una mobilità sostenibile, consente all'amministrazione di avere un unico interlocutore che non si pone "in concorrenza" nella gestione di servizi tra loro alternativi, ma che li gestisce in modo coordinato tra loro (ad eccezione del trasporto pubblico, che è gestito a livello di bacino).

La Società ha sempre avuto la funzione di braccio operativo snello ed efficiente nell'organizzazione di eventi che per loro natura richiedono velocità di reazione e prontezza di esecuzione, pur nel rispetto delle normative in materia di appalti.

Corre l'obbligo quindi rilevare come l'affidamento al gestore della sosta tariffata anche di servizi strumentali di pianificazione, programmazione e di supporto alla gestione della mobilità urbana possa diventare un elemento discriminante nella scelta da operare, in specie nella valutazione di un eventuale ricorso al mercato.

Risulta evidente, infatti, che mentre le attività di gestione della sosta sono sicuramente classificabili nell'alveo dei servizi di interesse economico generale, e in specie, nella categoria di servizi pubblici a rilevanza economica ben diverso è il discorso per i servizi strumentali all'amministrazione comunale, quali, a titolo esemplificativo ma non esaustivo:

- il rilascio, la distribuzione e la gestione di tutta la permessistica relativa alla mobilità in ambito urbano;
- la gestione delle infrastrutture necessarie alla gestione della sosta su strada, in aree con accesso regolato da barriere o in struttura;
- la redazione e/o il coordinamento diretto di Piani e Studi di Mobilità quali in via esemplificativa e non esaustiva il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e il Piano Urbano del Traffico (PUT);
- il coordinamento e/o lo sviluppo di progetti inerenti la mobilità sostenibile e i trasporti quali in via esemplificativa e non esaustiva la mobilità condivisa (car sharing, car pooling, bike sharing), la mobilità elettrica, la mobilità dolce (pedonalità, ciclabilità), il trasporto pubblico, la mobilità delle merci e la selezione ed eventuale implementazione di soluzioni tecnologiche

(ITS - Intelligent Transport Systems) per la gestione ed il controllo della mobilità e dei sistemi di trasporto;

- il supporto all'ente o agli enti pubblici partecipanti nelle attività di programmazione e pianificazione della mobilità e nei rapporti con Enti e Soggetti terzi che operino nell'ambito dei sistemi di trasporto;
- l'accertamento di violazioni in materia di sosta dei veicoli nelle aree, strade e piazze ai sensi dell'art.17, commi 132 e 133, della L. 127/97, mediante l'impiego di apparecchiature elettroniche, concordate con l'Amministrazione Comunale, atte a scaricare in formato elettronico, utilizzando un congruo numero di dipendenti ausiliari del traffico o della sosta, atto a garantire il controllo costante delle aree di sosta;
- altri servizi ausiliari possono essere incluse anche prestazioni quali in via esemplificativa e non esaustiva pulizia, illuminazione, spazzamento neve, nelle aree gestite direttamente dalla Società, segnaletica orizzontale e verticale su strade e piazze cittadine, anche non in gestione alla società;
- La progettazione e la realizzazione e la manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale e luminosa su strade e piazze cittadine, senza la necessità di ricorrere a onerose procedure di gara, ma secondo parametri di mercato, frutto di analisi di congruità della spesa da sostenere, sulla base della spesa storica e dell'andamento del mercato;
- I servizi di ingegneria con sconti predeterminati e competitivi rispetto a quelli di mercato;
- La gestione ed il coordinamento della mobilità cittadina in occasione dei grandi eventi (Gran Premio di F1, Concerti, ecc.).

E' evidente che i servizi sopra elencati rientrano tra quelli propri della pubblica amministrazione locale, tra cui emergono funzioni proprie degli uffici (ad esempio le attività di pianificazione e programmazione della mobilità, ma anche attività più operative quali il rilascio dei permessi), e servizi strumentali da reperire sul mercato a pagamento. Per questi ultimi il ricorso all'affidamento in house consentirà all'amministrazione di accedere agli stessi sulla base di spese predeterminate dall'amministrazione e/o a tariffe predeterminate e competitive, senza la necessità di dover svolgere le procedure di gara prescritte dalla normativa.

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, risulta vantaggioso per l'Amministrazione comunale avvalersi di un unico "hub" di competenze specifiche, che possa servire da "centro di competenze" della mobilità urbana, integrando nella propria struttura ed organizzazione tutte le attività programmatiche ed esecutive legate alla mobilità, con una struttura snella che sfrutti le sinergie delle competenze condivise all'interno di un'organizzazione flessibile, ma integrata nell'Amministrazione Comunale in senso lato.

Dalla scelta di affidare direttamente, nella modalità "in house" i servizi integrati di mobilità urbana e di gestione della sosta scaturirebbero sinergie in grado di liberare risorse all'interno dell'ente, tali da consentire, oltre all'esternalizzazione di servizi legati alla gestione ed alla programmazione della mobilità urbana, il migliore coordinamento delle attività di programmazione e pianificazione della stessa, costituendo un hub di competenze direttamente controllato dall'Amministrazione Comunale, ma al contempo, sufficientemente autonomo da poter sfruttare i vantaggi della gestione privatizzata dei servizi, tra cui:

- o vantaggi economici legati alla fiscalità (es. gestione IVA);
- o vantaggi legati alla maggiore flessibilità nella gestione delle risorse umane;
- o vantaggi legati alla snellezza organizzativa ed operativa.

Vediamo ora nel dettaglio le economie di spesa derivanti dall'affidamento congiunto alla società dei servizi di mobilità, finanziati direttamente con la gestione della sosta, analizzando il quinquennio della precedente gestione in house, già affidata alla società Monza Mobilità.

Costi sostenuti dalla società per conto dell'amministrazione (inclusi costi del personale dedicato), che costituiscono obblighi di servizio prescritti dal Contratto di servizio (importi espressi in Euro):

Servizio	Annualità			
	2020	2021	2022	2023 (I semestre)
Bike Sharing	46.127,41	142.020,19	144.780,02	142.709,49
Segnaletica	32.069,08		3.148,66	11.313,23
PUMS	33.000,00		23.920,00	
<b>TOTALE</b>	<b>111.196,49</b>	<b>142.020,19</b>	<b>171.848,68</b>	<b>154.022,72</b>

### 3. Benefici attesi per la collettività

Il servizio di sosta su aree e strutture pubbliche, in specie per quanto concerne la sosta a raso lungo strade e piazze comunali, genera indubbiamente una situazione di monopolio naturale, nel quale la tutela della concorrenza non permette la presenza di una molteplicità di operatori contemporaneamente presenti sul lato dell'offerta, e in concorrenza tra loro, infatti le caratteristiche tecniche del servizio in oggetto sono tali per cui non è possibile assicurare uno spazio apposito per ciascun operatore.

Non essendo possibile garantire l'abbattimento delle barriere d'entrata nel mercato in esame, il concetto di liberalizzazione deve essere inteso in altro modo, ovvero garantendo la tutela dei legittimi interessi di operatori privati potenzialmente in grado di svolgere il servizio a condizioni migliorative rispetto al monopolio pubblico garantendo nel contempo l'accessibilità e universalità delle prestazioni oggetto del servizio.

L'analisi di mercato eseguita ha portato alla conclusione per cui non si ritiene possibile procedere ad una piena liberalizzazione dell'attività di gestione della sosta tariffata di veicoli nel territorio comunale di Monza, poiché la sola iniziativa economica privata non appare idonea a garantire un servizio rispondente ai bisogni della collettività.

L'attività di parcheggio e gestione sosta pubblica non può sottostare, per ragioni oggettive e per le modalità con cui viene strutturato ed erogato il servizio, alle regole del "mercato" che, per sua espressa natura, è aperto a qualunque operatore, titolato, che voglia entrarvi a far parte ed in cui il cliente finale sceglie da quale, dei tanti operatori autorizzati, acquistare ed usufruire del servizio.

Il principio della libera concorrenza, applicato in condizioni normali e naturali, è destinato a stimolare, spontaneamente, in ogni operatore una riflessione consapevole sulle modalità più adeguate per ridurre i costi e per migliorare la qualità offerta, condizioni che per il servizio di parcheggio e gestione sosta pubblica non sono materialmente attuabili in quanto si tratta di un servizio non suscettibile di frazionamento e quindi d'impossibile svolgimento, sulle medesime aree, da parte di più operatori contemporaneamente.

L'analisi di mercato ha accertato che la piena liberalizzazione sarebbe assolutamente inconciliabile con le esigenze di coordinamento, fissazione di precisi oneri e parametri di gestione, nonché di universalità, accessibilità e parità di trattamento, necessarie per tutelare la pubblica utenza beneficiaria del servizio parcheggi e gestione sosta tariffata su area pubblica.

Nell'ipotesi contraria, ovvero nel caso in cui vi fossero più operatori a rapportarsi al sistema di regolamentazione della sosta a pagamento, sulla stessa area, scaturirebbero rilevanti ed evidenti difficoltà dovute ad una mancata gestione unitaria della sosta ed impossibilità di coordinamento delle opportunità di sosta destinate all'utente, senza particolari attenzioni e tutele nei confronti della comunità locale e con conseguente mancanza di cura delle apparecchiature per il potenziamento dell'efficienza dell'offerta della sosta che porterebbe ad una limitazione

nell'accesso al servizio oltre al fatto che, per l'Amministrazione Comunale, si rivelerebbe molto difficile controllare la corretta applicazione delle tariffe.

Di fatto si presenta una situazione di monopolio naturale nelle strade e nelle piazze in quanto la presenza di un operatore esclude necessariamente quella di altri, non essendo possibile che il demanio stradale venga utilizzato contemporaneamente da più operatori, configurandosi pertanto un regime di concessione a privati, non potendosi prefigurare in alcun modo la piena liberalizzazione del servizio.

Occorre inoltre considerare che le tariffe di sosta calmierate ad opera del Comune implicano che il gestore dei servizi di sosta debba disporre di un numero sufficientemente elevato di posti auto, così da conseguire economie di scala, tali da garantire la copertura dei costi del servizio.

Ciò, a maggior ragione tenuto conto che in tal modo il Comune è posto nelle condizioni di imporre unilateralmente al gestore in regime di parziale esclusiva la diminuzione, anche temporanea, del numero di posti auto gestiti, per effetto di mutamenti della viabilità locale o di altri eventi quali occupazioni di spazi per mercati, fiere, manifestazioni e lavori, senza l'obbligo di compensazioni da parte dell'Amministrazione, se non quello di verificare il mantenimento del mero equilibrio economico-finanziario della gestione (ben difficile da attuare in caso di affidamento ad un operatore privato).

Risulta quindi evidente che il regime di concessione dovrà essere affidato ad un unico operatore, e non ad una pluralità di essi, e, a fronte della sussistenza di un operatore unico che già opera in regime di affidamento "in house", l'Amministrazione dovrà verificare se detta forma di affidamento risponda ancora alle esigenze di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa e se essa garantisca la modalità di affidamento più adeguata ai fini dell'interesse della collettività amministrata.

Dall'analisi poi degli obblighi di servizio imposti, risulta evidente la difficoltà di reperire sul mercato un operatore di fiducia, che sia disposto a reinvestire in servizi di mobilità urbana una larga parte dei propri proventi, e che abbia altresì le capacità organizzative e gestionali per assumere su di sé l'erogazione di servizi non remunerativi e diversificati quali tutti quelli che attualmente, e nel futuro, dovrà gestire l'operatore unico dei servizi di sosta e mobilità urbana, in assenza di compensazioni di servizio adeguate alla remunerazione del capitale investito da parte dell'operatore privato.

Il modello di gestione "in house" risponde quindi all'esigenza dell'amministrazione di operare direttamente nella gestione dei servizi di mobilità e sosta, per tramite della propria "longa manus" in mano pubblica, senza il ricorso a complesse e onerose procedure di ricerca di un operatore privato di fiducia che sia disposto a collaborare in modo così stretto, con l'amministrazione, accollandosi i costi dei servizi non remunerativi.

La necessità che ci sia una stretta correlazione tra le esigenze di mobilità urbana, funzione rientrante nell'esercizio di poteri di esclusiva competenza del Comune, e la disciplina per l'autorizzazione della concessione ed utilizzo del suolo pubblico impedisce la piena liberalizzazione dei servizi di sosta, in considerazione anche del fatto che il personale dipendente del gestore dei servizi di sosta viene ad assumere la veste di ausiliario del traffico ai sensi dell'art.17, comma 32 della L.127/97 svolgendo funzioni assoggettabili al potere istituzionale dell'Ente.

Invero, come ampiamente riferito, sarebbe del tutto irrazionale, oltre che materialmente impossibile, la compresenza di più operatori autorizzati a gestire la sosta a raso lungo strade e piazze comunali, ovvero all'interno delle medesime aree comunali attribuite in concessione.

Sotto altro profilo, l'esigenza di mantenere nel tempo tariffe di sosta calmierate, inferiori rispetto a quelle di mercato, impone di prevedere un almeno parziale diritto d'esclusiva ad un unico soggetto, in modo da garantire la sostenibilità economica del servizio, vieppiù tenuto conto della previsione del diritto del Comune di limitare, anche temporaneamente, il numero di posti auto gestiti, in ragione del mutamento dell'assetto viabilistico o di altre circostanze, quali, ad esempio, lavori su strade ed edifici, eventi pubblici, manifestazioni, fiere.

Allo stesso tempo, come detto, nell'ottica di una pianificazione integrata della mobilità urbana, risulta opportuno concentrare in un unico soggetto le attività, non solo di gestione della sosta, ma anche e soprattutto le attività di pianificazione e di programmazione della pubblica mobilità urbana, non solo del traffico e della mobilità quotidiana, ma anche e soprattutto l'organizzazione di eventi cittadini importanti, quali il Gran Premio di Formula 1 e tutti gli altri importanti eventi che si concentrano soprattutto nel Parco e nella Villa Reale (concerti, gare podistiche, gare motociclistiche e automobilistiche in genere, fuochi d'artificio, sagre paesane ecc.) e nel Centro cittadino (eventi estivi, concerti ecc.).

Pertanto, alla luce delle problematiche ed esigenze pubbliche sopraelencate, appare coerente con le esigenze di mobilità urbana, di universalità e accessibilità del servizio, non disgiunta in ogni caso dall'accesso di una pluralità di operatori privati, l'affidamento di un parziale diritto d'esclusiva, relativo alla gestione della sosta a raso su strade e piazze comunali, nonché presso le aree adibite a parcheggio attualmente concesse a Monza Mobilità.

Quanto alla modalità di gestione del servizio oggetto d'esclusiva, previa valutazione ed accertamento che l'attività di gestione parcheggi e sosta tariffata su area pubblica debba essere parzialmente riservata ad unico operatore, appare opportuno scegliere di proseguire in una gestione "in house" del servizio, integrando lo stesso con ulteriori servizi strumentali di pianificazione e di gestione della mobilità urbana, fermo restando che l'affidamento dovrà essere strutturato in un contratto di servizio che tenga conto del valore di mercato della concessione. La società ha infatti gestito con successo i servizi di mobilità e sosta già da diversi anni, possiede tutte le caratteristiche normative per l'affidamento predetto, nonché l'expertise specifica sui servizi di mobilità urbana ed una struttura organizzativa adeguata ma snella ed efficiente, che lavora in strettissima collaborazione con gli uffici comunali, che le consente di rispondere in modo flessibile e rapido al mutamento del mercato e delle esigenze della collettività.

Avvalersi di un unico "hub" di competenze specifiche, che possa servire da "centro di competenze" della mobilità urbana, integrando nella propria struttura ed organizzazione tutte le attività programmatiche ed esecutive legate alla mobilità, con una struttura snella che sfrutti le sinergie delle competenze condivise all'interno di un'organizzazione flessibile, ma integrata nell'Amministrazione Comunale in senso lato, consente all'Amministrazione di temperare l'esigenza di garantire la sosta ai cittadini a tariffe calmierate, con quella di favorire l'utilizzo di mezzi alternativi non inquinanti, anch'essi forniti a prezzi calmierati alla cittadinanza (mezzi pubblici, servizi di car sharing, bike sharing, monopattini ecc.).

La scelta strategica di adottare un unico gestore per attuare politiche che favoriscano l'utilizzo da parte dei cittadini di un mix tra i mezzi alternativi, favorendo una mobilità sostenibile, consente all'amministrazione di avere un unico interlocutore che non si pone "in concorrenza" nella gestione di servizi tra loro alternativi, ma che li gestisce in modo coordinato tra loro (ad eccezione del trasporto pubblico, che è gestito a livello di bacino), favorendo politiche volte alla tutela dell'ambiente e all'abbassamento dei livelli di inquinamento dell'aria, migliorando la fruibilità della mobilità urbana per tutti i cittadini.

A tal fine, si è stabilito che la regolazione e l'organizzazione dei servizi affidati alla Società siano tali per cui sia contemporaneamente garantito un introito predeterminato e certo all'Amministrazione Comunale e l'equilibrio economico, finanziario e patrimoniale della Società, tramite un contratto di servizio che garantisca quanto segue:

1. il servizio affidato garantisca all'Amministrazione Comunale un corrispettivo pari ad almeno il 35% dei ricavi derivanti dalla gestione della sosta tariffata, quale canone concessorio del diritto in esclusiva della gestione della sosta su aree pubbliche;
2. insieme al servizio concesso di gestione della sosta tariffata, alla società siano esternalizzati altri servizi legati alla mobilità cittadina, quali quelli più sopra richiamati, e altresì desumibili dall'oggetto sociale richiamato nello Statuto sociale;
3. dall'insieme di servizi affidati si realizzino sinergie ed economie di spesa che possano essere verificate puntualmente tramite analisi prospettiche ed a consuntivo dei servizi resi, nonché miglioramento della mobilità cittadina e della qualità dell'aria, anch'esse misurabili tramite la definizione di specifici indicatori;

4. la definizione degli obblighi e delle caratteristiche dei servizi affidati, nonché dei rapporti economico-patrimoniali sottostanti tra l'Amministrazione Comunale e la Società siano definiti tramite un contratto di servizio;
5. dallo svolgimento dei servizi affidati sia costantemente verificato e monitorato il mantenimento dell'equilibrio economico, finanziario e patrimoniale della Società affidataria;
6. nel caso di affidamento di più servizi o di esternalizzazioni di funzioni proprie della mobilità, con conseguente assunzione in capo alla medesima di costi o oneri per investimenti tali per cui non fosse più garantito l'equilibrio economico della gestione, il Comune rinuncerà alla parte di introiti dalla gestione della sosta necessaria al fine del raggiungimento del sopradetto equilibrio della gestione. L'Amministrazione Comunale potrà altresì valutare, per casi specifici, l'assunzione di oneri diretti per investimenti specifici sulla mobilità urbana affidati in gestione alla Società, purché debitamente ed analiticamente motivati;
7. la durata degli affidamenti dei servizi sia coincidente con la durata della società, fatta salva la revisione periodica, ogni 5 anni, delle ragioni di interesse pubblico per il mantenimento degli stessi in capo alla società in modalità "in house" e, in caso affermativo, fatta comunque salva la facoltà di rivedere periodicamente i rapporti economico-patrimoniali sottostanti il servizio affidato, tramite opportune modifiche e revisioni contrattuali.

Si ritiene pertanto, per tutto quanto ampiamente esposto nella presente relazione, e con le prescrizioni sopra evidenziate, che la modalità di affidamento del servizio di gestione della sosta tariffata su area pubblica e dei servizi strumentali di pianificazione e gestione della mobilità urbana, nella modalità c.d. "in house" alla società a totale partecipazione del Comune di Monza, denominata Monza Mobilità sia conforme alla normativa vigente.

Dall'analisi svolta nella presente relazione si è altresì dato conto dei benefici per la collettività della forma di gestione prescelta, anche con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio, di ottimale impiego delle risorse pubbliche, nonché di riduzione dell'impatto ambientale, e si ritiene, per tutto quanto esposto nella presente relazione, che la modalità di affidamento più adeguata ai fini dell'interesse della collettività amministrata, sia l'affidamento nella modalità "in house" alla Società Monza Mobilità, già affidataria del servizio di gestione della sosta tariffata, della gestione medesima integrata con gli ulteriori servizi di pianificazione, programmazione e gestione della mobilità urbana, come meglio specificati nella presente Relazione.

La Responsabile  
Dell'Ufficio Enti Partecipati  
D.ssa Elena Pellegrini

Il Dirigente del Settore Mobilità,  
Viabilità e Patrimonio  
Arch. Carlo Maria Nizzola



COMUNE DI MONZA  
PROVINCIA DI MONZA E BRIANZA

### ATTESTAZIONE FINE PROCESSO

La deliberazione n. 434 del 14/12/2023 è stata pubblicata nelle forme di legge all'Albo pretorio dell'Ente dal 23/12/2023 al 06/01/2024, contestualmente è stata comunicata ai capigruppo consiliari ed è divenuta esecutiva dal 02/01/2024 ai sensi di legge.