

Allegato A)

RELAZIONE
art. 34 D.L. 179/2012 convertito in L. 221/2012
sui servizi pubblici locali
svolti a mezzo della società JTACA S.r.l.

SOMMARIO

CAPITOLO I

Premessa

Par. 1. Gli adempimenti per l'attuazione dell'art. 34, commi 20 e 21 del d.l. n. 179/2012 in materia di servizi pubblici locali

Par. 2. L'origine degli affidamenti di cui è attualmente titolare Jtaca srl

Par. 3. La normativa attuale sui servizi pubblici locali

CAPITOLO II

Requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta

Par. 1. Conformità al modello *in house providing*

PAR. 2. La durata degli affidamenti di cui è attualmente titolare Jtaca srl

CAPITOLO III

Contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale

Par. 1. Premessa

Par. 2. Gli obblighi di servizio pubblico in generale

Par. 3.1 Gli specifici obblighi di servizio pubblico per il servizio di sosta, rimozione dei veicoli e mobilità

Par. 3.2 Gli specifici obblighi di servizio pubblico per il servizio di trasporto scolastico

Par. 4.1 Gli obblighi specifici di servizio pubblico previsti nel Comune per il servizio di sosta, rimozione dei veicoli e mobilità

Par. 4.2 Gli obblighi specifici di servizio pubblico previsti nel Comune per il servizio di trasporto scolastico

CAPITOLO IV

Allegato 1: Appendice integrativa di Jtaca srl

CAPITOLO I

Premessa

Par. 1. Gli adempimenti per l'attuazione dell'art. 34, commi 20 e 21 del d.l. n. 179/2012 in materia di servizi pubblici locali.

La disciplina generale dei servizi pubblici locali è contenuta nelle seguenti norme: art. 113 del d.lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e art. 34, commi 20, 21, 22, 23, 24, 25 e 26 del d.l. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni in l. 17 dicembre 2012, n. 221.

In particolare, i commi 20 e 21 dell'art. 34 da ultimo citato prevedono che: <<20. *Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste.* // 21. *Gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea devono essere adeguati entro il termine del 31 dicembre 2013 pubblicando, entro la stessa data, la relazione prevista al comma 20. Per gli affidamenti in cui non è prevista una data di scadenza gli enti competenti provvedono contestualmente ad inserire nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto un termine di scadenza dell'affidamento. Il mancato adempimento degli obblighi previsti nel presente comma determina la cessazione dell'affidamento alla data del 31 dicembre 2013.>>*

Par. 2. L'origine degli affidamenti di cui è attualmente titolare Jtaca s.r.l.

Con delibera consiliare n. 95 del 30 giugno 2005 e successivo contratto a rogito del segretario generale repertorio n. 5283 in data 13 luglio 2005, il comune di Jesolo ha approvato l'acquisto di tutte le quote della società Jtaca S.r.l., rendendola così interamente pubblica e approvandone lo statuto (ultima modifica a rogito del notaio Anna Bianchini, repertorio numero: 33283 – raccolta numero 11789 del 09 luglio 2013).

Successivamente, con delibera consiliare n. 146 del 30 novembre 2005 e successivo contratto repertorio n. 5373 in data 21 febbraio 2006, il comune di Jesolo ha affidato in concessione alla società Jtaca S.r.l. il servizio pubblico di mobilità e sosta nel territorio comunale; con delibera consiliare n. 59 del 27 aprile 2006 e successivo contratto a rogito del segretario generale repertorio n. 5435 in data 25 maggio 2006, il comune di Jesolo ha affidato alla società Jtaca S.r.l. il servizio di trasporto scolastico sul territorio comunale, con esclusione della zona del Lido affidata ad ATVO; con delibera di Giunta comunale n. 209 del 13 luglio 2010 e successivo contratto a rogito del segretario generale repertorio n. 6214 in data 27 agosto 2010, il comune di Jesolo ha affidato alla società Jtaca s.r.l. il servizio di trasporto scolastico al Lido di Jesolo.

La società Jtaca s.r.l., in conformità allo Statuto, è interamente partecipata dal comune di Jesolo, e tramite la stessa vengono svolti i servizi pubblici locali di sosta, rimozione dei veicoli e mobilità, bike sharing, trasporto urbano turistico di persone e il servizio di trasporto scolastico sul territorio del comune di Jesolo.

Par. 3. La normativa attuale sui servizi pubblici locali

Numerosi sono stati gli interventi del legislatore e le pronunce delle autorità adite in materia di servizi pubblici locali che, nel corso degli ultimi anni, hanno reso non facile la ricostruzione e interpretazione della disciplina normativa ad essi riferibile.

Dopo l'abrogazione referendaria dell'art. 23 bis del D.L. 112/2008 convertito con Legge 133/2008, con conseguente caducazione del relativo regolamento approvato con d.P.R. 7 settembre 2011 nr. 168, il legislatore ha disposto una

nuova disciplina contenuta nell'art. 4 del D.L. 13 agosto 2011 n. 138 convertito con Legge 14/09/2011 n. 148, i cui commi 1, 2 e 3 in sintesi prevedevano la necessità da parte di ciascun Ente:

1. di verificare preliminarmente la realizzabilità di una gestione concorrenziale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica;
2. di procedere all'attribuzione di diritti di esclusiva limitatamente alle ipotesi in cui, in base ad una analisi di mercato, la libera iniziativa economica privata non risultasse idonea a garantire un servizio rispondente ai bisogni della comunità (comma 1 art. 4 cit.),
3. di adottare una delibera quadro mediante la quale illustrare le ragioni dell'eventuale decisione di sottrarre alcuni servizi al libero mercato, illustrandone altresì i benefici per la comunità locale; la delibera avrebbe dovuto essere sottoposta al parere preventivo ed obbligatorio dell'Autorità Garante della concorrenza e del mercato (commi 2 e 3 art. 4 cit.).

La norma, come sopra illustrata, è stata tuttavia dichiarata costituzionalmente illegittima con sentenza della Corte Costituzionale del 20 luglio 2012 n. 199, in quanto la stessa sostanzialmente riproduceva la normativa contenuta nell'art. 23 bis citato, abrogato mediante referendum popolare. Si legge tra le motivazioni della decisione che, una delle ragioni dell'incostituzionalità dell'art. 4, era data dalla circostanza che la norma aveva drasticamente ridotto le ipotesi di affidamento diretto dei servizi pubblici locali alle società *in house*, affidamento che, attraverso l'esito della consultazione referendaria, si intendeva invece preservare.

In conseguenza della dichiarata incostituzionalità della norma citata il legislatore è nuovamente intervenuto per regolamentare la materia con l'art. 34 commi da 20 a 27 d.l. 179/2012 convertito con l. 221/2012, ammettendo sostanzialmente, in conformità alla descritta sentenza, la gestione *in house* dei servizi pubblici locali. L'art. 34, comma 20, stabilisce che l'affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'Ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste. Prevede poi il comma 21 dell'articolo citato che *"Gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea devono essere adeguati entro il termine del 31 dicembre 2013 pubblicando, entro la stessa data, la relazione prevista al comma 20. Per gli affidamenti in cui non è prevista una data di scadenza gli enti competenti provvedono contestualmente ad inserire nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto un termine di scadenza dell'affidamento. Il mancato adempimento degli obblighi previsti nel presente comma determina la cessazione dell'affidamento alla data del 31 dicembre 2013"*.

Per quanto riguarda i servizi affidati alla società Jtaca s.r.l. sono da considerarsi servizi pubblici locali: il servizio di gestione della sosta, rimozione veicoli e mobilità, e il servizio di trasporto scolastico. I citati servizi sono da considerarsi servizi pubblici locali a rilevanza economica, in quanto aventi ad oggetto la produzione di beni e attività rivolte a realizzare fini sociali e a promuovere lo sviluppo economico e civile delle comunità locali. Sono infatti classificabili come servizi a rilevanza economica tutti quei servizi pubblici locali assunti dall'Ente, laddove la tariffa richiedibile all'utente è potenzialmente in grado di coprire integralmente i costi di gestione e di creare un utile di impresa.

CAPITOLO II

Requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta

Par. 1. Conformità al modello *in house providing*

La società *in house providing* è un istituto elaborato dalla giurisprudenza comunitaria a partire dalla sentenza Teckal del 18 novembre 1999, nella quale la Corte di Giustizia sancì l'esclusione dall'applicabilità della normativa europea in materia di appalti pubblici, per tutte quelle ipotesi in cui potesse configurarsi una forma di delegazione inter organica tra l'ente appaltante ed il soggetto al quale è affidata la gestione dei servizi medesimi.

L'ordinamento italiano si è adeguato, sia pure con un percorso normativo e giurisprudenziale travagliato, ai principi espressi in materia dalla Corte di Giustizia; pertanto, anche ai sensi dell'attuale normativa italiana in materia di gestione di servizi pubblici locali, più sopra illustrata, è legittimo l'affidamento di un servizio *in house providing*.

Le caratteristiche dell'*in house providing* possono così essere riassunte:

1. il capitale sociale della società *in house* deve essere interamente pubblico;
2. l'Ente o gli enti affidanti devono esercitare sul soggetto gestore un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi;
3. la società *in house* deve svolgere la propria attività per l'ente o gli enti che la controllano.

Il soggetto gestore deve sostanzialmente essere configurato come una sorta di *longa manus* dell'affidante, pur conservando natura distinta ed autonoma rispetto all'apparato organizzativo del secondo; il soggetto gestore deve, in altri termini, determinarsi come una sorta di amministrazione "indiretta", nella quale la gestione del servizio resta nelle mani dell'ente concedente, attraverso un controllo sull'attività della società affidataria la quale, a sua volta, è istituzionalmente destinata in modo prevalente ad operare in favore di questo.

La società Jtaca s.r.l. opera proprio in conformità al modello *in house providing*, in quanto rispetta tutti e tre i requisiti stabiliti dall'ordinamento comunitario.

Per quanto concerne il requisito del capitale interamente pubblico si osserva quanto segue: la società è a capitale interamente pubblico, partecipata esclusivamente dal comune di Jesolo.

Per quanto concerne il requisito del controllo analogo si osserva che il comune di Jesolo ha da tempo deliberato gli strumenti del controllo analogo sulla società le cui regole sono enunciate nel "Regolamento sul governo del gruppo pubblico locale: modalità i nomina dei rappresentanti, indirizzo, coordinamento e controllo strategico delle aziende partecipate del comune di Jesolo", approvato con delibera consiliare n. 167/2007. In esecuzione a tale regolamento la giunta comunale delibera annualmente i propri indirizzi alla società Jtaca srl, sulla base dei suggerimenti del gruppo intersettoriale per la gestione delle partecipazioni societarie; tale organismo, interno all'Ente, svolge le attività di controllo sulla società e sulla gestione dei servizi ed è composto dal segretario generale che lo presiede e da professionalità appartenenti ad uffici di ragioneria, controllo di gestione e uffici affidatari dei relativi servizi. Per quanto esposto è pertanto evidente che, nel caso di Jtaca srl, sussiste anche il requisito del controllo analogo.

Per quanto concerne il requisito dell'attività prevalente si osserva anzitutto che la Corte di Giustizia europea, sez. I, 11 maggio 2006, in causa C-340/04 ha affermato che "*Quanto all'accertare se occorra tener conto in tale contesto solo del fatturato realizzato con l'ente locale controllante o di quello realizzato nel territorio di detto ente, occorre considerare che il fatturato determinante è rappresentato da quello che l'impresa in questione realizza in virtù delle decisioni di affidamento adottate dall'ente locale controllante, compreso quello ottenuto con gli utenti in attuazione di tali decisioni. // 66 Infatti, le attività di un'impresa aggiudicataria da prendere in considerazione sono tutte quelle che quest'ultima realizza nell'ambito di un affidamento effettuato dall'amministrazione aggiudicatrice, indipendentemente dal fatto che il destinatario sia la stessa amministrazione aggiudicatrice o l'utente delle*

prestazioni. // 67 Non è rilevante sapere chi remunera le prestazioni dell'impresa in questione, potendo trattarsi sia dell'ente controllante sia di terzi utenti di prestazioni fornite in forza di concessioni o di altri rapporti giuridici instaurati dal suddetto ente.”

La società Jtaca s.r.l. gestisce servizi pubblici locali svolti su affidamento dell'ente locale socio e svolge servizi di pubblica utilità per il territorio del Comune di riferimento. Del resto le attività svolte da Jtaca s.r.l. costituiscono servizi pubblici anche perché assunti in base alla normativa in materia e così qualificate dalle deliberazioni comunali.

Dalla tabella qui di seguito riportata si ricava che Jtaca s.r.l. svolge di fatto tutta la sua attività a favore dell'ente locale socio.

	2010	%	2011	%	2012	%
FATTURATO COMUNE SOCIO TOTALE FATTURATO	2.927.353,52	100%	3.272.256,01	100%	3.197.955,30	100%
	2.927.353,52		3.272.256,01		3.197.955,30	100%

In ragione di tutto quanto sopra esposto, risulta pertanto confermata la conformità al diritto comunitario e nazionale delle gestioni espletate a mezzo Jtaca srl. Si dovrà pertanto procedere solo ad aggiornare gli atti alle normative e ai principi giurisprudenziali, deliberando ai sensi e per gli effetti dell'art. 34, commi 21 del d.l. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito in l. 17 dicembre 2012, n. 221.

PAR. 2. La durata degli affidamenti di cui è attualmente titolare Jtaca s.r.l.

La giurisprudenza in materia di forme di gestione diretta, categoria cui appartiene il modello *in house providing*, ha precisato che l'affidamento sorge con la delibera dell'ente locale di costituzione e/o partecipazione alla forma di gestione, mentre con la successiva approvazione del contratto di servizio si procede semplicemente ad eseguire la presupposta scelta organizzativa e a regolamentare l'esecuzione nel tempo (Cons. Stato, sez. V, 19 febbraio 1998, n. 192; Cass., sez. un. civ., 29 ottobre 1999, n. 754; più recentemente, Cons. Stato, sez. V, 30 giugno 2003, n. 3864; TAR Lombardia, sez. III, 12 maggio 2004, n. 1685; Cons. Stato, sez. V, 3 febbraio 2005, n. 272 Cons.Stato, sez. V, 30 agosto 2005, n. 4428; TAR Calabria, Catanzaro, Sez. I, 11 luglio 2009, n. 774).

Pertanto, per stabilire la durata degli affidamenti attribuiti a Jtaca srl, occorre rapportarsi alla durata di quest'ultima nel limite della durata massima di un affidamento di servizio pubblico locale.

A tal riguardo, si ricorda:

- che la durata del contratto di servizio non indica la durata dell'affidamento, ma individua il periodo di regolazione, per un determinato periodo di tempo, del rapporto di affidamento a mezzo dello specifico contratto di servizio;
- che per stabilire la durata degli affidamenti di servizi pubblici attribuiti a Jtaca s.r.l. occorre rapportarsi alla durata di quest'ultima nel limite della durata massima di un affidamento di servizio pubblico locale;
- che l'art. 143, comma 6 del d.lgs. n. 163/2006 stabilisce che *“la concessione ha di regola durata non superiore a trenta anni”*;
- che l'art. 2, comma 35 della l. n. 481/1995 stabilisce, con riferimento ai servizi di pubblica utilità, che la durata delle concessione *“non può essere superiore ad anni quaranta”*;
- che l'art. 4 dello Statuto di Jtaca s.r.l. prevede che *“la durata della società è fissata fino al 31 (trentuno) dicembre 2050 (duemilacinquanta)”* e che dalla data di scelta del modello *in house providing* per i servizi pubblici oggetto della presente relazione era stato stabilito che la durata dell'affidamento fosse almeno sino al 31 dicembre 2020 (vecchio art. 4), fermo restando, come sopra detto, che la durata dell'affidamento dei servizi pubblici si deve calcolare nel rispetto del limite temporale di trenta anni.

Detto ciò si riportano di seguito le scadenze dei vari servizi affidati a Jtaca srl:
- per quanto concerne i servizi pubblici locali di sosta, rimozione dei veicoli e mobilità, giusto contratto pubblico di concessione *in house providing*, rep. n. 5373, 21 febbraio 2006 e Bike Sharing, giusto contratto di comodato n. 002/2010/CONTR. del 04/05/2010: durata ventennale con scadenza 31 dicembre 2026;
- per quanto concerne il servizio di trasporto scolastico, giusto contratto pubblico di cessione in outsourcing, rep. n. 5435 del 25 maggio 2006 e s.m. rep. n. 6214 del 27 agosto 2010, appendice relativa alla gestione segmento attività trasporto scolastico a Jesolo Lido: durata quindicennale con scadenza 30 giugno 2021;

CAPITOLO III

Contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale

Par. 1. Premessa

Il servizio pubblico può essere definito come un'attività di interesse generale, assunta dal soggetto pubblico (titolare del servizio medesimo) che la gestisce direttamente ovvero indirettamente tramite un soggetto privato.

Il servizio universale può essere definito in considerazione degli effetti perseguiti, volti a garantire un determinato servizio di qualità ad un prezzo accessibile. L'Unione Europea intende il servizio universale come "*l'insieme minimo di servizi di qualità specifica cui tutti gli utenti finali hanno accesso a prezzo abbordabile tenuto conto delle specifiche circostanze nazionali, senza distorsioni di concorrenza*".

La Direttiva 2002/22/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7/03/2002, seppur afferente al servizio universale ed ai diritti degli utenti in materia di reti e di servizi di comunicazione elettronica (direttiva servizio universale), fornisce alcuni chiarimenti circa la nozione di "servizio universale":

1) si precisa che il fatto di assicurare un servizio universale può comportare la prestazione di determinati servizi a determinati utenti finali a prezzi che si discostano da quelli risultanti dalle normali condizioni di mercato. Tuttavia, il fatto di fornire un compenso alle imprese designate per fornire tali servizi in dette circostanze non deve tradursi in una distorsione di concorrenza, purché tali imprese ottengano un compenso per il costo netto specifico sostenuto e purché l'onere relativo a tale costo netto sia indennizzato in un modo che sia neutrale in termini di concorrenza;

2) si puntualizza che per "prezzo abbordabile" deve intendersi un prezzo definito a livello nazionale dagli Stati membri in base alle specifiche circostanze nazionali, che può comprendere la definizione di una tariffa comune indipendente dall'ubicazione geografica o formule tariffarie speciali destinate a rispondere alle esigenze degli utenti a basso reddito.

Relativamente alla materia dei servizi pubblici locali si può concludere che le due citate nozioni rappresentano, nella sostanza, le due facce di una stessa medaglia, in quanto laddove si parla di "*servizio pubblico*" *tout court* l'attenzione si focalizza verso il soggetto pubblico che deve esplicitare (direttamente ovvero indirettamente mediante la concessione ad imprese pubbliche, miste o private) l'attività di interesse generale, mentre invece laddove si parla di "*servizio universale*" l'attenzione si focalizza verso gli utenti finali di tale servizio pubblico e, più precisamente, verso le condizioni di accessibilità, di fruibilità e di qualità del servizio medesimo.

Par. 2. Gli obblighi di servizio pubblico in generale

Gli obblighi di servizio pubblico sono quegli obblighi che l'impresa non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni, se considerasse esclusivamente il proprio interesse commerciale. Con riguardo agli obblighi di servizio pubblico, può affermarsi che la *ratio* degli stessi va ricercata nella necessità di garantire l'equilibrio tra il mercato e

la regolamentazione, tra la concorrenza e l'interesse generale, garantendo che i servizi di interesse economico generale siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe uniformi e a condizioni di qualità simili, indipendentemente dalle circostanze particolari e dal grado di redditività economica di ciascuna singola operazione (parità).

L'Ente locale deve intervenire laddove, per garantire un servizio accessibile a tutti, di qualità e ad un prezzo abbordabile, si rendano necessarie adeguate compensazioni economiche (e quindi integrative della tariffa) al fine di rendere appetibile un servizio che, senza tali condizioni, non risulterebbe contendibile per il mercato. In tale ottica sono dichiarate ammissibili le eccezioni alle regole del mercato necessarie per garantire l'"equilibrio economico" del servizio, secondo il peso relativo delle attività redditizie e quello delle attività che non lo sono, nel rispetto comunque del principio di proporzionalità.

La regolamentazione dei prezzi deve, tuttavia, essere equilibrata, nel senso che non deve ostacolare l'apertura del mercato, né creare discriminazioni fra i fornitori, né aggravare le distorsioni della concorrenza. Di conseguenza, l'intervento deve essere proporzionale allo scopo perseguito, il che presuppone, conformemente alla giurisprudenza, che non deve andare al di là di quanto indispensabile per raggiungere il relativo obiettivo "di interesse economico generale": nel caso di specie il contenimento dei prezzi. Entro tali limiti è quindi rimessa all'ente di riferimento la previsione di specifici obblighi di servizio pubblico, purché l'intervento tariffario ed il servizio universale (previsto nell'articolo 3, n. 3, della Direttiva) confluiscono verso un medesimo scopo.

Secondo la Commissione Europea, 29/11/2005 n. C 297/04, le compensazioni degli obblighi di servizio pubblico non costituiscono aiuti di Stato in presenza delle seguenti condizioni:

- 1) l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico, definiti in modo chiaro;
- 2) i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, al fine di evitare che la compensazione comporti un vantaggio economico atto a favorire l'impresa beneficiaria rispetto ad imprese concorrenti;
- 3) la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di tali obblighi;
- 4) nel caso in cui si sia in presenza di un affidamento diretto all'impresa incaricata dell'esecuzione di obblighi di servizio pubblico, la compensazione deve essere determinata sulla base di un'analisi dei costi in cui un'impresa media, gestita in modo efficiente ed adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, sarebbe incorsa per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.

In ogni caso, la compensazione deve essere effettivamente utilizzata per garantire il funzionamento del servizio di interesse economico generale. La compensazione degli obblighi di servizio pubblico deve essere concessa per il funzionamento di un determinato servizio di interesse economico generale e non deve essere utilizzata per operare su altri mercati, in quanto, in tale ultimo caso, costituirebbe un aiuto di Stato incompatibile con la normativa vigente in materia. Ciò non impedisce, in ogni caso, all'impresa che riceve una compensazione per obblighi di servizio pubblico di realizzare un margine di utile ragionevole.

Per quanto riguarda i servizi in questione:

- non sono previste compensazioni economiche: per il servizio di gestione della sosta, rimozione veicoli e mobilità; la società versa invece al Comune un canone di concessione delle aree adibite a sosta e parcheggio;

- sono invece previste compensazioni economiche: per il servizio di trasporto scolastico, per importi fissati annualmente.

Sotto il profilo dell'individuazione dei contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e universale è opportuno evidenziare che l'ente locale competente, atteso il superiore interesse pubblico all'istruzione e alla mobilità riconosciuto a livello costituzionale, non può esimersi dall'imporre specifici obblighi di servizio pubblico, volti a garantire che i relativi servizi siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a prezzi uniformi ed a condizioni di qualità simili a parità di condizioni, oltre alla trasparenza ed al carattere economicamente accessibile del servizio.

Par. 3.1 Gli specifici obblighi di servizio pubblico per il servizio di sosta, rimozione dei veicoli e mobilità

La gestione della mobilità urbana da parte del Comune ha assunto nel tempo un'importanza strategica, sia per gli effetti che tale azione ha sulla qualità della vita offerta ai cittadini che per gli obiettivi di crescita economica del territorio che l'Ente persegue.

In tal senso, per una città a fortissima vocazione turistica stagionale quale è Jesolo, la gestione della mobilità urbana assume varie connotazioni ovvero: oggetto di pianificazione urbanistica; elemento critico ai fini della sicurezza e del benessere dei cittadini; fattore qualificante di un'offerta, quella turistica appunto, che permea di sé l'intero tessuto sociale.

Tutto ciò giustifica interventi di regolamentazione da parte dell'ente concedente ed è, quindi, necessario che il gestore del servizio si obblighi, attraverso la stipulazione del contratto di servizio, a garantire determinati standard qualitativi e quantitativi a beneficio dell'utenza.

Gli obblighi di servizio pubblico devono quindi rispondere all'interesse economico generale, svilupparsi nel pieno rispetto delle disposizioni comunitarie in materia di concorrenza, essere chiaramente definiti, trasparenti e verificabili, non creare discriminazioni e garantire parità di accesso ai consumatori.

La gestione della mobilità urbana *lato sensu*, ovvero la gestione dei parcheggi pubblici a pagamento (sorvegliati e su stallo stradale; esistenti e di futura individuazione e/o realizzazione), l'accertamento delle infrazioni al codice della strada in materia di sosta a pagamento, la rimozione, il trasferimento e la custodia dei veicoli lasciati in sosta vietata o abbandonati sul territorio del Comune (art. 159 del codice della strada – artt. 354 e 355 del regolamento di esecuzione del codice della strada), deve quindi essere effettuata conformemente a principi di salvaguardia dell'ambiente e del territorio, finalizzando l'azione alla riduzione del numero di veicoli contemporaneamente in circolazione alla ricerca di una meta o di parcheggio (traffico parassita).

A tale fine la gestione della mobilità urbana è effettuata secondo criteri di efficacia, efficienza, economicità, trasparenza, fattibilità tecnica ed economica, nonché nel rispetto delle norme vigenti in materia di circolazione dei veicoli al fine di:

- ridurre il traffico parassita;
- ridurre il tempo medio di circolazione dei veicoli, necessario per il raggiungimento di una meta o di un parcheggio;
- ridurre l'inquinamento ambientale (gas, rumori, etc.);
- aumentare la sicurezza stradale;
- favorire il benessere psico-fisico e la salute pubblica, riducendo l'utilizzo dei veicoli a motore, comunque abbassandone la permanenza a bordo e incentivando l'utilizzo della bicicletta.

È evidente che le attività di infomobilità, di gestione dei parcheggi, di accertamento delle infrazioni e di gestione di servizi di mobilità alternativa devono essere organizzate e gestite unitariamente, poiché in caso contrario si perderebbe la possibilità di sfruttarne le relative sinergie, e qualcuno degli ambiti analizzati finirebbe per generare costi ambientali e/o disservizi, l'onere

dei quali ricadrebbe “genericamente” sull’intero tessuto e territorio del Comune.

Tale visione è conforme, ad esempio, a quanto previsto dalla legislazione in materia di rifiuti che prevede la gestione integrata dei rifiuti, rispetto alla quale non è ipotizzabile una segmentazione senza imporre costi eccessivamente onerosi e soprattutto senza incidere nell’organizzazione stessa del servizio.

Par. 3.2 Gli specifici obblighi di servizio pubblico per il servizio di trasporto scolastico

La Costituzione Italiana riserva attenzione alla promozione di una effettiva generalizzazione del diritto allo studio e alla garanzia, per tutti i cittadini, di accedere alla istruzione per un congruo numero di anni. In particolare, la Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica (art. 9 Cost.); detta le norme generali sulla istruzione ed istituisce scuole statali per tutti gli ordini e gradi (art. 33 Cost.); apre la scuola a tutti prevedendo una istruzione obbligatoria e gratuita per almeno otto anni (art. 34 Cost.). La riforma costituzionale introdotta dalla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, ha interessato in modo significativo la ripartizione delle competenze in materia tra Stato, regioni ed enti locali.

Per quanto riguarda in modo specifico il trasporto scolastico, in un primo momento l’art. 1 del d.P.R. 14 gennaio 1972, n. 3 aveva trasferito alle Regioni le funzioni amministrative riguardanti, tra l’altro, il trasporto gratuito (e relativi oneri assicurativi) degli alunni della scuola materna, della scuola dell’obbligo e degli istituti professionali; successivamente l’art. 45 del d.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 ha attribuito ai Comuni le funzioni amministrative da svolgersi secondo le modalità previste dalla legislazione regionale. In proposito, è stato affermato che la disciplina del trasporto scolastico non deve essere necessariamente effettuata, ai sensi di quanto disposto dagli artt. 42 e 45 del d.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, mediante o sul presupposto di una “specifica” legge regionale in materia, ma può essere effettuata anche mediante atti regionali di natura regolamentare o mediante deliberazioni di giunta regionale che approvino, nei confronti dei comuni, “indirizzi” in materia di trasporto scolastico.

I Comuni, nello svolgere i servizi di assistenza scolastica e quindi nello svolgimento del servizio di trasporto scolastico, non possono disporre limitazioni all’ambito dei soggetti individuati dalla normativa regionale. Quanto disposto dalla normativa appena richiamata è peraltro congruente con quanto disposto attualmente dall’art. 13 del d.lgs. 267/2000 e ss.mm., laddove viene sancito che spettano al Comune tutte le funzioni amministrative che riguardano la popolazione ed il territorio comunale, precipuamente nei settori organici dei servizi alla persona e alla comunità.

Il servizio di trasporto scolastico è un servizio pubblico locale che rientra nella categoria dei servizi di assistenza scolastica, facilitando il raggiungimento della scuola infatti rende più agevole l’esercizio del diritto allo studio.

Ai servizi pubblici locali si applica il capo III del d.lgs. 30 luglio 1999, n. 286, relativo alla qualità dei servizi pubblici locali e carte dei servizi” assicurando così la tutela e la partecipazione di cittadini e utenti alle procedure di definizione e valutazione degli standard qualitativi.

Il d.lgs. 6 settembre 2005, n. 206 (codice dei consumatori), inoltre, riconosce a utenti e consumatori il diritto a:

- controllo sui prezzi;
- sufficienza del servizio erogato;
- sicurezza e qualità del servizio;
- adeguata informazione;
- corretta pubblicità;
- correttezza, trasparenza ed equità nei rapporti contrattuali;
- erogazione del servizio secondo standard di qualità e di efficienza.

Lo strumento utilizzato è quello della carta dei servizi (Cfr. Revisione 04/1 del 28/08/2013). Il servizio di trasporto scolastico non può tuttavia essere considerato fattispecie analoga al trasporto pubblico di persone, in quanto

non comporta la necessità di assicurare un'offerta indifferenziata al pubblico con contestuale obbligo di contrarre con chiunque, ma si rivolge ad una particolare utenza con conseguente necessità (obbligo) di predisporre mezzi e personale adeguati al servizio ed alla particolare utenza. Spetta quindi alla Regione disciplinare gli aspetti generali del servizio, mentre la materiale organizzazione e gestione dello stesso compete al Comune.

In merito alla obbligatorietà alla istituzione ed erogazione del servizio, il combinato disposto dell'art. 21, comma 3 della legge 5 maggio 2009, n. 42 e dall'art. 14, commi dal 25 al 31, del d.l. 31 maggio 2010, n. 78 (convertito in legge 30 luglio 2010, n. 122), ha reso obbligatorio per ciascun Comune l'erogazione, anche in forma associata, del servizio (nei confronti degli alunni interessati dall'obbligo di istruzione attualmente disciplinata dall'art. 1, comma 622, della legge 27 dicembre 2006, n. 296), riservando tuttavia alla legislazione statale, regionale e alla normativa regolamentare comunale la disciplina relativa alla istituzione, organizzazione ed erogazione del servizio.

Par. 4.1 Gli obblighi specifici di servizio pubblico previsti nel Comune per il servizio di sosta, rimozione dei veicoli e mobilità

Il Comune, dopo aver valutato ed apprezzato gli interessi pubblici sottesi a quanto sopra esposto, ritiene di imporre, sul proprio territorio, i seguenti obblighi specifici di pubblico servizio. Il concessionario dovrà pertanto obbligarsi ad effettuare i servizi pubblici in oggetto, sulla base del contratto e nel rispetto dei seguenti obblighi:

a) Eguaglianza

L'erogazione del servizio deve essere ispirata al principio di uguaglianza di comportamento nei confronti di tutti gli utenti e nel rispetto dei diritti degli stessi. Le regole riguardanti i rapporti tra utenti e servizio, e l'accesso al servizio, devono essere uguali per tutti. Nessuna distinzione nell'erogazione del servizio può essere compiuta per motivi riguardanti sesso, razza, lingua, religione o opinioni politiche. Va garantita la parità di trattamento, a parità di condizioni del servizio prestato, fra le diverse categorie o fasce di utenti.

b) Imparzialità

L'erogazione del servizio deve essere ispirata al principio di obiettività ed imparzialità. In funzione di tale obbligo si interpretano le singole clausole delle condizioni generali e specifiche del servizio e le norme regolatrici del settore.

c) Continuità

L'erogazione del servizio, nell'ambito delle modalità stabilite dalla normativa regolatrice di settore, dovrà essere continua, regolare e senza interruzioni. In caso di funzionamento irregolare o di interruzione del servizio per cause di forza maggiore, il gestore dovrà adottare misure volte ad arrecare agli utenti il minor disagio possibile.

d) Partecipazione

La partecipazione dell'utente cittadino alla prestazione del servizio pubblico, dovrà essere garantita sia per tutelare il diritto alla corretta fruizione del servizio, sia per favorire la collaborazione nei confronti del gestore. L'utente ha diritto di accesso alle informazioni che lo riguardano. Il diritto di accesso sarà esercitato nei limiti e con le modalità di cui alla vigente normativa in materia di accesso agli atti e di tutela del trattamento dei dati personali. L'utente potrà presentare reclami, prospettare osservazioni, formulare suggerimenti per il miglioramento del servizio, che dovranno essere riscontrate dal gestore.

e) Efficienza, efficacia ed economicità, trasparenza

Il servizio pubblico dovrà essere erogato in modo da garantire l'efficienza, l'efficacia, l'economicità e la trasparenza.

f) Modalità di erogazione del servizio:

Il servizio, dovrà essere organizzato in modo da garantire:

- la gestione di tutti i parcheggi comunali *off street* (parcheggi sorvegliati concentrati su aree delimitate di superficie, in struttura o multipiano il cui accesso è regolamentato con personale e/o con sistemi automatizzati), esistenti o di futura individuazione e/o realizzazione;

- la gestione di tutti i parcheggi comunali *on street* (parcheggi su stallo stradale distribuiti sul territorio del Comune di Jesolo e delimitati da strisce di colore blu il cui accesso è libero e regolamentato a tariffa), esistenti e di futura individuazione e/o realizzazione;
- l'accertamento con personale proprio (ausiliari del traffico) delle infrazioni al codice della strada in materia di sosta a pagamento, compresa tutta la gestione amministrativa connessa;
- la rimozione, il trasferimento e la custodia dei veicoli lasciati in sosta vietata o abbandonati sul territorio del comune, così come regolamentato dall'art. 159 del codice della strada, dagli artt. 354 e 355 del regolamento di esecuzione del codice della strada, da ordinanze del Sindaco, nonché da norme, indicazioni, e quant'altro emanato dai competenti organi di polizia;
- il controllo dell'Ente sulle tariffe applicate, il cui piano annuale verrà sottoposto annualmente all'approvazione della giunta comunale;
- il rispetto dell'ambiente e la prevenzione dell'inquinamento, secondo le "Linee guida per la gestione del servizio pubblico locale di mobilità" predisposto dal comune di Jesolo in accordo con il concessionario;
- la gratuità, per l'utenza, del servizio di *bike sharing* ed il servizio continuativo di pulizia, manutenzione ordinaria e straordinaria delle biciclette e delle attrezzature, assistenza ed informazione all'utenza 24h/24h;
- il controllo dell'Ente sulle tariffe applicate per il trasporto urbano turistico, lo svolgimento in gratuità di servizi di trasporto richiesti dal Comune di Jesolo, il rispetto delle norme di cui alla legge regionale Veneto n. 25 del 30.10.1998 ed al d.m. 448/91.

g) Rapporti con l'ente locale

Il rappresentante legale del gestore (o suo delegato), ove richiesti dal Sindaco, intervengono in consiglio comunale, almeno una volta l'anno, per riferire sullo svolgimento del servizio.

Par. 4.2 Gli obblighi specifici di servizio pubblico previsti nel Comune per il servizio di trasporto scolastico

Il Comune, dopo aver valutato ed apprezzato gli interessi pubblici sottesi a quanto sopra esposto, ritiene di imporre, sul proprio territorio, i seguenti obblighi specifici di pubblico servizio. Il concessionario dovrà pertanto obbligarsi ad effettuare il servizio pubblico in oggetto, sulla base del contratto e nel rispetto dei seguenti obblighi:

- a) abbassamento dell'età media del parco mezzi;
- b) miglioramento dei dispositivi di sicurezza e controllo sui mezzi adibiti al servizio, sul personale assegnato e sugli utenti;
- c) uniformità dei criteri di accesso da parte degli utenti;
- d) attivazione di uno sportello a servizio degli utenti per informazioni sugli abbonamenti, percorsi, ecc.;
- e) mantenimento e miglioramento degli standard di gestione del servizio di trasporto scolastico;
- f) gestione unitaria di tutto il trasporto scolastico sul territorio comunale, l'ottimizzazione delle risorse economiche, dei mezzi, delle strutture e del personale da destinare al servizio;
- g) obblighi di cui al precedente paragrafo 4.1 in quanto applicabili al servizio in oggetto.

CAPITOLO IV

Allegato 1: Appendice integrativa di Jtaca srl

Alla presente relazione si allega quale parte integrante e sostanziale il una relazione finalizzata ad illustrare, in modo schematico, le modalità di gestione dei servizi e i risultati ottenuti.