

RELAZIONE ISTRUTTORIA

PER L’AFFIDAMENTO IN HOUSE DEL SERVIZIO DI GESTIONE DELLA SOSTA E DI ALTRI SERVIZI CONNESSI ALLA MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE DEL COMUNE DI TRENTO

INDICE

0. OGGETTO E SCOPO DELLA RELAZIONE

I. I RISULTATI DELLA GESTIONE NEL CORSO DELL’ATTUALE AFFIDAMENTO

I.A I RISULTATI DELLA GESTIONE DI TRENTINO MOBILITÀ

I.A.1 - LA GESTIONE DELLA SOSTA

I.A.2 - ALTRI SERVIZI CONNESSI CON LA MOBILITÀ URBANA

I.B ANALISI DELLA PARTECIPAZIONE

II. LA FUTURA GESTIONE DEI SERVIZI DI MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE DEL COMUNE DI TRENTO. CARATTERISTICHE ED OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO.

III. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO PER LA SCELTA DELLA FORMA DI GESTIONE DEI SERVIZI

IV. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA E RELATIVE MOTIVAZIONI

V. ASSETTO PROPRIETARIO E DI CONTROLLO DI TRENTINO MOBILITÀ. RISPETTO DEI REQUISITI DI LEGGE PER LA CONFIGURAZIONE DEL MODELLO “IN HOUSE PROVIDING”

VI. CONCLUSIONI

0. OGGETTO E SCOPO DELLA RELAZIONE

La convenzione di affidamento a Trentino Mobilità S.p.A. del servizio di gestione della sosta e degli altri servizi connessi alla mobilità urbana del Comune giunge a scadenza il **30 giugno 2023**.

Il Consiglio comunale si trova quindi a dover decidere se confermare l'attuale modello gestionale, ossia continuare ad avvalersi della propria società in house ovvero cambiare forma di gestione, scegliendo tra le alternative previste dalla normativa di riferimento.

La presente relazione ha lo scopo di illustrare gli elementi di fatto e di diritto che devono essere valutati ai fini della scelta ed è articolata come segue:

- risultati della gestione da parte di Trentino Mobilità S.p.A. e andamento economico-finanziario della Società nel corso dell'attuale affidamento;
- la futura gestione dei servizi di mobilità urbana sostenibile del Comune di Trento. Caratteristiche ed obblighi di servizio pubblico
- quadro normativo di riferimento per la scelta della forma di gestione dei servizi
- modalità di affidamento prescelta e relative motivazioni
- assetto proprietario e di controllo di Trentino Mobilità. Rispetto dei requisiti di legge per la configurazione del modello "in house providing".

I. I RISULTATI DELLA GESTIONE NEL CORSO DELL'ATTUALE AFFIDAMENTO

Il servizio di gestione della sosta e di altri servizi connessi alla mobilità urbana del Comune di Trento è affidato alla società in house Trentino Mobilità S.p.A., in forza della **Convenzione per l'esercizio della sosta e altri servizi connessi con la mobilità urbana del Comune di Trento**, di cui al **n. 27587 racc.**, stipulata il **25 luglio 2016**.

I servizi affidati sono riconducibili a due ambiti, tra loro fortemente integrati:

- A) gestione e controllo della sosta
- B) servizi accessori connessi alla mobilità urbana

In dettaglio si tratta di:

A1) la gestione unitaria ed omnicomprensiva del servizio relativo alla sosta a pagamento, senza custodia, sui posti auto situati su piazze e strade in disponibilità al Comune di Trento. Nel servizio sono ricomprese le funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta, compresi i poteri di contestazione immediata e di redazione e sottoscrizione del verbale di accertamento così come previsto dai commi 132 e 133 dell'art. 17 della L. 15 maggio 1997 n. 127, con l'efficacia di cui agli articoli 2699 e 2700 del C.C. previsto dal D.L. 2 novembre 1999, n. 391, nonché dall'art. 68 della Legge 23 dicembre 1999, n. 488;

A2) la realizzazione di infrastrutture destinate ad autorimesse e parcheggi con ciò intendendosi ogni attività necessaria dalla progettazione alla esecuzione nonché alla loro gestione;

A3) la gestione di immobili di proprietà comunale destinati ad autorimesse e parcheggi, rimessaggio di autocaravan e caravan, aree sosta;

La Società provvede alla gestione dei posti auto in esecuzione degli atti programmatori approvati dal Comune (in primo luogo il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) in materia di aree destinate alla sosta, di orari, di tariffe, trattamento

residenti ed altre categorie particolari di utenti, secondo le disposizioni di seguito previste e nel rispetto di tutte le disposizioni del Codice della Strada;

B1) il rilascio, agli aventi titolo, dei contrassegni per la sosta nelle aree a pagamento e delle autorizzazioni al transito e/o sosta nelle Zone a Traffico Limitato e Zone di Rilevanza Urbanistica del Comune e per altre aree del territorio comunale per le quali sono previste particolari modalità di accesso, per invalidi e per medici in visita urgente;

B2) la gestione di servizi connessi alla mobilità urbana (car pooling, car sharing, bike sharing ecc...);

B3) la promozione e l'elaborazione di studi finalizzati ad individuare le migliori condizioni nonché la funzionalità della viabilità e dell'utilizzazione delle aree urbane nel rispetto del benessere e della sicurezza dell'utenza pedonale ed automobilistica, nonché il monitoraggio del traffico viario e l'educazione all'uso corretto e funzionale dei veicoli e dei mezzi di trasporto pubblici e privati;

B4) compatibilmente con l'oggetto sociale, con la normativa nel tempo vigente e con la sostenibilità economica della gestione, ogni altra attività affine, connessa o complementare a quelle sopra indicate che il Comune, con deliberazione della Giunta comunale, intenda affidare per motivi di interesse pubblico.

Nel corso dell'attuale affidamento la Società ha ricevuto dal Comune – attraverso specifici provvedimenti della Giunta, secondo quanto previsto dalla Convenzione di affidamento - la gestione di ulteriori aree e immobili destinati alla sosta rispetto a quelli inclusi nel verbale di consegna iniziale, in particolare:

- Area camper di Via Fersina (delibere GC d.d. 23.7.2018 n.135, d.d. 30.12.2019 n. 278 e da ultimo d.d. 31.8.2020 n. 212);
- 7 nuovi cicloparcheggi (del. GC 26.4.2022 n. 86);
- parcheggio di attestamento "Monte Baldo" (del. GC 20.6.2022 n. 144).

Accanto all'affidamento dei servizi di cui sopra, nel corso dell'attuale gestione la Società è stata inoltre incaricata dal Comune di attivare, in via sperimentale, un servizio di consegna merci in centro storico mediante mezzi a basso impatto ambientale, a partire dall'approntamento di un hub di ricezione e smistamento in zona Interporto. Il servizio è stato affidato con deliberazione del Consiglio comunale d.d. 4/3/2020 n. 35, nell'ambito degli impegni assunti con l'adesione al progetto europeo Horizon 2020 Stardust, con lo scopo di contribuire alla decongestione del traffico in entrata e uscita dalla ZTL e alla riduzione delle emissioni inquinanti. Il servizio, che ha assunto la denominazione di TRENto YOU, è disciplinato da un Accordo stipulato tra il Comune, la Società ed Interbrennero S.p.A. è stato attivato negli ultimi mesi del 2021 e sarà svolto fino al 25 ottobre 2023, come stabilito, da ultimo, dalla deliberazione GC 19.12.2022 n. 370 che ne ha disposto, contestualmente, un ridimensionamento. A causa di molteplici fattori, puntualmente descritti nella sopracitata deliberazione n. 370/2022, il servizio non è riuscito a svilupparsi adeguatamente, non consentendo quindi il raggiungimento degli obiettivi prefissati. È stata tuttavia decisa la prosecuzione fino alla scadenza, al fine di contemperare l'esigenza di completare la sperimentazione del progetto europeo Horizon 2020 Stardust perseguendo gli obiettivi prefissati e sopra richiamati, con quella di contenere i relativi costi - che sono a carico dell'Amministrazione - a fronte delle difficoltà registrate dalla Società ad inserirsi con profitto nella filiera della distribuzione.

Nel periodo di affidamento la Società ha svolto i servizi affidati dal Comune nel pieno rispetto delle condizioni e modalità previste dalla convenzione e degli atti di indirizzo emanati dall'Amministrazione, *in primis* all'interno del Documento Unico di Programmazione approvato dal Consiglio comunale, sia in merito ai servizi affidati (obiettivi operativi) sia sotto il profilo prettamente societario (indirizzi per il contenimento delle spese, la trasparenza, ecc...).

L'attività svolta da un lato è stata finalizzata alla gestione dei parcheggi di superficie e di struttura, dall'altro è stata indirizzata ad altre attività connesse più in generale alla mobilità, affiancando in particolare il socio di maggioranza Comune di Trento.

Pur operando infatti anche per altri Comuni soci e affidanti, **l'attività prevalente della Società è stata la gestione della sosta su strada nella città capoluogo, con il contestuale controllo** della sosta irregolare nelle aree oggetto di concessione. In merito va ricordato che a partire dal mese di luglio 2022, il personale della Società addetto al controllo della sosta, dopo specifica formazione da parte della Polizia locale e aggiornamento della nomina del Sindaco, ha allargato le proprie competenze a tutte le violazioni in materia di sosta, nelle aree oggetto di affidamento, ai sensi dell'art. 12-bis del Codice della Strada. Al sanzionamento della sosta irregolare sugli spazi a pagamento si è quindi affiancato quello delle violazioni commesse sugli spazi a disco orario, carico e scarico, disabili, nonché per la sosta fuori dagli spazi segnati.

Nell'analisi dell'andamento della gestione e dei risultati di bilancio nel periodo dell'attuale affidamento (dal 1° luglio 2016 a tutt'oggi), occorre considerare che gli esercizi 2020 e 2021 sono stati condizionati, per alcuni mesi, dagli effetti negativi delle misure di contenimento della diffusione del virus Covid-19 adottate dalle Autorità statali e locali, tra le quali il blocco o la limitazione della mobilità delle persone ovvero la sospensione dell'obbligo di pagamento delle tariffe della sosta.

I.A I RISULTATI DELLA GESTIONE DI TRENTINO MOBILITÀ

◆ I.A.1 - LA GESTIONE DELLA SOSTA

○ SOSTA SU STRADA

La società provvede alla gestione in esecuzione degli atti programmati approvati dal Comune in materia di aree destinate alla sosta, orari, tariffe, trattamento residenti ed altre categorie particolari di utenti.

Nel periodo considerato il numero di stalli è rimasto sostanzialmente invariato; dalla tabella di seguito riportata emerge una lieve diminuzione del numero degli stalli negli anni 2020-2021, dovuta perlopiù a interventi puntuali sui singoli stalli (ad esempio la creazione di un posto auto disabili a discapito di uno stallo di sosta a pagamento) oltre che ad interventi più importanti quali ad esempio la pedonalizzazione di parte di Via San Martino e la trasformazione dell'intera Piazza della Mostra in Zona a Traffico Limitato (Z.T.L.).

Con riferimento al periodo dell'attuale affidamento, con la delibera di Giunta n. 60 del 31 marzo 2014, l'Amministrazione comunale ha modificato le tariffe, nell'ottica di una **maggior diversificazione tra aree congestionate e aree meno sature**, in modo da incentivare una più equilibrata distribuzione dei veicoli in sosta e ridurre le aree sature e il conseguente traffico parassitario. A partire dal mese di luglio 2014, pertanto, gli stalli sono suddivisi in **5** zone tariffarie, ciascuna con specifiche peculiarità.

Successivamente, con la deliberazione d.d. 7 agosto 2020, n. 178, nel contesto della ripresa delle attività economiche e della libera circolazione dopo la fine delle restrizioni dovute alla pandemia, è stata introdotta, in via sperimentale, una nuova tariffazione, con la finalità di indurre, per gli stalli del centro storico, un'elevata rotazione per garantire la possibilità di sosta breve e dall'altro disincentivare la sosta lunga a favore dell'utilizzo di mezzi alternativi quali autobus urbani e bicicletta. La nuova tariffazione è stata poi confermata, con alcuni correttivi, con deliberazione GC 15.3.2021, n. 52. Le tariffe attualmente in vigore sono stabilite dalla deliberazione della GC 19.12.2022, n. 371.

Nella tabella sottostante si fornisce un riepilogo del **numero degli stalli** (posti auto su strada) **a pagamento** gestiti dalla società con la relativa tariffa:

	2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022	
	TARIFA ORARIA	STALLI	TARIFA ORARIA	STALLI	TARIFA ORARIA	STALLI	TARIFA ORARIA	STALLI	TARIFA ORARIA	STALLI	TARIFA ORARIA	STALLI	TARIFA ORARIA	STALLI
aree centrale storica	€ 1,80	58	€ 1,80	21	€ 1,80	21	€ 1,80	21	€ 2,20	1.027	€ 2,20	964	€ 2,20	960
aree di prima corona centrale	€ 1,50	966	€ 1,50	1.033	€ 1,50	1.026	€ 1,50	1.016	€ 2,20		€ 2,20		€ 2,20	
aree di seconda corona centrale	€ 1,00	1.724	€ 1,00	1.703	€ 1,00	1.703	€ 1,00	1.703	€ 1,20	1.703	€ 1,20	1.707	€ 1,20	1527
aree periferiche	€ 0,60	1.103	€ 0,60	1.042	€ 0,60	1.098	€ 0,60	1.129	€ 0,50	1.129	€ 0,50	1.138	€ 0,50	1328
aree ospedaliere	€ 0,50	243	€ 0,50	283	€ 0,50	283	€ 0,50	283	€ 0,50	283	€ 0,50	274	€ 0,50	273
TOTALE		4.094		4.082		4.131		4.152		4.142		4.083		4.088

Nel periodo considerato, dopo un primo quadriennio in cui sono rimasti sostanzialmente stabili, sono successivamente diminuiti gli **incassi della gestione**, che sono stati i seguenti (I.V.A. inclusa):

<i>INTROITI</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2022</i>
parcometri	€ 2.759.030,62	€ 2.627.519,25	€ 2.524.197,95	€ 2.525.117,75	€ 1.717.626,50		
parcometri - monete						€ 1.837.412,35	€ 1.857.401,50
parcometri - carte						€ 32.818,67	€ 109.138,21
schede prepagate Europark	€ 514.603,29	€ 478.578,62	€ 445.972,06	€ 430.182,78	€ 295.870,27	€ 311.364,88	€ 289.340,52
telefono cellulare (credito consumato)	€ 151.194,67	€ 207.928,66	€ 271.384,97	€ 365.514,24	€ 326.605,77		
app da smartphone						€ 467.307,75	€ 592.976,24
in biglietti cartacei ("grattini")	€ 4.050,00	€ 3.285,00	€ 3.300,00	€ 3.018,00	€ 2.100,00	€ 606,00	
permessi aziende	€ 66.263,00	€ 63.734,50	€ 68.111,50	€ 74.005,50	€ 68.805,30	€ 77.396,66	€ 82.754,33
TOTALE	€ 3.495.141,58	€ 3.381.046,03	€ 3.312.966,48	€ 3.397.838,27	€ 2.411.007,84	€ 2.726.906,31	€ 2.931.610,8

Sul calo degli introiti hanno influito in parte la lieve diminuzione degli stalli gestiti

ed in parte le misure restrittive della circolazione adottate per contenere la pandemia Covid-19, ed i provvedimenti di sospensione dell'obbligo di pagamento della sosta disposti, in via temporanea, dal Comune con specifiche ordinanze contingibili e urgenti del Sindaco (n. 8/2020, 11/2020, 12/2020). Nel 2021 si assiste ad un recupero che, peraltro, è ancora lontano dai livelli pre-pandemici a causa del perdurare di alcune limitazioni alla circolazione. Nel 2022, come si vede, il recupero risulta essere ancora maggiore.

- In base alla Convenzione di affidamento, per la gestione della sosta su strada al Comune spetta un **canone** costituito da **competenze di gestione**, così modulato:
- 50% degli incassi al netto IVA per importi fino a € 1.800.000,00;
 - 75% degli incassi al netto IVA superiori a detta cifra; il Comune si riserva la possibilità di applicare anche "sopra soglia", la percentuale del 50% laddove sia richiesta alla Società la realizzazione di investimenti (casistica mai occorsa nel corso dell'attuale affidamento).

Il **ritorno economico** di questa gestione per il Comune è stato il seguente:

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
canone versato al Comune	€ 1.561.543	€ 1.628.512	€ 1.586.660	€ 1.638.835	€ 1.032.177	€ 1.225.632	€ 1.352.220

Come detto, in base alla Convenzione di affidamento alla Società compete anche l'attività di controllo delle aree oggetto di affidamento.

Le **violazioni accertate** hanno visto un andamento altalenante, con un picco nel 2019 cui ha fatto seguito un calo registrato negli esercizi 2020 e 2021. Su questo risultato ha influito la pandemia Covid-19 e, in particolare, le numerose assenze del personale di controllo, vuoi a causa di infortuni e malattie durati diversi mesi, vuoi per la mancanza della "certificazione verde Covid-19", obbligatoria per poter prestare servizio, ed anche a causa delle dimissioni, tra maggio e giugno, di 2 addetti che non è stato possibile immediatamente sostituire.

Peraltro, chiusa la parentesi emergenziale, si rileva il sensibile incremento delle violazioni accertate nel 2022 (+40% circa), anche in dipendenza dell'ampliamento della funzione di controllo demandata agli ausiliari della sosta, con effetti positivi non solo in termini di recupero dell'evasione tariffaria ma anche in termini di garanzia del corretto utilizzo delle aree di sosta riservate o a rotazione. A partire dal mese di luglio 2022 infatti il personale addetto al controllo della sosta, dopo specifica formazione da parte della Polizia locale e aggiornamento della nomina del Sindaco, ha allargato le proprie competenze a tutte le violazioni in materia di sosta, nelle aree oggetto di affidamento, ai sensi dell'art. 12-bis del Codice della Strada. Al sanzionamento della sosta irregolare sugli spazi a pagamento si è quindi affiancato quello delle violazioni commesse sugli spazi a disco orario, carico e scarico, disabili, nonché per la sosta fuori dagli spazi segnati.

Segue riepilogo del numero di accertamenti:

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
12.175	10.951	8.544	14.370	11.990	9.448	18.219

I relativi proventi sono introitati dal Comune.

- In base alla Convenzione, per il servizio di prevenzione e accertamento delle

violazioni in materia di sosta il Comune riconosce alla Società un **corrispettivo forfetario** onnicomprensivo di **euro 2,00 + IVA** per ogni accertamento emesso.

○ **PARCHEGGI IN STRUTTURA**

In base alla Convenzione vigente, a Trentino Mobilità è affidata altresì la gestione di immobili di proprietà comunale o nella disponibilità del Comune destinati a parcheggio.

Si tratta dei parcheggi di struttura Duomo e Palazzo Onda, delle aree di rimessaggio e di sosta autocaravan e dei parcheggi per biciclette.

1. Parcheggio Duomo

Il parcheggio interrato, in piazza Ezio Mosna (Finestra sull'Adige), conta **200** posti auto.

Le tariffe sono stabilite dalla Giunta comunale.

Gli incassi della gestione sono stati i seguenti:

	importo (netto IVA)	variazione su esercizio precedente
2016	€ 131.258,32	-1,4%
2017	€ 132.847,12	+1,2%
2018	€ 141.750,98	+6,5%
2019	€ 135.435,62	-4,5%
2020	€ 77.156,65	-43%
2021	€ 105.186,77	+36,3%
2022	€ 154.364,85	+46,75 %

Il **margin**e di gestione della struttura (differenza ricavi-costi) è sempre stato **attivo**, concorrendo positivamente alla formazione del canone di concessione corrisposto al Comune.

2. Parcheggio Palazzo Onda

Il parcheggio di Via Zambra conta **170** posti auto.

Le tariffe sono stabilite dalla Giunta comunale.

Gli introiti sono stati i seguenti:

	importo (netto IVA)	variazione su esercizio precedente
2016	€ 21.504,65	+ 14,4%
2017	€ 20.886,71	- 2,9%
2018	€ 23.718,80	+13,6%
2019	€ 24.421,27	+3,0%
2020	€ 17.109,44	-29,9%
2021	€ 27.227,25	+59,1%
2022	€ 18.047,59	-66,1%

Il **margin**e di gestione della struttura (differenza ricavi-costi) è sempre **in passivo**, compensato peraltro dalle componenti positive che concorrono alla formazione del canone di concessione corrisposto al Comune. Tale andamento è confermato anche per il 2022; le spese risultano essere superiori ai ricavi con una elevata incidenza dei costi di manutenzione/gestione oltre che del personale e una elevata contrazione dei ricavi rispetto all'anno precedente.

3. Area di rimessaggio autocaravan

L'area, ubicata a Trento Sud, in via Ragazzi del 99, conta **200** piazzole per il rimessaggio che è **riservato ai residenti nel Comune di Trento**.

L'area si mantiene occupata per intero.

La tariffa, per l'abbonamento annuale ovvero semestrale, è fissata dalla Giunta comunale.

Di seguito un riepilogo degli incassi:

	importo (netto IVA)	variazione su esercizio precedente
2016	€ 74.985,79	- 2,8%
2017	€ 75.800,51	+1,1%
2018	€ 76.606,36	+1,2%
2019	€ 78.571,06	+2,4%
2020	€ 78.123,31	-0,6%
2021	€ 78.198,51	+0,1%
2022	€ 78.480,31	+0,36%

Il margine di gestione della struttura è sempre stato **attivo**, concorrendo positivamente alla formazione del canone di concessione corrisposto al Comune.

4. Aree di sosta breve per autocaravan

La gestione dell'area di sosta breve (max 48 ore) **presso il parcheggio di attestamento "ex Zuffo"**, con **17** piazzole, comprensiva di servizio di carico e scarico acque, è iniziata nel 2009.

La tariffa è stabilita dalla Giunta comunale

Gli incassi della gestione sono stati i seguenti:

	importo (netto IVA)	variazione su esercizio precedente
2016	€ 11.044,25	+ 27,00%
2017	€ 8.475,42	-23,25%
2018	€ 9.298,35	+9,70%
2019	€ 9.424,57	+1,4%
2020	€ 4.780,34	-49,27%
2021	€ 6.015,57	+25,8%
2022	€ 8.387,95	+39,43%

Il margine di gestione della struttura è sempre stato **attivo**, con la sola eccezione del 2020, concorrendo positivamente alla formazione del canone di concessione corrisposto al Comune.

La gestione dell'area di sosta breve di **Via Fersina**, con **33** piazzole, dotate di allacciamenti alla rete elettrica e delimitate singolarmente da siepi e con servizio di carico e scarico acque, è stata affidata dapprima in via temporanea alla Società con deliberazione della Giunta comunale 23 luglio 2018, n. 135. La conferma dell'affidamento era subordinata al raggiungimento di una soglia di occupazione minima del 20% nonché al monitoraggio dell'andamento sotto il profilo della sostenibilità economica. L'affidamento è stato poi prorogato e infine confermato, fino a scadenza naturale della Convenzione generale, rispettivamente con deliberazioni GC 30 dicembre 2019, n. 278 e 31 agosto 2020, n. 212.

La Società ha a sua volta appaltato ad una Cooperativa sociale le attività di presidio permanente, pulizia e manutenzione, sostenendo in proprio investimenti per apportare delle migliorie (es. costruzione del locale cassa/guardiola e attivazione pulsante per l'apertura di emergenza).

Gli incassi della gestione sono stati i seguenti:

	importo (netto IVA)	variazione su esercizio precedente
2017	€ 1.498,35	
2018	€ 25.901,71	non confrontabile
2019	€ 43.603,98	+68%
2020	€ 41.310,31	-5,3%
2021	€ 66.019,79	+59,8%
2022	€ 86.230,65	+30,6%

Il margine di gestione della struttura è stato finora **in passivo**, compensato peraltro dalle componenti positive che concorrono alla formazione del canone di concessione corrisposto al Comune. Tuttavia, in base ai dati preconsuntivi, aggiornati a novembre, nell'esercizio 2022 è previsto il **raggiungimento del break-even point**.

5. Rimessaggio biciclette

In forza della Convenzione di affidamento n. 27587 racc. di data 25.07.2016 sono stati affidati in gestione ai Trentino Mobilità due ciclo-parcheggi:

- **via Dogana**: parcheggio per biciclette situato nei pressi della stazione ferroviaria di Trento, dotato di 200 stalli coperti, disposti su rastrelliere a due livelli;
- **via Saluga**: parcheggio per biciclette "Ex lavatoio pubblico alla Saluga", situato nelle vicinanze del punto di interscambio tra le linee urbane ed extraurbane di trasporto pubblico di piazza Venezia e in prossimità del Castello del Buonconsiglio. Il parcheggio può ospitare 38 biciclette disposte su rastrelliere a due livelli;

A questi si sono aggiunti, nel corso del periodo di affidamento, ulteriori ciclo-parcheggi:

- **area ex Zuffo**: parcheggio localizzato all'estremità sud del piazzale Zuffo che presenta 200 stalli bici, di cui 36 coperti (deliberazione GC 03.06.2019 n. 109);
- ulteriori 7 ciclo-parcheggi, realizzati dal Comune nel corso del periodo di affidamento allo scopo di fornire alla cittadinanza un ricovero chiuso, coperto e sicuro per le biciclette, visti il sempre maggior utilizzo di tale mezzo di trasporto e la volontà di incentivare l'intermodalità veicolare urbana. I nuovi ciclo-box sono stati affidati in gestione alla Società con deliberazione della Giunta comunale d.d. 26/4/2022 n. 86 e sono dislocati presso:
 - o parcheggio **Monte Baldo** (48 stalli)
 - o parcheggio **San Severino** (12 stalli)
 - o parcheggio **via Canestrini** (24 stalli)
 - o **Piedicastello** (24 stalli)
 - o parcheggio **Ospedale S. Chiara** (16 stalli)
 - o via **Untervegher** (16 stalli)
 - o parcheggio **Via Bartali** (12 stalli)

Con l'affidamento dei 7 nuovi cicloparcheggi è stato deliberato di modificare la modalità di accesso ai cicloparcheggi esistenti (Dogana, Saluga e Zuffo) - accessibili solamente con smart card (nominativa) del sistema Mobilità Integrata dei Trasporti in Trentino (M.I.T.T.) - e sono state definite nuove tariffe per l'accesso (eliminando di fatto la gratuità per gli utenti abbonati al trasporto pubblico). Ai cicloparcheggi si accede tramite QR-code posto sulla porta di ingresso del cicloparcheggio. Tale sistema, diversamente da quello precedente, permette un tracciamento di ingressi/uscite, consentendo così determinare il grado di utilizzo delle strutture che, allo stato attuale, permane ancora basso (non viene raggiunto il 50% di occupazione dei

posti disponibili). Il cicloparcheggio maggiormente utilizzato, anche per la sua posizione in un importante nodo di scambio, è quello presso la stazione ferroviaria.

Considerato che nei primi mesi di attivazione del nuovo servizio di rimessaggio biciclette (attivo da fine agosto 2022), lo stesso non ha ottenuto il risultato previsto (a novembre 2022 il numero degli utenti era pari a 20, a fronte di numero 7 nuove strutture di rimessaggio biciclette, corrispondenti a numero 152 posti), con deliberazione GC n. 277 del 14.11.2022 sono le tariffe per l'utilizzo dei cicloparcheggi sono state ridotte.

Poiché i costi di gestione (per energia elettrica, acqua, pulizie, manutenzione e personale) superano di gran lunga i ricavi, il **marginale di gestione è negativo**, come si evince dal riepilogo seguente:

	ricavi	costi
2016	€ 0	€ 1.925
2017	€ 0	€ 3.736
2018	€ 71	€ 5.025
2019	€ 31	€ 4.633
2020	€ 15	€ 4.791
2021	€ 27	€ 3.903
2022	€ 449	€ 17.433

Il notevole incremento dei costi del 2022 è motivato dal fatto che, come detto, sono stati presi in carico dalla Società n.7 nuovi cicloparcheggi come sopra elencati.

Nonostante il servizio in argomento non raggiunga ancora l'equilibrio dei costi e dei ricavi - generando un deficit che trova comunque copertura attraverso la compensazione con i risultati positivi di altre strutture gestite - è interesse dell'Amministrazione mantenere e implementare questa offerta per la mobilità sostenibile, introducendo i necessari correttivi atti a migliorarne fruibilità e sostenibilità economica. In questa direzione si pone la riduzione delle tariffe, disposta, in via sperimentale fino al 30 giugno 2023, con la citata deliberazione GC 277/2022.

La Società per parte sua ha apportato migliorie tecnologiche per il controllo accessi e, insieme al Comune, è stata realizzata a ottobre/novembre 2022 una campagna informativa sui canali social e una emittente tv locale.

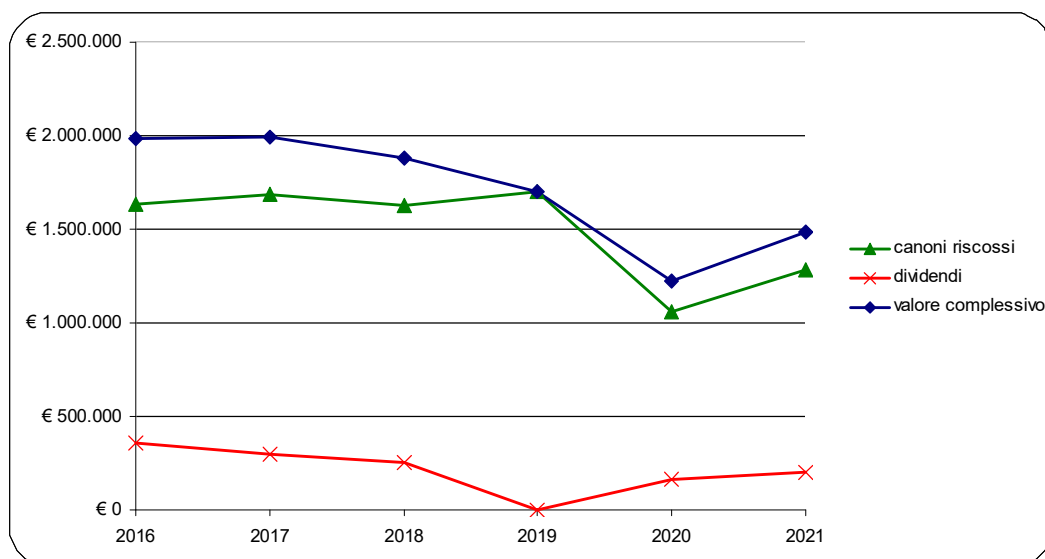
➤ In base alla Convenzione, la Società, per la gestione di immobili comunali destinati ad autorimesse e parcheggi, rimessaggio caravan e autocaravan, riconosce **al Comune di Trento il 75% della differenza tra il totale degli incassi al netto IVA e le spese di gestione ordinarie e straordinarie di tutti i parcheggi.**

Il **ritorno economico** della gestione dei parcheggi in struttura per il Comune è stato il seguente:

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
canone versato al Comune	€ 69.064	€ 60.311	€ 37.073	€ 64.886	€ 27.417	€ 57.190	€ 74.230

Il **ritorno economico complessivo, per il Comune di Trento**, della gestione di Trentino Mobilità, comprensivo delle entrate derivanti dalla distribuzione degli utili generati negli esercizi sociali ricompresi nel periodo di affidamento, è stato pertanto il seguente:

Esercizio sociale	a) Canone di concessione	b) Dividendi	TOTALE
2016	€ 1.630.606	€ 356.699,20	€ 1.987.305,20
2017	€ 1.688.823	€ 300.964,95	€ 1.989.788,95
2018	€ 1.623.733	€ 256.377,55	€ 1.880.111,55
2019	€ 1.703.721	€ 0	€ 1.703.721,00
2020	€ 1.059.594	€ 167.202,75	€ 1.226.797,75
2021	€ 1.282.822	€ 200.643,30	€ 1.483.465,30



○ ALTRI PARCHEGGI

Oltre ai parcheggi comunali, la Società gestisce altri parcheggi, di proprietà come il Parcheggio S.Chiera, ovvero di proprietà di terzi, come l'Autosilo Buonconsiglio o il parcheggio della Facoltà di Lettere dell'Università degli studi di Trento.

Queste gestioni rientrano comunque nella quota di attività svolta nell'interesse del Comune, concorrendo all'attuazione delle politiche complessive della sosta e della mobilità urbana, in particolare per quanto riguarda la funzione pertinenziale, ossia al fine di liberare stalli su strada a favore degli utenti occasionali.

La gestione di tali parcheggi è regolata in base ad accordi/contratti con gli enti o soggetti privati proprietari e i relativi costi e ricavi concorrono alla formazione del risultato di esercizio.

1. Parcheggio S.Chiera

Dopo l'inaugurazione il 14 luglio 2020, il 2021 è stato il primo anno completo di gestione del parcheggio, che ha una capienza di **188** posti auto (di cui 20 riservati), di proprietà della Società e dalla stessa realizzato con un costo finale dell'opera attestatosi su € 1.245.435,58, di cui € 185.789,55 a carico dell'APSS per la sistemazione del terreno di sua proprietà accorpato al parcheggio.

Il parcheggio è **principalmente destinato agli utenti dell'Ospedale**, al quale è adiacente. Questi i dati riferiti ai due esercizi 2020-2021:

	costi	ricavi
2020	€ 39.152,60	€ 36.788,31

2021	€ 78.950,37	€ 117.567,77
------	-------------	--------------

2. Parcheggio Autosilo Buonconsiglio

Il parcheggio multipiano **Autosilo Buonconsiglio** in via Petrarca è la struttura di maggiori dimensioni tra quelle gestite e conta **488 posti** auto.

La gestione è stata assunta da Trentino Mobilità a partire da agosto 2011, attraverso l'affitto del corrispondente ramo d'azienda dal proprietario Terfin s.r.l. Obiettivo principale di questa acquisizione, fortemente sostenuta dal Comune di Trento, è quello di consentire sempre di più un governo unitario dell'offerta di sosta nella città, con il maggior numero possibile di strutture esistenti affidate ad un gestore unico, in grado di attuare la politica di sosta stabilita dall'Amministrazione comunale.

Il presidio del parcheggio è affidato interamente al personale dipendente di Trentino Mobilità.

Le tariffe sono fissate dal Comune, salva la possibilità per la Società, di aggiornare annualmente le tariffe in misura non superiore alle variazioni emergenti dall'indice ISTAT sul costo della vita per famiglie di operai e impiegati riferito ai dodici mesi precedenti, previa comunicazione al Comune.

Sono previsti, accanto ai singoli ticket, anche diverse formule di abbonamento (completo, diurno, notturno, ecc...).

In proposito va ricordato che, già con deliberazione GC 192/2013, il Comune, allo scopo di ridurre la presenza dei mezzi sugli spazi pubblici in superficie ed aumentare la probabilità per gli utenti occasionali di trovare parcheggio libero in tempi brevi, visto l'alto tasso di occupazione degli stalli presenti nelle zone limitrofe, ha dato mandato alla Società di attivare un **abbonamento agevolato** per la sosta all'interno dell'Autosilo **a favore dei residenti** all'interno dell'area di pertinenza costituita da tutta la Z.T.L., dall'Area di Prima e Seconda corona blu e dall'Area di Prima corona rossa.

I **ricavi totali** della gestione (costituiti da soste occasionali, abbonamenti e introiti da spazi pubblicitari) sono stati i seguenti:

	Importo (netto IVA)	Variazione su esercizio precedente
2016	€ 584.411,25	+2,2 %
2017	€ 626.706,06	+7,2 %
2018	€ 687.721,04	+9,4 %
2019	€ 718.617,21	+4,5 %
2020	€ 538.811,05	-24,7 %
2021	€ 642.609,76	+19,3%

Il **canone di affitto** annuo previsto dall'accordo con la proprietà è costituito da una parte fissa di € 270.000 e da una quota variabile, calcolata nel 50% dell'incasso eccedente € 550.000 e viene aggiornato in base all'indice dei prezzi al consumo:

- € 289.592,96 nel 2016
- € 294.762,00 nel 2017
- € 335.976,96 nel 2018
- € 352.815,32 nel 2019
- € 267.622,04 nel 2020
- € 309.113,72 nel 2021

E' possibile pertanto rilevare un costante **marginale di gestione positivo** che si attesta, nel 2021, sui 90.000 euro.

3. Parcheggio pertinenziale Canossiane

La struttura, realizzata in via Pilati nel 2011, conta **92 box** auto e ha una

funzione pertinenziale.

Trentino Mobilità pone in vendita il diritto di superficie fino al 2094 per posti auto o box auto all'interno del garage.

I posti auto e i box saranno soggetti a vincolo di pertinenzialità: ciascuno di essi non potrà cioè essere ceduto separatamente dall'unità immobiliare cui è associato.

I soggetti ammessi all'acquisto sono i proprietari di una unità immobiliare situata all'interno dell'area di pertinenzialità individuata nel centro storico di Trento e area limitrofa a sud-est.

Attraverso apposito bando di vendita, la Società ha ceduto 82 porzioni materiali, raggiungendo nel 2016 la copertura con i ricavi, del costo complessivo sostenuto dalla Società per la progettazione e la costruzione dell'opera.

Al 31 dicembre 2021 la Società rimane proprietaria di 8 box doppi e 1 triplo.

Di questi, 6 sono attualmente concessi in locazione, possibilità che è stata attivata a partire dal 2014 al fine di migliorare la sostenibilità economica della gestione.

Nel corso del periodo considerato, sono stati sostenuti importanti investimenti per la sistemazione dell'immobile sulla base di un accordo siglato nel 2017 tra Società e condominio (in particolare: impermeabilizzazioni, griglie di aerazione).

4. Parcheggio RSA via della Collina

La gestione di questa piccola struttura, assunta nel 2015 in base ad un accordo con l'APSP "Civica di Trento", è terminata nel 2020, allorché il contratto in scadenza non è stato rinnovato, in attesa del completamento dei lavori di ripristino strutturale necessari a garantirne la fruibilità dopo il crollo del solaio nell'autunno del 2019.

Il parcheggio, con 10 posti auto, ha assolto durante la gestione una **funzione pertinenziale**. La Società ha proposto contratti di abbonamento annuali, con una scarsa soglia di occupazione: 2 posti nel 2016 e nel 2017, 1 solo nel 2018 e nel 2019. Il margine annuo di gestione, tenuto conto degli introiti limitati e dei costi (ammortamento lavori realizzati, costi amministrativi e di presidio minimo), è stato sempre negativo per € 1.000-1.500 sicché non è stato versato alcun canone alla proprietà.

5. Parcheggio "Lettere" via Tomaso Gar

I posti auto gestiti dal 18 gennaio 2016 nel secondo piano interrato del Dipartimento di Lettere, sulla base di un contratto di locazione (canone: € 40.000/anno) stipulato con l'Università degli Studi di Trento di durata quinquennale, sono **100** e sono riservati agli abbonati.

Le modalità di gestione del parcheggio sono state definite in accordo con il Comune, principalmente in **funzione pertinenziale**, riservando il parcheggio ai residenti nell'area ricompresa nel centro storico con corrispondente rinuncia al permesso per la sosta su strada. La tariffa annuale agevolata di abbonamento è stata stabilita in 600 €/anno per la prima auto e 700 €/anno per la seconda. A partire da marzo 2017, peraltro, il Comune, al fine di incrementare la quota di utilizzo del parcheggio, allora ferma al 50%, ha acconsentito alla possibilità di rilasciare abbonamenti anche ai non residenti, però con tariffa più elevata (€ 800/anno).

L'occupazione del parcheggio è conseguentemente aumentata fino a raggiungere la **saturatione**.

Il contratto di locazione, in scadenza nel gennaio 2021 è stato successivamente rinnovato fino al 17 ottobre 2023.

Il **marginе di gestione** di questa struttura, dopo i primi anni di avviamento, si mantiene **positivo**. L'andamento economico della gestione è stato infatti il seguente:

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
--	------	------	------	------	------	------

costi (€)	39.138,08	40.000,00	42.444,25	40.918,00	47.013,03	50.243,60
ricavi (€)	18.509,65	32.823,00	48.245,48	56.668,57	54.070,56	51.875,06

◆ IA.2 - ALTRI SERVIZI CONNESSI CON LA MOBILITÀ URBANA

In base alla convenzione, a Trentino Mobilità è affidata anche la gestione di altri servizi connessi alla mobilità urbana, specificamente disciplinati dal Disciplinare allegato B.

Rientrano in questo ambito di attività:

- la gestione delle autorizzazioni al transito e/o sosta in ZTL, ZRU e zone con particolari limitazioni alla circolazione;
- servizi di mobilità innovativa, alternativa all'utilizzo dell'automobile privata e dunque sostenibile, come il bike sharing e il car sharing.

○ La gestione dei permessi per il transito e/o la sosta in ZTL

Il rilascio dei permessi affidato alla Società riguarda nello specifico:

- a) l'accesso e/o la sosta nella Zona a Traffico Limitato;
- b) la sosta negli spazi blu, nelle zone colorate (aziende, residenti);
- c) la sosta nelle Zone di Rilevanza Urbanistica;
- d) la circolazione e sosta dei veicoli a servizio delle persone invalide;
- e) la sosta di medici in visita urgente;
- f) l'accesso e/o sosta in zone in cui vigono particolari limitazioni alla circolazione.

Questo servizio, erogato tramite apposito Sportello e canale on-line e attivato a partire dal 4 luglio 2017 in corrispondenza con l'entrata in funzione dei Varchi elettronici, è svolto in stretta collaborazione con il Corpo Polizia locale, in particolare per il profilo relativo alla tenuta e aggiornamento dell'elenco dei veicoli autorizzati all'accesso e/o sosta in ZTL (white list).

I presupposti per il rilascio dei permessi, la delimitazione delle aree ad accesso limitato nonché le tariffe sono stabilite dall'Amministrazione comunale alla quale competono i relativi incassi.

Per questo servizio spetta alla Società un **corrispettivo annuo di € 90.000,00** + IVA, soggetto a rivalutazione annuale in base all'indice F.O.I. dell'ISTAT.

Di seguito un riepilogo del numero di permessi rilasciati nel periodo di affidamento distinti per tipologia:

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
residenti ZTL	599	1291	1351	1181	1092	1117
altre autorizzazioni annuali per ZTL (operatori, servizi pubblici, medici ecc...)	1498	2591	2365	2669	2503	2367
permessi mensili imprese ZTL	126	272	240	196	222	183
residenti in zone a pagamento e ZRU	1624	2953	3026	3122	2502	2811

altre autorizzazioni	90	261	193	153	270	272
disabili (permanenti e temporanei)	211	401	438	269	434	536
totale	4148	7769	7613	7590	7023	7186

o **Il Bike Sharing**

Il servizio di prestito gratuito di biciclette “Centro in bici”, è attivo sin dal 2003, è rimasto immutato negli anni a meno di una progressiva riduzione nel numero di mezzi effettivamente disponibili. L’usura dei mezzi, unitamente a furti ed atti vandalici, ha comportato infatti la necessità di dismettere nel tempo un numero significativo di biciclette. Utilizzando il contributo concesso a fine 2013 dal Comune di Trento a questo scopo pari ad Euro 20.000,00, **nel 2014** la società ha **rinnovato gran parte del parco biciclette** destinato a questo servizio, con 74 nuove biciclette, delle 84 complessive presenti sulle strade cittadine. Gli utenti iscritti (in possesso cioè della chiave che permette il prelievo delle biciclette) hanno raggiunto, alla fine del 2015, la quota di 850 circa.

L'utilizzo del servizio risulta mediamente elevato, con punte nei mesi di primavera e tarda estate nei quali è frequente l'utilizzo di tutti i mezzi disponibili anche se non esistono dati precisi mancando un sistema automatico di rilevazione di prelievi e consegne.

Nel 2011 si è delineato il progetto di **bike sharing point to point “E-Motion”** promosso e finanziato dalla Provincia, che il Comune, insieme con Trentino Mobilità, hanno provveduto a caratterizzare per la città, definendo ubicazione delle postazioni e numero di mezzi, distinti tra biciclette tradizionali e a pedalata assistita (elettriche). Il servizio è stato **attivato nel 2014** nei Comuni di Trento, Rovereto e Pergine Valsugana. In considerazione di questo progetto, Comune e società hanno concordato di mantenere in funzione il servizio “C’entro in bici”, **trasferendo però le rastrelliere presso i principali parcheggi di attestamento e le stazioni ferroviaria e autocorriere**. I due servizi in effetti si rivolgono ad utenze diverse: “E-motion” si rivolge a tutti i *city users* (residenti e non) per spostamenti non sistematici, mentre “C’entro in bici” è apprezzato soprattutto dai lavoratori pendolari.

Il servizio di bike sharing “Centro in bici” conta ad oggi 84 biciclette su n.9 postazioni. Le persone iscritte sono quasi mille. La tipologia del sistema non permette un tracciamento sugli utilizzi che si può però ragionevolmente stimare in circa 10.000 utilizzi annui.

Le biciclette sono collocate in punti della città dove è possibile l’interscambio modale (Piazza Dante/stazione FFSS; Piazza Dante/via Torre Vanga - stazione autocorriere; Piazza Dante/ pista ciclabile di fronte al Palazzo della Regione; Via Dogana/ stazione Ferrovia Trento-Malé; Piazza Vicenza; Parcheggio di via Monte Baldo; Parcheggio ex Zuffo; Parcheggio Duomo; Parcheggio via Canestrini).

I costi del servizio per la manutenzione, i ricambi, il controllo della correttezza degli utilizzi, lo sportello e l’attività amministrativa, l’ammortamento delle rastrelliere, la riparazione degli atti vandalici superano i ricavi del servizio costituiti dal provento delle sanzioni per scorretto utilizzo del servizio e dal **corrispettivo comunale, quantificato in € 16.000,00 annui + IVA** con rivalutazione in base all’indice F.O.I. dell’ISTAT.

A partire dal 2022, anche sulla base delle analisi effettuate dalla Società in merito ai nuovi servizi di bike sharing presenti sul mercato con le relative evoluzioni tecnologiche, è iniziato un percorso di ripensamento del servizio in oggetto che ad oggi è ancora in corso. Si sta infatti valutando se dismettere il servizio e fare quindi affidamento solo sul servizio di bike sharing provinciale E-Motion (che conta n.41 stazioni sul territorio comunale) o se sostituirlo con sistemi diversi e più flessibili quali il

free-floating.

- **Il Car Sharing**

Tra i servizi connessi alla mobilità urbana sostenibile affidati alla Società figura anche il car sharing, al quale fa riferimento il disciplinare allegato B) alla Convenzione 27587 racc. del 25 luglio 2016, all'art. 8 che prevede che: *“La Società direttamente o tramite società partecipate, potrà svolgere inoltre i servizi di car sharing car pooling e altri che l'Amministrazione decidesse di introdurre sul territorio comunale nell'ottica della mobilità sostenibile”*.

Il servizio di car sharing è stato svolto fino ad ottobre 2022 dalla **società cooperativa Car sharing Trentino**, nata nel 2009 per fornire il servizio a Trento e successivamente allargatasi ad altri centri (Pergine Valsugana, Riva del Garda, Rovereto). Nel 2019 le vetture a disposizione hanno raggiunto il numero di 14 di cui 11 su Trento con un numero di utilizzatori diversi, nell'anno, di oltre 300.

Trentino Mobilità detiene dal 2010 una partecipazione nella suddetta società cooperativa, alla quale ha fornito supporto logistico ed operativo (sportello, amministrazione, direzione operativa) a fronte di un corrispettivo annuo di € 9.000,00, poi ridotto, a partire dal 2020, ad € 7.000,00 + IVA.

L'andamento della gestione di questo servizio nel corso del periodo considerato è stato altalenante. Se in una prima fase il trend di utilizzo dell'auto condivisa è risultato in crescita, è pur vero che i risultati, dal punto di vista economico, si sono mantenuti appena intorno all'equilibrio fino a subire un deciso peggioramento per effetto dell'impatto delle misure di contenimento della pandemia Covid-19 con conseguente riduzione della domanda.

Con la deliberazione del Consiglio comunale d.d. 16.12.2021 n. 176, con la quale è stata approvata la revisione ordinaria delle partecipazioni societarie, ai fini di una corretta gestione delle risorse pubbliche investite indirettamente nella cooperativa, vista l'assenza di prospettive certe di recupero di redditività e sostenibilità del servizio, è stata data indicazione a Trentino Mobilità *“di non partecipare all'eventuale ricapitalizzazione di Car Sharing Trentino soc. coop. e di valutare, al termine del prossimo esercizio, assieme all'Amministrazione comunale e agli altri soci che condividono il controllo analogo, il permanere delle condizioni per il mantenimento della partecipazione ovvero, in caso di liquidazione della Società, di elaborare un progetto per l'assunzione ex novo del servizio nell'ambito del nuovo PUMS di prossima adozione”*.

Esperiti inutilmente ulteriori tentativi di conservazione della continuità aziendale, a causa di uno stato di crisi di bilancio divenuta da ultimo irreversibile con l'azzeramento del patrimonio, Car Sharing trentino è stata infine posta in liquidazione per decisione dell'assemblea straordinaria del 29 novembre 2021.

Di fatto, dalle analisi svolte dalla stessa Trentino Mobilità, risulta che il car sharing nel contesto della città di Trento sia destinato a svolgere comunque un ruolo marginale nell'ambito dell'offerta complessiva di mezzi di mobilità alternativa all'automezzo privato, come il trasporto pubblico, il servizio taxi, il bike sharing, i monopattini elettrici, questi ultimi attualmente messi a disposizione da due operatori economici autorizzati dal Comune.

I.B ANALISI DELLA PARTECIPAZIONE

Passando all'analisi della partecipazione societaria del Comune, occorre preliminarmente ricordare che, a fronte di una gestione sempre in attivo, il **ritorno economico** sotto forma di dividendo, come già evidenziato in precedenza, è stato il seguente (si considerano gli esercizi sociali inclusi nel periodo dell'attuale affidamento, decorso dal 1° luglio 2016):

BILANCIO DEL COMUNE	ESERCIZIO SOCIALE	DIVIDENDI DA UTILE DISTRIBUITO
2017	2016	€ 356.699,20
2018	2017	€ 300.964,95
2019	2018	€ 256.377,55
2020	2019	€ 0,00
2021	2020	€ 167.202,75
2022	2021	€ 200.643,30

Per quanto riguarda l'analisi dei bilanci della Società nel quadriennio, occorre considerare l'incidenza, comune alle aziende del settore, della pandemia Covid - 19 che ha comportato un'importante contrazione dell'attività svolta e conseguentemente del valore della produzione, con riflessi anche sulle altre voci di bilancio.

Nel 2020, in occasione dell'approvazione del bilancio, l'Assemblea dei soci ha deciso di non procedere alla distribuzione dell'utile 2019, accantonando l'importo interamente a riserva, al fine di preservare la liquidità aziendale. Ciò in considerazione della sensibile riduzione degli introiti (sostanzialmente azzerati nel periodo marzo-aprile 2020) e alla necessità comunque di far fronte a impegni finanziari verso fornitori (in particolare per i lavori del Parcheggio S.Chiara) e personale (anticipo cassa integrazione).

Questa decisione, accanto alla dilazione concordata nel 2020 dei pagamenti dovuti al Comune a titolo di canone annuo di concessione, ha consentito alla Società di superare il periodo emergenziale senza ripercussioni sull'equilibrio economico-finanziario e sui servizi offerti all'utenza.

Lo **stato patrimoniale**, riclassificato con metodo finanziario, presenta il seguente andamento:

ATTIVO	2018	%	2019	%	2020	%	2021	%
Attivo immobilizzato	€ 3.074.810	57,61	€ 3.376.169	59,14	€ 4.247.968	70,82	€ 4.264.866	66,19
Magazzino	€ 581.680	10,90	€ 601.201	10,53	€ 586.550	9,78	€ 526.407	8,17
A breve termine	€ 1.680.439	31,49	€ 1.730.991	30,32	€ 1.163.869	19,40	€ 1.651.888	25,64
A medio e lungo termine	€ 0	0	€ 0	0	€ 0	0	€ 0	0
TOTALE	€ 5.336.929	100,00	€ 5.708.361	100,00	€ 5.998.387	100	€ 6.443.161	100,00

PASSIVO	2018	%	2019	%	2020	%	2021	%
a breve termine	€ 1.217.217	22,81	€ 1.452.031	25,44	€ 1.346.587	22,45	€ 1.620.962	25,16
a medio e lungo termine	€ 450.071	8,43	€ 447.466	7,84	€ 423.314	7,06	€ 379.847	5,90
Tot. debiti verso terzi	€ 1.667.288	31,24	€ 1.899.497	33,28	€ 1.769.901	29,51	€ 2.000.809	31,05
Patrimonio netto	€ 3.669.641	68,76	€ 3.808.864	66,72	€ 4.228.486	70,49	€ 4.442.352	68,95
TOTALE	€ 5.336.929	100	€ 5.708.361	100,00	€ 5.998.387	100,00	€ 6.443.161	100,00

Il **conto economico**, riclassificato a valore aggiunto, presenta il seguente andamento:

	2018	%	2019	%	2020	%	2021	%
Valore della produzione	€ 4.268.886	100,00	€ 4.518.177	100,00	€ 3.544.106	100,00	€ 4.258.978	100,00
Valore aggiunto	€ 1.254.200	29,4	€ 1.303.947	28,9	€ 1.234.065	34,8	€ 1.457.364	34,2
Margine operativo lordo	€ 666.691	15,6	€ 674.773	14,9	€ 597.776	16,9	€ 709.800	16,7
Margine operativo netto (risultato operativo)	€ 603.318	14,1	€ 613.573	13,6	€ 520.611	14,7	€ 571.026	13,4
Risultato ante imposte	€ 595.250	13,9	€ 613.449	13,6	€ 519.119	14,6	€ 571.022	13,4
Risultato di esercizio	€ 428.357	10,00	€ 444.984	9,8	€ 417.120	11,8	€ 410.849	9,6

Come si evince dalla tabella, il margine operativo lordo, ossia il volume d'affari ha subito, nell'anno 2020 un decremento dovuto alla pandemia, per poi risalire nel 2021. Si evidenzia inoltre che la Società **ha comunque chiuso tutti gli esercizi in utile**.

Trentino Mobilità, in quanto società a controllo pubblico, è tenuta, in base all'art. 6

del D.Lgs. 175/2016 (Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica) a redigere annualmente e allegare al bilancio di esercizio, una **relazione sul governo societario comprendente il programma di valutazione del rischio**, previsto a tutela delle risorse pubbliche investite dai soci nella società, con lo scopo di intercettare, prima che producano effetto, i segnali di una possibile crisi d'impresa e consentire quindi l'adozione tempestiva dei *“provvedimenti necessari al fine di prevenire l'aggravamento della crisi, di correggerne gli effetti ed eliminarne le cause, attraverso un idoneo piano di risanamento”*. Gli indicatori adottati attengono alla solidità patrimoniale, economica e finanziaria dell'azienda.

Nel periodo considerato, non si registrano sforamenti significativi delle soglie di allerta relative agli indici assunti dalla Società come parametro, che sono:

- a) quanto allo stato patrimoniale:
 - margine di tesoreria
 - margine di struttura
 - margine di disponibilità
 - indice di liquidità
 - indice di disponibilità
 - indice di copertura delle immobilizzazioni con capitale proprio
 - solidità (debito/equity)
 - indice di indipendenza finanziaria
 - leverage (attivo/capitale proprio)
- b) quanto al conto economico:
 - MOL o EBITDA
 - reddito operativo (EBIT)
 - return on equity (ROE)
 - return on investment (ROI)
 - return on sales (ROS)
- c) altri indici ed indicatori:
 - indice di rotazione del capitale investito (ROT)
 - flusso di cassa della gestione caratteristica prima delle variazioni del CCN
 - flusso di cassa della gestione caratteristica dopo le variazioni del CCN
 - rapporto tra PFN e EBITDA

Le uniche eccezioni sono rappresentate dal margine di tesoreria e dall'indice di rotazione del capitale investito dell'esercizio 2020 che però risentono della situazione contingente della pandemia Covid-19 la quale ha avuto un impatto negativo generalizzato anche sugli altri indici patrimoniali ed economici. In particolare, i minori ricavi sono stati solo parzialmente compensati da minori costi, anche perché la Società ha sostenuto con risorse proprie i lavori di realizzazione del Parcheggio S.Chiera. Trattandosi peraltro di una situazione eccezionale e transitoria, con prospettiva di rientro già con l'esercizio successivo, come in effetti è poi avvenuto, la Società non ha ritenuto di adottare alcun provvedimento o intervento specifico.

L'analisi complessiva degli indicatori oggetto di monitoraggio, nelle relazioni degli anni 2019 (comprensiva dei dati dei bilanci 2017 e 2018), 2020 e 2021 porta a ritenere il profilo della **solidità finanziaria e patrimoniale della Società** tale da non far emergere incertezze circa l'eventuale presenza di situazioni di rischio di crisi aziendale.

Organico

Trentino Mobilità conta, al 31 dicembre 2021, su di un **organico** stabile di **20** persone composto da un direttore, 1 impiegato legale-amministrativo, 2 impiegati amministrativi per segreteria/amministrazione + 3 a presidio dello sportello, 6 ausiliari incaricati del controllo della sosta, 5 ausiliari incaricati della gestione, cui si aggiungono, per il servizio logistico TRENto YOU un impiegato responsabile del servizio a tempo determinato ed un operaio magazziniere/autista:

	Direttore (quadro)	Impiegati	Ausiliari	addetti TRENto YOU	TOTALE
personale	1	6	11	2	20

A differenza del numero complessivo, che rappresenta la consistenza dell'organico al 31 dicembre, il numero medio dei dipendenti corrisponde al valore su 12 mesi, tenuto conto anche degli impiegati a tempo parziale (unità equivalenti) e degli eventuali stagionali.

Considerando i valori medi, l'andamento dell'organico è stato il seguente:

2016	2017	2018	2019	2020	2021
13,00	14,00	15,00	16,00	17,00	19,57

L'incremento progressivo del personale nel periodo considerato è motivato dall'ampliamento dei servizi affidati dal Comune di Trento (come TREN-to YOU) ed anche da parte di altre Amministrazioni, che nel frattempo sono entrate nella compagine. Al contempo va considerato anche che la Società, in quanto in house, è tenuta a presidiare aspetti disciplinati da normative pubblicistiche (approvvigionamento beni e servizi e affidamento lavori, trasparenza, anticorruzione, reclutamento del personale ecc...) che assorbono una quota delle risorse impiegatizie e la direzione. Sul fronte degli ausiliari addetti al controllo, l'organico è stato potenziato anche in ragione delle nuove funzioni attribuite ex art. 12-bis Codice della Strada.

I **costi del personale** hanno registrato, corrispondentemente, il seguente andamento:

	salari e stipendi	oneri sociali	TFR	trattamento quiescenza e simili	altri costi	TOTALE
2016	€ 359.871,00	€ 114.184,00	€ 21.479,00	€ 7.093,00	€ 2.366,00	€ 504.993,00
2017	€ 396.634,00	€ 123.997,00	€ 24.796,00	€ 7.200,00	€ 2.090,00	€ 554.717,00
2018	€ 418.910,00	€ 131.261,00	€ 28.085,00	€ 7.063,00	€ 2.190,00	€ 587.509,00
2019	€ 455.653,00	€ 135.838,00	€ 25.639,00	€ 9.634,00	€ 2.410,00	€ 629.174,00
2020	€ 458.878,00	€ 134.627,00	€ 19.750,00	€ 20.454,00	€ 2.580,00	€ 636.289,00
2021	€ 537.242,00	€ 157.502,00	€ 26.188,00	€ 24.042,00	€ 2.590,00	€ 747.564,00

Misure di contenimento delle spese

Il Comune di Trento, in qualità di socio capofila della compagine, svolge nei confronti di Trentino Mobilità una funzione di indirizzo generale in merito alla razionalizzazione delle spese di funzionamento nell'ambito, più generale, del controllo economico - finanziario previsto dal Regolamento sui controlli interni nei confronti di tutte le partecipate.

A livello locale, la norma di riferimento, data dall'art. 8 comma 3 della LP 27/2010, prevede che le misure di contenimento della spesa delle società controllate dagli enti locali siano stabilite con lo strumento dell'intesa tra Provincia Autonoma di Trento e Consiglio delle Autonomie locali, trattandosi di materia che rientra nella finanza locale.

A riguardo una prima intesa è stata raggiunta il 20 settembre 2012, con la

sottoscrizione, da parte di Provincia Autonoma di Trento e Consiglio delle Autonomie, di un Protocollo d'intesa per il contenimento delle spese delle società controllate dagli enti locali. Il Protocollo è stato successivamente oggetto di riesame, anche a fini di una sua attualizzazione rispetto al quadro normativo di riferimento nel frattempo mutato (es. entrata in vigore, nel 2016, del Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica). Ad oggi peraltro un nuovo Protocollo non è stato ancora siglato.

Il Comune procede pertanto annualmente in sede di definizione dei contenuti della Sezione Strategica del Documento Unico di Programmazione, ad inserire specifici indirizzi, destinati, tra le altre società controllate, anche a Trentino Mobilità, in merito alla razionalizzazione delle spese. La Società è tenuta a rispettare, oltre al Protocollo del 2012, anche le linee guida contenute in provvedimenti comunali nelle sottoelencate categorie:

- conferimento di incarichi di studio, ricerca, consulenza e collaborazione: rispetto dei principi desumibili dalle linee di indirizzo contenute nell'allegato F del Regolamento organico generale del personale approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 151 dd. 22.11.2017, riducendo l'importo complessivo di spesa del 5% rispetto alla media della spesa riferita agli esercizi 2010-2011; il superamento di detto limite deve essere motivato e preventivamente autorizzato dal Comune; trasmissione semestrale al Comune degli incarichi conferiti;

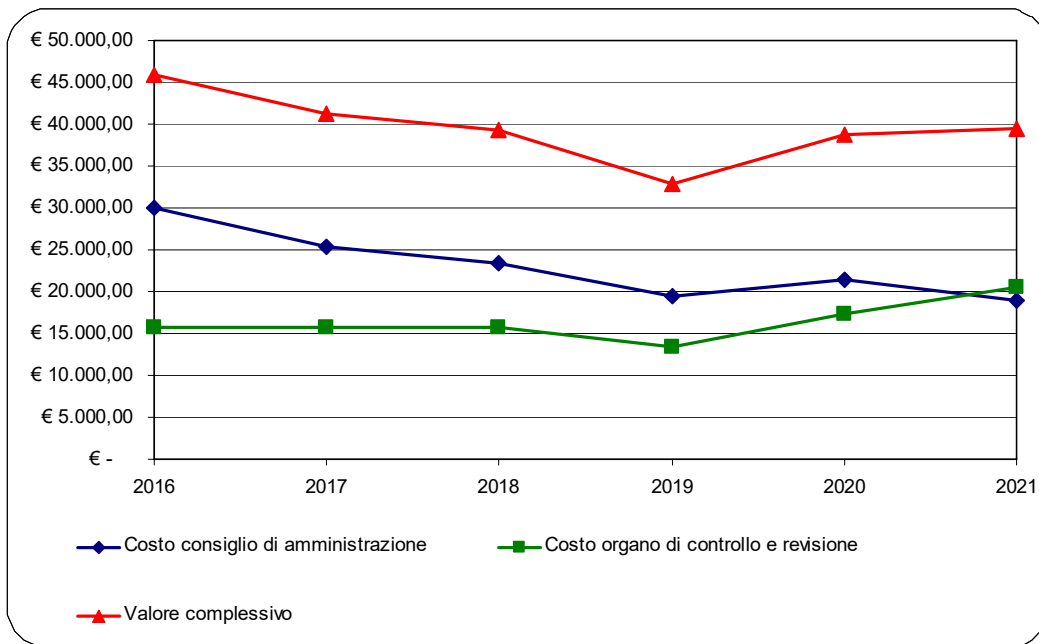
- spese di natura discrezionale: contenimento e razionalizzazione delle spese di natura discrezionale quali le spese concernenti mostre e relative pubblicazioni e attività promozionali, convegni, manifestazioni, pubblicità, iniziative di comunicazione, realizzazione e acquisto pubblicazioni, anche on line, produzioni audiovisive, progetti grafici, sponsorizzazioni; il limite massimo per dette spese è pari a quello sostenuto nel 2012, ad esclusione di quelle che costituiscono diretto espletamento dell'oggetto statutario, cioè che rappresentano la mission dell'azienda, nonché delle spese legate alle attività di comunicazione e/o informazione strettamente funzionali allo svolgimento delle attività istituzionali;

- personale: richiesta preventiva al Comune/ai comuni soci (per il tramite del Comune di Trento), dell'autorizzazione all'assunzione di nuovo personale a tempo indeterminato e determinato, non prevista in precedenti atti di affidamento di servizi ovvero che determini un incremento della spesa complessiva per il personale; sono comunque autorizzate le assunzioni di personale stagionale, nonché di personale a tempo determinato assunto per coprire temporanee assenze legate alle ferie o congedi vari. Di tutte le necessità assunzionali di cui sopra l'Amministrazione deve essere comunque preventivamente informata. Per quanto riguarda il trattamento economico di dipendenti e dirigenti, nelle more dell'intesa tra Provincia Autonoma di Trento e Consiglio delle Autonomie locali richiesta dall'art. 18bis comma 7 della LP 1/2005, le società controllate rispettano i limiti massimi disposti dalla Provincia per le società dalla medesima controllate e attualmente definiti nella deliberazione della Giunta provinciale d.d. 9.5.2018 n. 787. In materia di criteri e modalità di reclutamento del personale le società controllate si adeguano alle disposizioni della L.R. 18.12.2017, n. 10, che alla stregua delle disposizioni vigenti a livello statale, impone di adottare criteri di selezione ispirati ai principi di trasparenza ed imparzialità previsti per il pubblico impiego.

Il Comune verifica il rispetto dei suddetti limiti anche attraverso l'attività di controllo interno svolta dal Collegio Sindacale che riferisce nel merito nell'ambito della relazione allegata al bilancio di esercizio. Lo stesso Presidente del consiglio di amministrazione è tenuto ad attestare il rispetto degli indirizzi del Comune nell'ambito della propria relazione al bilancio o nella nota integrativa.

L'andamento delle spese per gli organi sociali nel periodo considerato è rappresentato nella tabella seguente. Per quanto riguarda il **consiglio di amministrazione** il costo è diminuito rispetto al triennio 2016-2018:

	Costo consiglio di amministrazione	Costo organo di controllo e revisione	Valore complessivo
2016	€ 30.052,00	€ 15.800,00	€ 45.852,00
2017	€ 25.400,00	€ 15.800,00	€ 41.200,00
2018	€ 23.400,00	€ 15.800,00	€ 39.200,00
2019	€ 19.463,00	€ 13.401,00	€ 32.864,00
2020	€ 21.470,00	€ 17.368,00	€ 38.838,00
2021	€ 19.000,00	€ 20.484,00	€ 39.484,00



II. LA FUTURA GESTIONE DEI SERVIZI DI MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE DEL COMUNE DI TRENTO. CARATTERISTICHE ED OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO.

Si evidenzia che per l'Amministrazione comunale, anche alla luce dei risultati positivi della gestione attuale, risulta di fondamentale importanza **mantenere la connessione e l'integrazione dei servizi di gestione della sosta, su area pubblica ovvero in struttura, con gli altri servizi relativi alla gestione della mobilità** nel suo complesso, come il rilascio dei permessi di accesso e sosta in ZTL e l'attivazione di servizi di mobilità alternativa.

È di tutta evidenza infatti che il percorso di transizione ecologica e rigenerazione urbana, nell'ambito del quale si collocano funzionalmente le politiche sulla mobilità del Comune, richiede azioni e interventi coordinati che possono essere efficacemente realizzati solo con un unico gestore, attuatore delle politiche decise dall'Amministrazione.

I servizi che il Comune intende quindi unitariamente gestire sono i seguenti:

A) la gestione ed il controllo della sosta e, nello specifico:

A1) la gestione unitaria ed omnicomprensiva del servizio relativo alla sosta a pagamento, senza custodia, sui posti auto situati su piazze e strade in disponibilità al Comune di Trento.

Nel servizio si ritiene di includere le funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta nell'ambito dell'area oggetto di affidamento, come definita in Allegato 2, che ricomprende – in virtù di quanto disposto dal citato art.12-bis del D.Lgs. 285/1992 - anche stalli che, sia pur non destinati alla sosta a pagamento, si trovino comunque in adiacenza a questi ultimi, tanto da presentarsi come un'unica area di sosta. Ai sensi di quanto disposto dal medesimo art.12-bis, sono compresi i poteri di contestazione delle infrazioni di cui agli articoli 7, 157 e 158, nonché di disporre la rimozione dei veicoli ai sensi dell'articolo 159 del Codice della Strada.

Le "aree di sosta" (corrispondenti alle vie/piazze con stalli di sosta a pagamento, così definite nella planimetria allegata) possono essere incrementate o modificate in esecuzione degli atti programmatici del Comune (in primo luogo il Piano urbano della Mobilità Sostenibile), con Deliberazione della Giunta Comunale; in tal caso la consegna al concessionario avviene con verbali di consegna sottoscritti dalla Società e dal Comune, ai quali deve essere allegata la suddetta planimetria opportunamente modificata/integrata.

A2) la realizzazione di infrastrutture destinate ad autorimesse e parcheggi con ciò intendendosi ogni attività necessaria dalla progettazione alla realizzazione nonché alla loro gestione e manutenzione;

A3) la gestione di immobili/aree delimitate di proprietà comunale o nella disponibilità a qualsiasi titolo del Comune, destinati/e ad autorimesse e parcheggi, rimessaggio di autocaravan e caravan, aree sosta per autocaravan, parcheggio per biciclette o altri veicoli.

Il Gestore dovrà provvedere alla gestione dei posti auto in esecuzione degli atti programmatici approvati dal Comune (in primo luogo il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) in materia di aree destinate alla sosta, di orari, di tariffe, trattamento residenti ed altre categorie particolari di utenti, secondo le indicazioni che saranno puntualmente contenute nella Convenzione di affidamento e nel rispetto di tutte le disposizioni del Codice della Strada.

B) la gestione dei seguenti servizi accessori connessi alla mobilità urbana:

B1) le procedure di gestione per il rilascio, agli aventi diritto, dei seguenti titoli autorizzativi:

- transito/sosta nelle Zone a Traffico Limitato;
- sosta negli spazi blu delle aree regolamentate (zone di prima e seconda corona, zona

gialla, zona viola);

- sosta nelle Zone di rilevanza urbanistica;
- circolazione e sosta dei veicoli a servizio delle persone invalide
- sosta dei medici in visita urgente
- accesso e/o sosta in zone in cui vigono particolari modalità di accesso e/o regolamentazioni.

Si ritiene di affidare al Gestore anche le procedure per il rilascio dei **permessi temporanei** di cui al Disciplinare per la circolazione veicolare nella zona a traffico limitato (ad oggi approvato con delibera G.C. n. 290 del 27.12.2018) e alla Ordinanza dirigenziale n.32/2022/27 o alle successive che venissero emanate. L'affidamento di tale servizio è peraltro subordinato alla definizione delle modalità operative di rilascio degli stessi con apposito atto del Dirigente della struttura competente;

B2) la gestione dei servizi connessi alla mobilità urbana (car pooling, car sharing, bike sharing ecc...);

B3) la promozione e l'elaborazione di studi finalizzati ad individuare le migliori condizioni nonché la funzionalità della viabilità e dell'utilizzazione delle aree urbane nel rispetto del benessere e della sicurezza dell'utenza pedonale ed automobilistica, nonché il monitoraggio del traffico viario e l'educazione all'uso corretto e funzionale dei veicoli e dei mezzi di trasporto pubblici e privati;

B4) compatibilmente con l'oggetto sociale, con la normativa tempo per tempo vigente e con la sostenibilità economica della gestione, ogni altra attività affine, connessa o complementare a quelle sopra indicate che il Comune, con deliberazione della Giunta comunale, intenda affidare per motivi di interesse pubblico.

In corrispondenza delle prestazioni richieste al Gestore, l'Amministrazione intende assegnare **specifici standard di qualità**, di seguito illustrati.

Il Gestore è tenuto ad applicare e tenere aggiornata la Carta della qualità dei servizi, pubblicata sul sito internet aziendale, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2 comma 461 della Legge 24.12.2007 n.244. Il Gestore si impegna a tenere aggiornati i contenuti di questo documento, a verificare periodicamente l'adeguatezza dei parametri quantitativi e qualitativi del servizio erogato che saranno fissati nella Convenzione di affidamento alle esigenze dell'utenza cui il servizio stesso si rivolge. L'aggiornamento della Carta, anche in relazione a nuove attività che, nell'ambito del perimetro gestionale definito all'atto dell'affidamento, dovessero essere affidate durante la vigenza del contratto, dovrà essere condiviso con l'Amministrazione.

Il Gestore dovrà fornire annualmente un report completo relativo all'anno precedente sulle eventuali compensazioni ai clienti, dovute per il mancato rispetto dei livelli del servizio previsti dalla Carta dei servizi stessa.

Il Gestore dovrà inoltre fornire, entro la data che sarà stabilita nel contratto di affidamento, un report completo relativo alla gestione delle segnalazioni pervenute nel semestre. Tale rendicontazione deve riportare:

- il numero di reclami/segnalazioni pervenute in forma scritta nel semestre di riferimento distinguendoli per tipologia ed evidenziandone l'incidenza sul totale.
- modalità e tempi di risposta per ogni segnalazione.

Il Gestore, nell'erogazione dei servizi affidati, dovrà altresì garantire, in conformità a quanto stabilito dallo Statuto comunale (art. 75), il rispetto dei seguenti principi generali:

1. uguaglianza dei diritti degli utenti, intesa quale divieto di ogni ingiustificata discriminazione. In particolare il Gestore dovrà tenere in debita considerazione le esigenze degli utenti disabili rendendo i servizi effettivamente accessibili;
2. obiettività e imparzialità: il Gestore dovrà svolgere le proprie attività in modo obiettivo, giusto e imparziale nei confronti degli utenti;
3. continuità: il Gestore dovrà svolgere le proprie attività in modo continuo, regolare e senza interruzioni;

4. informazione e partecipazione: il Gestore dovrà adottare adeguate forme di informazione all'utenza ed in particolare mantenere completo e aggiornato il proprio sito internet, nel quale verranno pubblicate tutte le notizie ed informazioni utili per l'utente/cliente relativamente ai servizi erogati, alle caratteristiche ed ai livelli di servizio associati. Il Gestore dovrà adottare un idoneo sistema di gestione dei reclami e delle segnalazioni;
5. efficienza, efficacia ed economicità: il servizio dovrà essere erogato in modo da garantire l'efficienza e l'efficacia anche tramite il massimo utilizzo degli strumenti informatici a disposizione della moderna tecnologia. Il Gestore dovrà adottare tutte le misure idonee al raggiungimento di tali obiettivi e permettere il controllo e la modifica del funzionamento del servizio sulla base delle indicazioni dell'Amministrazione.

Il Gestore dovrà inoltre fornire, con la cadenza che sarà stabilita nel contratto di servizio, dettagliati report inerenti il servizio svolto, l'occupazione e localizzazione della sosta su strada, l'occupazione della sosta in struttura, il controllo della sosta, le autorizzazioni al transito e/o sosta e i permessi temporanei rilasciati, il servizio di bike sharing, la gestione dei cicloparcheggi, nonché rapporti di gestione relativi alle competenze economiche (sosta su strada – sosta in struttura).

III. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO PER LA SCELTA DELLA FORMA DI GESTIONE DEI SERVIZI

L'attuale affidamento di servizi a Trentino Mobilità comprende sia attività qualificabili come servizio pubblico locale di rilevanza economica (gestione della sosta su area pubblica), sia attività riconducibili alla categoria dei servizi strumentali (come il rilascio dei permessi di transito e sosta in ZTL).

Ragioni di opportunità che si ritengono ancora valide hanno condotto l'Amministrazione a decidere per la **gestione congiunta di tutte queste attività**, tra loro fortemente interconnesse, nell'ottica del governo strategico della mobilità in senso complessivo (vedi supra, pag. 24).

Ai fini della scelta della modalità di gestione dopo la scadenza dell'attuale affidamento occorre ricostruire il quadro normativo di riferimento.

Il 31 dicembre 2022 è entrato in vigore il **D.Lgs. 23 dicembre 2022, n. 201**, recante il *Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica*. Il Decreto introduce norme fondamentali di riforma economico-sociale della Repubblica che dunque valgono anche per le Regioni a statuto speciale e Province Autonome, compatibilmente con i rispettivi Statuti e norme di attuazione. Pertanto, ai sensi dell'art. 105 del vigente Statuto speciale per il Trentino - Alto Adige:

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

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

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

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

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

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

- a) a soggetti individuati attraverso l'espletamento di gare con procedure a evidenza pubblica e per periodi determinati; il periodo di affidamento ha una durata non superiore a trent'anni, rapportata anche agli investimenti che il soggetto affidatario

deve realizzare; la procedura di affidamento è avviata almeno un anno prima della scadenza dell'affidamento, in modo da evitare soluzioni di continuità nella gestione del servizio; il gestore uscente resta comunque obbligato a proseguire la gestione del servizio, limitatamente all'ordinaria amministrazione, fino alla data di decorrenza del nuovo affidamento;

b) a soggetti individuati attraverso l'espletamento di gare con procedure a evidenza pubblica aventi ad oggetto solo l'affitto d'azienda, per periodi determinati secondo quanto previsto dalla lettera a); la procedura di affidamento è avviata almeno un anno prima della scadenza dell'affidamento, in modo da evitare soluzioni di continuità nella gestione del servizio; il gestore uscente resta comunque obbligato a proseguire la gestione del servizio, limitatamente all'ordinaria amministrazione, fino alla data di decorrenza del nuovo affidamento; al termine degli affidamenti avvenuti ai sensi di questa lettera il complesso aziendale, ivi comprese le reti, gli impianti e le altre dotazioni previste dal contratto di servizio e realizzate dal gestore uscente, è messo a disposizione del nuovo gestore assieme al personale dipendente, in applicazione dell'articolo 2112 del codice civile;

c) direttamente a società di capitali a capitale misto pubblico e privato nelle quali il socio privato venga scelto, con specifico riferimento alla concessione e alle attività previste dal piano industriale, attraverso l'espletamento di gare con procedure a evidenza pubblica, attribuendogli una partecipazione non inferiore al 40 per cento; in tali casi le procedure di gara prevedono che il socio privato sia scelto per un periodo da determinarsi secondo quanto previsto dalla lettera a) e che, al termine di tale periodo, la quota azionaria del socio privato sia riacquistata dall'ente pubblico o sia trasferita a un soggetto privato individuato con l'espletamento di una nuova gara; il bando prevede criteri per la determinazione del prezzo per il riacquisto o per il trasferimento della quota al termine del predetto periodo;

d) direttamente a società di capitali a capitale pubblico, a condizione che l'ente o gli enti pubblici titolari del capitale sociale esercitino sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi e che la società realizzi la parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti pubblici che la controllano;

e) direttamente ad aziende pubbliche o a enti pubblici economici costituiti dagli enti titolari del servizio secondo i rispettivi ordinamenti e che realizzino la parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti pubblici di riferimento.

Emergono dalle disposizioni sopra citate alcuni punti fermi:

- le forme di gestione spaziano dall'auto-produzione (economia diretta, in house providing, gestione tramite ente pubblico controllato) alle forme di affidamento competitive (gara per affidamento a terzi, gestione tramite società mista previo espletamento di gara "a doppio oggetto");
- la scelta della forma di gestione di un servizio pubblico locale è rimessa alla discrezionalità dell'ente locale titolare dello stesso. Come tutte le scelte discrezionali anche questa deve essere motivata ed in particolare con riferimento alle **caratteristiche economiche, sociali, ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento**;
- le varie forme di gestione ammesse sono poste, *in astratto*, sullo stesso piano, nel rispetto dell'autonomia istituzionale dell'ente che deve individuare *nel concreto* quale sia la più idonea per la gestione di quello specifico servizio nel proprio contesto.
- Tale impostazione è stata introdotta ab origine e successivamente mantenuta dal legislatore provinciale con le varie modifiche apportate nel tempo alla L.P. 6/2004 in coerenza con il **principio di libera organizzazione delle autorità pubbliche** che trova il suo fondamento nel diritto comunitario (in particolare protocollo 26 al TFUE) ed è oggi sancito anche dal Codice dei Contratti pubblici all'art. 166, ai sensi del quale "le amministrazioni aggiudicatrici sono liberi di decidere il modo migliore per gestire l'esecuzione dei lavori e la prestazione dei

servizi per garantire in particolare un elevato livello di qualità, sicurezza ed accessibilità, la parità di trattamento e la promozione dell'accesso universale e dei diritti dell'utenza nei servizi pubblici.”

IV. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA E RELATIVE MOTIVAZIONI

Considerati i risultati della gestione attuale e tenuto conto delle esigenze dell'Amministrazione rispetto ai servizi da erogare nel settore della mobilità urbana, si ritiene che l'opzione preferibile sia quella della gestione in house providing, in continuità con la scelta operata negli ultimi anni e, nello specifico, la conferma dell'affidamento diretto a Trentino Mobilità della gestione della sosta unitamente agli altri servizi connessi alla mobilità urbana sostenibile.

Le motivazioni a supporto della scelta sono di seguito elencate, partendo dalla considerazione di carattere generale per cui l'abbandono dell'attuale modello organizzativo e gestionale a favore di una diversa modalità e di un diverso gestore comporterebbe comunque costi di transizione, non quantificabili a priori, a fronte di vantaggi, per lo più solo di carattere economico e peraltro meramente ipotetici.

Va anche ricordato, che, fin dalla sua costituzione come Trentino Parcheggi nel 1998, assieme ad ACI Trento, ed in particolare dopo la sua trasformazione secondo il modello in house providing avvenuta nel 2006, Trentino Mobilità ha rappresentato negli anni e rappresenta tuttora il braccio operativo del Comune per l'attuazione delle politiche della mobilità e della sosta. La partecipazione societaria del Comune - corrispondente alla quota di controllo, pari al 82,26% del capitale - è stata nel tempo mantenuta, nell'ambito dei vari provvedimenti di revisione previsti dalla normativa, essendone state rilevate e confermate la funzionalità rispetto alle finalità istituzionali dell'Ente nonché il ruolo strategico per il governo della mobilità cittadina.

I punti di forza del modello di gestione in house dei servizi in argomento si possono individuare nelle seguenti caratteristiche, tipiche del gestore in house in generale e dimostrate nello specifico da Trentino Mobilità nel corso delle precedenti gestioni:

- **LA FLESSIBILITÀ E LA CAPACITÀ DI ADEGUAMENTO IN COSTANZA DI AFFIDAMENTO:** la Società in house, rispetto al gestore privato, si presta maggiormente a svolgere, in modo dinamico, il ruolo di soggetto attuatore delle politiche della mobilità decise dall'Amministrazione; infatti il modello di regolamentazione della sosta a pagamento su suolo pubblico è legato strettamente all'evolvere delle politiche di mobilità urbana, nel contesto delle scelte operate attraverso appositi strumenti pianificatori, in primis il P.U.M.S., appena adottato dal Comune che dunque dovrà essere attuato proprio nel corso dei prossimi anni; in caso di gestione in house, laddove si configura un rapporto di delegazione interorganica e non un rapporto contrattuale intersoggettivo, il ricorso allo jus variandi, quando necessario, è senz'altro più agevole;
- **L'ADEGUATEZZA RISPETTO AL METODO PARTECIPATO NELLA DEFINIZIONE POLITICHE DELLA SOSTA E DELLA MOBILITÀ URBANA:** il modello di regolamentazione della sosta adottato, per la sua estensione e complessità, coinvolge in modo diretto molteplici portatori di interesse (residenti, commercianti, lavoratori pendolari ecc...), con i quali è necessario un costante confronto per concordare soluzioni equilibrate che non mettano in crisi il sistema, pur nella salvaguardia degli interessi coinvolti. Un modello partecipato e piuttosto flessibile risulterebbe di difficile applicabilità con il coinvolgimento di interessi di soggetti terzi privati;
- **SEMPLICITÀ DI GOVERNANCE:** dal punto di vista della governance, la società a totale partecipazione pubblica garantisce semplicità ed immediatezza di regole decisionali, a fronte del più complesso equilibrio che si deve realizzare sia nel caso della società mista, laddove il socio privato operativo condivide con

la parte pubblica il governo della società, nel contesto però di un rapporto di soggezione dell'appaltatore al controllo dell'amministrazione appaltante, sia nel caso dell'affidatario individuato con gara, laddove al Comune spettano solo funzioni di programmazione e controllo attraverso il contratto di servizio, con indubbe difficoltà di verifica su attività specialistiche svolte totalmente da parte di terzi;

- **CAPACITÀ DI PROGRESSIVA AGGREGAZIONE CON ALTRI ENTI (EFFICIENZA ED ECONOMICITÀ):** Trentino Mobilità ha perseguito negli anni, su indirizzo dei soci, una politica di apertura della compagine all'adesione di nuovi Enti, nella specie Comuni trentini che hanno affidato ad essa il servizio di gestione della sosta sul proprio territorio (v. *infra*, pag. 39); la società in house, in effetti, si presta maggiormente ad un progressivo allargamento della base sociale e dunque del bacino di utenza dei servizi, con possibili effetti sinergici e benefici in termini di efficienza; soprattutto, il coinvolgimento nella compagine sociale di realtà comunali diverse e prevalentemente limitrofe a quella di Trento ha l'obiettivo di concretizzare un'idea di mobilità sovracomunale, a servizio delle esigenze di entità territoriali diverse, in modo da indirizzare ad una visione più ampia ed omogenea i programmi ed i progetti realizzati;
- **VALUTAZIONE ECONOMICO-ORGANIZZATIVA:** dal punto di vista economico, la scelta dell'affidamento diretto in house presenta dei vantaggi perché la società pubblica in house non ha l'obbligo di utile ma solo di pareggio di bilancio e quindi la valutazione economico-organizzativa del servizio è effettuata sulla base del consolidato storico e dei presunti costi, mentre un'eventuale gara implicherebbe il calcolo a base di gara di una percentuale a titolo di utile d'impresa; ciononostante si precisa che finora la Società ha sempre realizzato un risultato di esercizio positivo e che l'utile è stato comunque distribuito ai soci pubblici e/o reinvestito nel servizio;
- **MAGGIORE CONTROLLO:** il controllo dell'operato di un gestore privato così come la gestione dell'eventuale contenzioso (la cui probabilità è assai elevata) rappresenta una componente di costo non irrilevante che va considerato nella comparazione fra i vari modelli di gestione; se già adesso l'Amministrazione garantisce, con personale dedicato, un controllo anche puntuale del servizio e quindi ha già conoscenze e competenze necessarie per farvi fronte, probabilmente le risorse ora dedicate non sarebbero sufficienti rispetto ad un gestore esterno, sicché un eventuale elevato livello di contestazioni e contenzioso (attualmente inesistente) richiederebbe un maggiore investimento di risorse per la sua gestione;
- **SCOPO NON MERAMENTE LUCRATIVO DELLA SOCIETÀ IN HOUSE:** una serie di progetti e attività realizzate da Trentino Mobilità negli ultimi anni sono state possibili solo grazie al carattere pubblicistico della Società in house che in quanto tale consente di sostituire, allo scopo meramente lucrativo, quello atto a migliorare la pubblica mobilità nel suo complesso, anche tramite uno stretto contatto tra gli altri enti pubblici (si veda ad esempio la gestione del parcheggio presso la Facoltà di Lettere); obiettivo comune e pubblicistico, questo, che ben difficilmente sarebbe stato possibile ottenere con affidatari di tipo privato.

Alle citate motivazioni si aggiunge la considerazione che per l'Amministrazione comunale rappresenta un valore aggiunto la possibilità di avvalersi, con l'immediatezza di scambio e condivisione tipica della relazione in house, di un soggetto qualificato in grado di offrire un fondamentale **SUPPORTO SPECIALISTICO** in forza dell'esperienza maturata e della conoscenza approfondita della città e delle dinamiche della mobilità urbana di Trento.

Come dimostrato nel corso dell'attuale gestione, l'affidamento congiunto in house di servizi pubblici locali ed attività correlate a Trentino Mobilità consente non solo un governo unitario dell'offerta di sosta e di mobilità nella città, ma anche

un'ottimizzazione delle risorse, in quanto, dal punto di vista operativo tali attività sono profondamente integrate tra loro sotto diversi profili:

- l'utilizzo di un'unica piattaforma per il rilascio di tutti i tipi di autorizzazioni di transito e/o sosta;
- la predisposizione di un unico sportello all'utenza;
- la disponibilità di un canale on line unico.

Occorre per converso considerare che la società in house, rispetto ad un operatore economico privato, è soggetta ad una serie di vincoli pubblicistici, ad esempio per quanto riguarda il reclutamento del personale e l'acquisto di beni e servizi, che da un lato garantiscono imparzialità e trasparenza nella gestione ma che possono appesantire la gestione. Tuttavia, nel caso di specie, l'esperienza maturata durante l'affidamento precedente dimostra che questi vincoli non hanno minato l'efficienza della gestione da parte di Trentino Mobilità.

Le possibili alternative alla conferma della gestione in house sono sostanzialmente l'affidamento a terzi e la gestione in economia.

Per quanto riguarda l'affidamento a terzi tramite gara, oltre alle osservazioni sopra esposte relativamente alle possibili criticità del rapporto con un gestore privato, si osserva che questa opzione, in ipotesi, può portare a condizioni economiche migliori (maggiore canone di concessione, minore corrispettivo); tuttavia, considerati i costi dell'attuale gestione e la regolamentazione dei rapporti economici inserita nella convenzione di affidamento, risulta difficile immaginare di poter ottenere, mediante l'affidamento a privati, un vantaggio economico apprezzabile.

Non è stata invece presa in considerazione l'ipotesi di gestione in economia dei servizi di gestione della sosta e della mobilità, che comporterebbe la reinternalizzazione del servizio, principalmente a causa dell'impatto organizzativo ed i maggiori costi che verrebbero a determinarsi: infatti, da un confronto tra il trattamento economico e normativo previsto dal contratto collettivo privatistico applicato da Trentino Mobilità e il contratto collettivo provinciale del comparto autonomie locali, è stato accertato che il personale della società ha un costo medio inferiore rispetto a quello comunale, a fronte di un orario di lavoro più esteso e flessibile; inoltre l'eventuale reinternalizzazione comporterebbe problemi di salvaguardia occupazionale e sconterebbe gli ostacoli giuridici all'assunzione di nuovo personale da parte dell'Amministrazione attualmente vigenti.

Benchmarking

Ai fini della motivazione della scelta della gestione in house sotto il profilo della sostenibilità e della convenienza economico-aziendale, si è ritenuto opportuno affiancare, alla valutazione dell'andamento gestionale del Gestore uscente, sopra riportato, un'analisi comparativa con altre società.

È stato quindi selezionato **un campione di 8 gestori di altri Comuni italiani**. Sono stati analizzati i dati di bilancio del quadriennio 2018-2021, al fine di ricomprendere anche due esercizi ante-pandemia ed avere un raffronto di dati riferiti ad una situazione gestionale ordinaria.

Il campione è stato costituito includendo principalmente gestori in house, operanti su città di dimensione demografica analoga a Trento, fatta eccezione per Firenze, della zona geografica del Centro-Nord Italia. In molti casi il raffronto non è stato possibile in quanto la società incaricata della gestione si configura come multiutility e quindi non si è in presenza di una omogeneità di funzioni, pertanto non è stato possibile includerla nel paniere. In generale poi va precisato come il confronto con altri operatori sconta nel caso in esame la forte variabilità dei valori riferiti alle entrate derivanti dall'applicazione delle tariffe per la sosta. Come ben noto nel caso esaminato le tariffe non sono

determinate a seguito della libera dinamica del mercato concorrenziale, bensì in via autoritativa dall'ente locale. Tali tariffe possono essere fissate con articolazioni che prescindono da pure finalità di equilibrio contabile tra costi e ricavi della singola determinazione puntuale, per essere invece preordinate ad obiettivi socio-economici ovvero di mobilità urbana.

Stante quanto premesso, si è ritenuto di comporre il campione come di seguito descritto:

<i>Comune</i>	<i>Gestore</i>	<i>Assetto proprietario</i>
Trento (117.304 ab)	Trentino Mobilità S.p.A.	In house pluripartecipata
Arezzo (99.434 ab)	ATAM S.p.A.	In house totalmente partecipata dal Comune di Arezzo
Cagliari (154.478 ab)	PARKAR S.r.l.	100% di CTM S.p.A. (Comune di Cagliari 67,5%, Provincia di Cagliari 25% e Comune di Quartu sant'Elena 7,5%)
Pesaro (94.604 ab)	Pesaro Parcheggi S.p.A.	MISTA: Aspes S.p.A. 56,26% (società in house partecipata dal Comune di Pesaro con l'85,87%) Parcheggi Italia S.p.A. 42,74% Centro Servizi all'impresa s.r.l. 1,00%
Udine (99.473 ab)	Sistema sosta e mobilità S.p.A.	Totalmente pubblica in house
Firenze (381.037 ab)	Firenze parcheggi S.p.A.	MISTA: Comune di Firenze 50,51% Azienda Trasporti Area Fiorentina - ATAF S.p.A. 5,30% Parcheggi Italia S.p.A. 36,03% Toscana Aeroporti 8,16% A.T.A.F. 5,30%
Parma (190.284 ab)	Infomobility s.r.l.	Totalmente pubblica in house
Verona (255.985 ab)	AMT3 S.p.A.	Totalmente partecipata dal Comune di Verona
Brescia (195.906 ab)	Brescia Mobilità S.p.A.	In house totalmente partecipata dal Comune di Brescia ad eccezione dello 0,25% di A2A S.p.a.

(*) popolazione residente al 1° gennaio 2022. Fonte: ISTAT (<http://www.demo.istat.it>)

Al fine di comparare i livelli di efficienza produttiva (versante dei costi) e quelli di performance economico-finanziaria (versante dei ricavi), sono stati utilizzati i seguenti

indicatori aziendali:

- ricavo per addetto
- costo medio del personale
- costi della produzione per addetto
- incidenza dei costi del personale sui costi della produzione
- indipendenza finanziaria
- rapporto tra capitale di terzi e capitale proprio
- valore aggiunto per dipendente

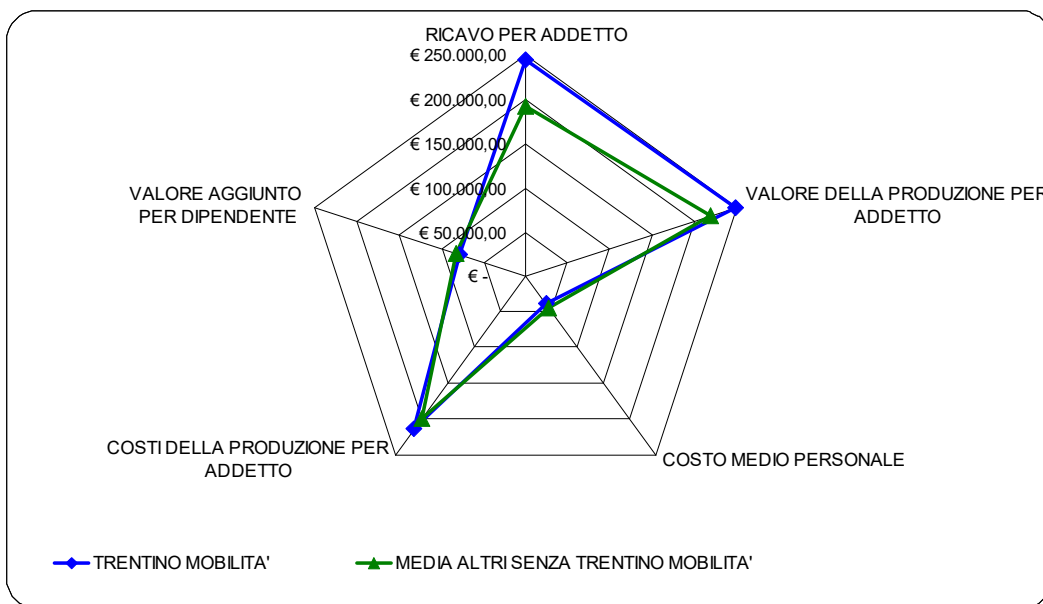
Nella scelta dei dati, ci si è avvalsi dei dati desumibili dai bilanci di esercizio delle singole società del campione, riferiti all'ultimo quadriennio disponibile alla data di chiusura della presente relazione (2018-2021). I valori presi a riferimento sono stati assunti in media, al fine di destagionalizzare gli effetti non significativi imputabili a potenziali fenomeni eccezionali o straordinari.

	TRENTINO MOBILITA' S.P.A.	FIRENZE PARCHEGGI S.P.A.	ATAM S.P.A. AREZZO	PARKAR S.R.L. CAGLIARI	PESARO PARCHEGGI S.R.L.	S.S.M. S.P.A. UDINE	INFOMOBILITY S.P.A. PARMA	AMT S.P.A. VERONA	BRESCIA MOBILITA' S.P.A.	MEDIA SENZA TRENTINO MOBILITA'
RICAVO PER ADDETTO	€ 244.280,55	€ 225.043,48	€ 254.024,69	€ 47.658,60	€ 261.398,99	€ 126.915,67	€ 75.371,08	€ 159.123,63	€ 383.288,15	€ 191.603,04
VALORE DELLA PRODUZIONE PER ADDETTO	€ 248.270,80	€ 242.127,26	€ 287.783,06	€ 51.003,52	€ 308.861,09	€ 133.343,51	€ 76.989,24	€ 230.671,33	€ 424.345,86	€ 219.390,61
COSTO MEDIO PERSONALE	€ 38.529,72	€ 54.942,77	€ 48.300,01	€ 29.730,14	€ 38.469,32	€ 41.014,59	€ 43.347,31	€ 42.103,47	€ 50.237,27	€ 43.518,11
COSTI DELLA PRODUZIONE PER ADDETTO	€ 213.677,71	€ 247.344,02	€ 258.189,37	€ 47.311,64	€ 233.425,81	€ 102.820,08	€ 75.010,16	€ 231.829,63	€ 402.780,09	€ 199.838,85
COSTI DEL PERSONALE /COSTI DELLA PRODUZIONE	0,18	0,22	0,19	0,63	0,16	0,40	0,58	0,18	0,12	0,31
INDIPENDENZA FINANZIARIA	0,69	0,68	0,85	0,16	0,58	0,57	0,36	0,64	0,77	0,58
CAPITALE DI TERZI/CAPITALE PROPRIO	0,46	0,47	0,18	7,51	0,73	0,80	1,86	0,58	0,31	1,56
VALORE AGGIUNTO PER DIPENDENTE	€ 78.042,84	€ 84.884,93	€ 108.540,70	€ 34.990,04	€ 153.814,98	€ 79.024,45	€ 47.420,32	€ 52.477,69	€ 95.101,48	€ 82.031,82

Come si evince dai dati e dai grafici sotto riportati, **Trentino Mobilità si colloca positivamente rispetto al campione esaminato**. Sia il dato riferito al ricavo per addetto, sia il valore della produzione per addetto presenta un differenziale positivo per il modello gestionale di Trentino Mobilità rispetto alla media. Il costo medio del personale risulta inferiore rispetto al dato medio.

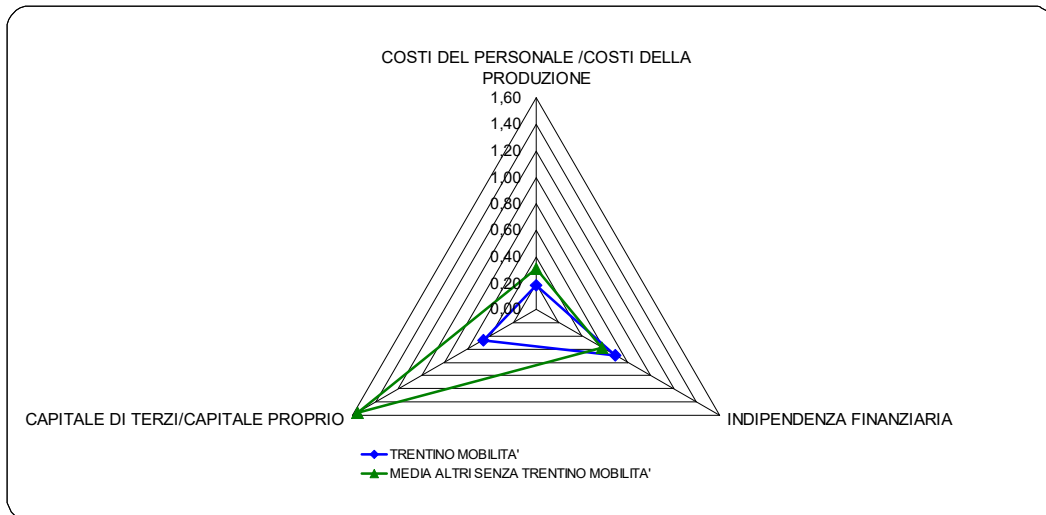
I costi della produzione per addetto sono alti in conseguenza del fatto che il numero di personale impiegato è basso rispetto alla maggioranza delle altre realtà analizzate e questo lo si evince anche dall'incidenza del costo del personale sul totale dei costi, pari per l'appunto al 18% rispetto ad una media del 31%. Si evince quindi che si tratta di una società snella che ha costi contenuti.

	TRENTINO MOBILITÀ	MEDIA ALTRI SENZA TRENTINO MOBILITÀ
RICAVO PER ADDETTO	€ 244.280,55	€ 191.603,04
VALORE DELLA PRODUZIONE PER ADDETTO	€ 248.270,80	€ 219.390,61
COSTO MEDIO PERSONALE	€ 38.529,72	€ 43.518,11
COSTI DELLA PRODUZIONE PER ADDETTO	€ 213.677,71	€ 199.838,85
VALORE AGGIUNTO PER DIPENDENTE	€ 78.042,84	€ 82.031,82



Anche l'**indice di indipendenza finanziaria** dato dal rapporto tra patrimonio netto e capitale acquisito evidenzia valori positivi. Questo indice appartiene infatti alla famiglia degli indicatori di struttura ovvero della solidità dello stato patrimoniale. Un indice che si colloca nel range tra 0,56 a 0,66 denota una struttura finanziaria (ossia il mix di capitale proprio e di terzi) equilibrata; valori superiori a 0,66 indicano notevoli possibilità di sviluppo.

	TRENTINO MOBILITÀ	MEDIA ALTRI SENZA TRENTINO MOBILITÀ
COSTI DEL PERSONALE/ COSTI DELLA PRODUZIONE	0,18	0,31
INDIPENDENZA FINANZIARIA	0,69	0,58
CAPITALE DI TERZI/ CAPITALE PROPRIO	0,46	1,56



Il modello sovra elaborato, pur nell'assunto di ipotesi semplificatrici insite nella costruzione del campione, mostra come Trentino Mobilità presenti indicatori migliori rispetto alla media del campione, a dimostrazione della sostenibilità economico-finanziaria della gestione in house.

V. ASSETTO PROPRIETARIO E DI CONTROLLO DI TRENTINO MOBILITÀ. RISPETTO DEI REQUISITI DI LEGGE PER LA CONFIGURAZIONE DEL MODELLO “IN HOUSE PROVIDING”

Ai fini della scelta dell'affidamento diretto, occorre dare atto della rispondenza del Gestore ai requisiti di legittimità del modello gestionale in house.

Trentino Mobilità è configurata, sin dalla modifica statutaria del 2006, come società in house, ai sensi dell'art. 10, lett.d) della legge provinciale 17 giugno 2004, n. 6 e conformemente alla normativa comunitaria.

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

I suddetti requisiti, elaborati originariamente a livello giurisprudenziale, originariamente a livello comunitario poi anche nazionale, trovano oggi la loro disciplina puntuale in due fonti normative:

- il D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 - Codice dei Contratti pubblici, articoli 5 e 192;
- il D.Lgs. 19 agosto 2016 n. 175 - Testo unico delle società a partecipazione pubblica (TUSP), art. 16.

Il **Codice dei Contratti pubblici**, che ha recepito le Direttive del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione e di appalto, disciplina in particolare:

- a) all'**art. 5**: le condizioni alle quali un'amministrazione può aggiudicare un appalto pubblico o una concessione senza applicare il Codice (ipotesi di esclusione)
- b) all'**art. 192**: il regime speciale cui deve sottostare l'affidamento in house

Il **TUSP** disciplina all'**art. 16** la società in house allo scopo di definire il rapporto tra la disciplina di diritto comune, contenuta principalmente nel codice civile, e le norme derogatorie, che riguardano l'assetto proprietario e la governance, nonché l'operatività di questo peculiare tipo di società di capitali.

Dal combinato disposto del Codice dei Contratti pubblici e del TUSP, si ricava la seguente disciplina quanto alle caratteristiche del soggetto in house e della relazione che deve intercorrere tra lo stesso e l'ente affidante, definibile in termini di “delegazione interorganica” (per cui la società in house si configura come “longa manus” dell'Amministrazione proprietaria).

- **REQUISITO DEL CONTROLLO ANALOGO**: l'amministrazione aggiudicatrice esercita sulla persona giuridica di cui trattasi un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi; questa forma di controllo si verifica qualora l'amministrazione eserciti un'**influenza determinante sia sugli obiettivi strategici che sulle decisioni significative** della persona giuridica controllata. Per quanto qui rileva, sono definiti dal Codice anche i requisiti del controllo analogo congiunto, che riguarda i casi di società partecipate da più amministrazioni come Trentino Mobilità:
 - gli organi decisionali della persona giuridica controllata sono composti da rappresentanti di tutte le amministrazioni aggiudicatrici partecipanti. Singoli rappresentanti possono rappresentare varie o tutte le amministrazioni aggiudicatrici partecipanti;
 - tali amministrazioni aggiudicatrici sono in grado di esercitare congiuntamente un'influenza determinante sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative di detta persona giuridica;
 - la persona giuridica controllata non persegue interessi contrari a quelli delle

amministrazioni aggiudicatrici controllanti.

Il TUSP a sua volta prevede quali siano gli strumenti giuridici per rendere effettivo tale controllo analogo, specie se congiunto, laddove occorre superare il limite della misura della partecipazione di per sé inadeguata a realizzare un controllo dal punto di vista civilistico. Anzitutto gli statuti delle società per azioni possono contenere clausole in deroga delle disposizioni dell'articolo 2380-bis e dell'articolo 2409-novies del codice civile, che come è noto demandano esclusivamente agli amministratori (ed alla loro responsabilità) la gestione dell'impresa. In ogni caso, i requisiti del controllo analogo possono essere acquisiti anche mediante la conclusione di appositi patti parasociali; tali patti possono avere durata superiore a cinque anni, in deroga all'articolo 2341-bis, primo comma, del codice civile.

- **REQUISITO DELL'ATTIVITÀ PREVALENTE:** oltre l'80% 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 di cui trattasi. Il TUSP a sua volta prescrive che devono essere gli stessi statuti delle società in house a prevedere esplicitamente che **oltre l'ottanta per cento del fatturato** sia effettuato nello svolgimento dei compiti a esse affidati dall'ente pubblico o dagli enti pubblici soci. La produzione ulteriore rispetto a questa soglia, che può essere rivolta anche a finalità diverse (c.d. attività "extra moenia"), è consentita solo a condizione che la stessa permetta di conseguire economie di scala o altri recuperi di efficienza sul complesso dell'attività principale della società. Tanto è rilevante il rispetto di questo limite quantitativo che lo stesso TUSP prevede conseguenze negative per il suo superamento (fino alla cessazione dell'affidamento diretto).
- **REQUISITO DELLA PROPRIETÀ PUBBLICA:** 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.

Le società di cui al presente articolo sono tenute all'acquisto di lavori, beni e servizi secondo la disciplina di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016.

L'assetto societario e la governance Trentino Mobilità rispondono pienamente al modello delineato dalla normativa sopra richiamata, come si dimostra di seguito.

La Società è stata iscritta, con delibera del Consiglio ANAC n. 691 d.d. 29 luglio 2020 all'elenco delle Amministrazioni aggiudicatrici e degli Enti aggiudicatori che operano mediante affidamenti diretti a proprie società in house, di cui all'art. 192 del D.Lgs. 50/2016. La domanda è stata inoltrata dal Comune di Trento, capofila della compagine, anche per conto degli altri soci quale condizione di legittimità per poter disporre affidamenti diretti nei confronti della Società. A seguito dell'ingresso nella compagine da parte di nuovi Comuni dopo l'avvenuta iscrizione, il Comune ha inoltrato richiesta di variazione della domanda di iscrizione in data 8 giugno 2022.

- **Compagine pubblica**

La compagine societaria è così composta (dati al 31/12/2022):

<i>azionista</i>	<i>n.azioni</i>	<i>valore nominale (€ 1,00 per azione)</i>	<i>misura della partecipazione</i>
Comune di Trento	1.114.685	€ 1.114.685,00	82,26%
ACI	189.700	€ 189.700,00	14,00%
Comune di Levico Terme	15.000	€ 15.000,00	1,11%
Comune di Pergine Valsugana	7.015	€ 7.015,00	0,52%
Comune di Lavis	1.500	€ 1.500,00	0,11%
Comune di Palù del Fersina	1.000	€ 1.000,00	0,07%
Comune di Valledaghi	500	€ 500,00	0,04%
Comune di Lona Lases	500	€ 500,00	0,04%
Comune di Cavalese	500	€ 500,00	0,04%
Comune di Folgaria	500	€ 500,00	0,04%
azioni proprie	24.100	€ 24.100,00	1,78%
Totale	1.355.000	€ 1.355.000,00	100%

Come si vede, i soci sono tutti enti pubblici.

Il pacchetto di azioni proprie è frutto della cessione di azioni da parte del Comune di Trento, decisa con deliberazione del Consiglio Comunale d.d. 23 marzo 2010, n. 63, allo scopo di consentire con maggiore dinamicità l'allargamento della base azionaria. Per effetto di questa operazione la Società è stata messa nelle condizioni di poter procedere, anche in momenti diversi, alla cessione delle azioni ad altri enti pubblici che dovessero manifestare l'interesse ad affidare il servizio di gestione della mobilità e della sosta mediante lo strumento in house offerto da Trentino Mobilità S.p.A.. L'allargamento della base societaria risponde agli obiettivi di realizzare economie di scala nonché di diversificare le attività della Società (es. governo della mobilità turistica).

Va detto che la prospettiva dell'allargamento progressivo della compagine è contemplata anche dalla Convenzione per il controllo analogo, di cui si dirà di seguito, che all'art. 11 prevede l'impegno degli enti pubblici soci a favorire l'adesione alla società da parte di altri enti pubblici.

In effetti, successivamente, attraverso la collocazione delle azioni proprie, la compagine si è allargata progressivamente ai Comuni di Terlago (oggi: Valledaghi), Palù del Fersina, Lona Lases, Cavalese e Folgaria.

- **Controllo analogo**

Nello Statuto

Già lo statuto, come modificato nel 2017 (delibera C.C. 22.11.2017, n. 150) ai fini del prescritto adeguamento al TUSP, definisce Trentino Mobilità come strumento in house providing di intervento dei soci pubblici, investito della mission, coerente con il vigente ordinamento, di produrre un servizio di interesse generale e beni o servizi strumentali agli enti pubblici soci o allo svolgimento delle loro funzioni, precisando che la stessa società sia soggetta all'indirizzo e controllo degli enti soci.

Sempre a norma di statuto, il capitale sociale è interamente riservato agli enti

pubblici e a società a capitale interamente pubblico di altri enti locali, equiparate a questo fine agli enti pubblici.

Uno specifico articolo (art. 8) dispone in ordine al controllo analogo, individuando in una Conferenza degli enti soci, prevista e regolamentata in apposita Convenzione tra i Soci (con valenza di patto parasociale), la sede per esercitare la legittima influenza prevista per il modello in house.

Nello specifico, il controllo analogo si concretizza in speciali poteri di indirizzo, vigilanza e controllo sulla Società, al fine di assicurare il perseguimento della missione della Società e la conformità del servizio prestato all'interesse pubblico degli enti pubblici partecipanti. Gli speciali poteri di indirizzo, vigilanza e controllo riconosciuti agli enti pubblici partecipanti sono ulteriori ed aggiuntivi rispetto ai diritti loro spettanti in qualità di socio secondo la disciplina del Codice Civile. Le indicazioni provenienti dalla Conferenza tra enti sono vincolanti per l'Organo amministrativo e per l'Assemblea dei soci, i quali sono tenuti a darvi attuazione. Ai soggetti che esercitano il controllo analogo sono sempre riconosciute facoltà ispettive sull'attività esercitata dalla Società.

L'Assemblea decide nel rispetto delle direttive e degli indirizzi strategici e programmatici stabiliti dagli Enti soci.

L'organo amministrativo, sia esso monocratico o collegiale, è a sua volta vincolato alle direttive dei soci. Ad esso compete la gestione ordinaria e straordinaria della Società e il compimento di tutte le operazioni necessarie per l'attuazione dell'oggetto sociale ed in genere tutte le operazioni attribuite alla sua competenza dalla Legge e dallo Statuto, nel rispetto però delle direttive e degli indirizzi strategici espressi dai soci e dalla Conferenza degli enti.

Al fine di consentire l'esercizio del potere di controllo analogo l'Organo amministrativo ha il dovere di attenersi alle direttive impartite dalla Conferenza degli enti in merito agli obiettivi gestionali e alle modalità per la loro attuazione e di fornire le informazioni richieste affinché la stessa possa svolgere le funzioni e i poteri di indirizzo, vigilanza e controllo ad essa attribuite.

Il Consiglio di amministrazione oggi è composto di 5 membri, di cui 4, compreso il Presidente, nominati dal Comune di Trento in quanto socio di maggioranza, ed uno riservato agli altri enti pubblici soci.

Spetta altresì al Comune di Trento designare la maggioranza dei membri del collegio sindacale, mentre è riservata ai soci di minoranza la designazione di un sindaco effettivo, in alternanza tra Automobile Club Trento e altri Comuni.

Nella Convenzione fra Enti soci.

Assieme alle modifiche statutarie di cui si è dato conto, con la citata deliberazione consiliare del 2017 è stato approvato anche lo schema di **Convenzione di controllo analogo tra Enti per la gestione della società Trentino Mobilità S.p.A.**, successivamente sottoscritta il 26 aprile 2018 n. 28867 racc.

Questa nuova convenzione è andata a sostituire la precedente del 2006 ed ha lo scopo di rafforzare ulteriormente, sistematizzandoli, i poteri di indirizzo, vigilanza e controllo dei soci sulla società.

Come già anticipato, la Convenzione prevede e disciplina il funzionamento della Conferenza degli Enti, organismo parasociale nel quale sono rappresentati, secondo il principio capitarario dunque a prescindere dalla quota di partecipazione, tutti gli enti pubblici soci. La Convenzione è stipulata a tempo indeterminato ed è aperta alla sottoscrizione dei nuovi soci che intendono aderire alla società per avvalersene quale forma di gestione dei servizi pubblici e che perseguano, con la partecipazione, le medesime finalità perseguite dagli enti pubblici soci iniziali sottoscrittori.

La Conferenza è la sede per concordare in modo vincolante la volontà degli Enti pubblici soci da esprimere nelle assemblee sociali ed esercita:

a) il **controllo ex ante** approvando preventivamente:

- il budget di previsione, il piano programma pluriennale degli investimenti e le note previsionali;
- il piano occupazionale;
- l'assunzione di partecipazioni per lo svolgimento di attività compatibili con la normativa vigente e con l'oggetto sociale;
- le delibere societarie di amministrazione straordinaria;
- le compravendite immobiliari e di impianti strumentali connesse con la gestione da parte delle società dei servizi affidati da parte degli enti locali per importi superiori a 300.000 euro;
- l'assunzione di forme di finanziamento per importi superiori a 300.000 euro;
- l'assunzione di forme di finanziamento e di contributi da parte degli enti soci;
- l'assunzione di servizi da parte di enti locali soci;
- l'acquisto di beni e servizi di valore superiore a 100.000 euro;
- b) il **controllo concomitante** mediante:
 - l'acquisizione di report periodici sull'attività svolta;
 - l'analisi del bilancio semestrale;
 - l'esercizio di un potere ispettivo e/o di interrogazione su documenti e atti societari riconosciuto a ciascuno dei componenti l'assemblea con particolare riferimento agli aspetti della gestione del servizio affidato;
 - la comunicazione periodica delle informazioni attinenti il contenzioso giudiziale e stragiudiziale, le modifiche dei contratti di lavoro aziendali;
 - la ricognizione dei dati riferiti al conferimento di incarichi esterni di consulenza;
- c) il **controllo ex post** mediante:
 - l'approvazione del progetto di bilancio e della proposta di destinazione degli utili ivi compresa la formazione di eventuali riserve straordinarie;
 - l'esame della contabilità per centro di costo;
 - la verifica della conformità dell'attività svolta dalla società alla legge per l'esercizio "in house providing" e alle finalità di servizio pubblico;
 - la verifica del rispetto dei limiti legali posti all'attività svolta al di fuori dello svolgimento di compiti affidati dagli enti pubblici soci.

Il controllo specifico del Comune di Trento

Oltre al controllo esercitato nell'ambito della Conferenza degli Enti, il Comune di Trento, in quanto socio di maggioranza, invia annualmente alla società specifici indirizzi, previamente approvati dal Consiglio comunale nell'ambito del Documento Unico di Programmazione assieme agli obiettivi operativi.

Inoltre, già a partire dalla sottoscrizione, il 20 settembre 2012, tra Consiglio delle Autonomie e Giunta provinciale, del *Protocollo d'intesa per l'individuazione delle misure di contenimento delle spese relative alle società controllate dagli enti locali*, il Comune ha reso sistematico il controllo sulla gestione, finalizzato al conseguimento degli obiettivi programmati e all'analisi degli aspetti economici, patrimoniali e finanziari della società affinché siano perseguiti gli obiettivi di bilancio. Successivamente tale controllo è stato disciplinato all'interno del Regolamento comunale sui controlli interni, approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 144 di data 6 dicembre 2016 che prevede sulle società controllate tre tipi di controllo - societario, economico-finanziario e di efficienza/efficacia.

A tale scopo la società è tenuta a trasmettere al Comune:

- a) entro il 30 novembre il budget e il piano industriale annuale;
- b) entro il 31 agosto e il 31 gennaio un report economico-finanziario semestrale, sullo stato di attuazione del piano industriale; tale report dovrà altresì riferire in merito all'avanzamento delle attività previste nel piano stesso;
- c) entro il 31 agosto una relazione sull'andamento della gestione tenuto conto delle previsioni di budget nonché un bilancio semestrale al 30 giugno.

Nel caso in cui la Società presenti una situazione di disequilibrio economico e/o patrimoniale deve sollecitare la convocazione della Conferenza degli Enti cui sottoporre un piano di risanamento con l'evidenza delle azioni atte a risolvere i problemi esistenti, garantire il recupero dell'efficienza e dell'economicità della gestione, indicando puntuali obiettivi fissati nel tempo e successivamente monitorabili da parte della Conferenza medesima.

Sono inviate inoltre annualmente specifiche direttive per il contenimento delle spese per conferimento di incarichi, personale, spese di natura discrezionale.

● Attività prevalente

Quanto al requisito dell'attività prevalente, Trentino Mobilità svolge pressoché interamente attività riconducibili, direttamente o indirettamente, ai servizi affidati dagli enti locali soci, per una quota, quantificata recentemente (1° giugno 2022) dalla società di Revisione Audita s.r.l. nel 99,74% della media di fatturato dell'ultimo triennio. L'attività "extra moenia" si limita sostanzialmente alla fornitura di servizi di supporto ad amministrazioni e società locali non socie finalizzati a dare dimostrazione del know-how della Società a scopo promozionale, in vista di nuove adesioni e affidamenti di servizi.

VI. CONCLUSIONI

Alla luce dei risultati soddisfacenti della gestione attuale e dei vantaggi emersi dall'analisi costi/benefici svolta dall'Amministrazione, sussistono le motivazioni per confermare la scelta circa la gestione unitaria della sosta e dei servizi inerenti alla mobilità urbana sostenibile attraverso Trentino Mobilità S.p.A., secondo il modello in house providing, in quanto strumento più idoneo per la realizzazione delle linee programmatiche e di sviluppo decise dall'Amministrazione in questo settore.

La Dirigente del Servizio
Sviluppo urbano, sport e sani stili di vita

dott.ssa Cristina Mariavittoria Ambrosi

Questo documento, se trasmesso in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (artt. 3 bis e 71 D.Lgs. 82/05). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D. Lgs. 39/1993)

Il Dirigente del Progetto
Mobilità e rigenerazione urbana

Ing. Giuliano Franzoi

Questo documento, se trasmesso in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (artt. 3 bis e 71 D.Lgs. 82/05). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D. Lgs. 39/1993).