



# COMUNE DI PALERMO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

DELIBERAZIONE N. 164

DEL 09.10.2015

OGGETTO: Aggiornamento e rimodulazione del contratto di servizio AMAT Palermo S.p.A.

IMMEDIATA ESECUZIONE

SINDACO: Orlando Leoluca

VICE SINDACO: Arcuri Emilio

ASSESSORI:

Raimondo	Francesco Maria
Lapiana	Cesare
Gini	Giuseppe
Marano	Giovanna
Abbonato	Luciano
Catania	Giusto
Ciulla	Agnese
Cusumano	Andrea
Evola	Barbara

Pres.	Ass.
P	
P	

P	
P	
P	
P	
P	
P	
P	
P	
P	
P	
11	11

E. I.  
L

Totale N.

L'anno duemilaquindici addì nove del mese di ottobre alle ore 15:15 in Palermo nella sala delle adunanze posta nella sede comunale di Palazzo delle Aquile si è adunata la Giunta Comunale per trattare vari argomenti, compreso quello di cui all'oggetto

Presiede l'adunanza il Sig. Orlando Leoluca - Sindaco

Partecipa il sottoscritto Sig. Salvatore Serafino Di Seri-Nef Segretario Generale del Comune.

Il Presidente, riconosciuto legale il numero degli intervenuti, dichiara aperta la seduta.

## LA GIUNTA COMUNALE

**Vista** l'allegata proposta di deliberazione concernente l'oggetto;

**Visto** l'allegato foglio pareri;

**Preso atto** di quanto rappresentato dal Ragioniere Generale, gs. nota prot. n. 776589 del 09/10/2015 allegata al parere favorevole di regolarità contabile;

**Preso atto** di quanto attestato dal dirigente del servizio proponente al punto 9 della parte dispositiva che *"... dalla mancata adozione del presente provvedimento deriverà per l'Ente un danno patrimoniale grave e certo"*;

**Considerato** che è intendimento della Giunta Comunale adottare l'atto proposto onde evitare di procurare all'Ente un danno grave ed irreparabile;

**Dopo** opportuna discussione;

Con votazione unanime resa e verificata nei modi e forme di legge

## DELIBERA

La proposta di deliberazione riguardante l'oggetto è approvata nel testo allegato alla presente deliberazione e fatta propria.

Con separata unanime votazione espressa in forma palese, il presente provvedimento viene dichiarato **immediatamente eseguibile**, stante l'urgenza di provvedere.



**PROPONE**

PDG01/a

**COMUNE DI PALERMO**

**AREA DELLA PARTECIPAZIONE, DECENTRAMENTO, SERVIZI AL CITTADINO E MOBILITÀ**  
Ufficio Mobilità Urbana

**PROPOSTA DI PROVVEDIMENTO DELIBERATIVO DI G.C.**

*(Costituita da n° fogli, oltre il presente, e da n° allegati)*

**OGGETTO:** Aggiornamento e rimodulazione del contratto di servizio Amat Palermo spa.

**PROPONENTE**

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

*e-mail: m.e.dimarzo@comune.palermo.it*

Li.....

IL DIRIGENTE

*e-mail: a.rizzotto@comune.palermo.it*

**PARERE DEL RESPONSABILE DEL SERVIZIO IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ TECNICA**  
(Art. 53, Legge n° 142/90 e L.R. n° 48/91 ss.mm.ii. e art. 4, comma 3 del "regolamento dei controlli interni" approvato con Deliberazione di C.C. n. 198/2013)

**VISTO:** si esprime parere favorevole in ordine alla legittimità, alla regolarità e correttezza dell'atto e dell'azione amministrativa

**VISTO:** si esprime parere contrario per le motivazioni allegate

IL DIRIGENTE RESPONSABILE DELL'UFFICIO

*e-mail: a.rizzotto@comune.palermo.it*

VISTO: IL CAPO AREA

*e-mail: s.maneri@comune.palermo.it*

DATA *9/10/15*

VISTO: L'ASSESSORE

DATA .....

**PARERE DEL RESPONSABILE DI RAGIONERIA IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ CONTABILE**  
(Art. 53, Legge n° 142/90 e L.R. n° 48/91)

**VISTO:** si esprime parere favorevole

*si veda nota ALLEGATA Prot. 776589 DEL 9/10/15*

**VISTO:** si esprime parere contrario per le motivazioni allegate

**Parere non dovuto** poiché l'atto non comporta impegno di spesa o diminuzione di entrata

IL RAGIONIERE GENERALE

DATA *9/10/15*

**Controdeduzioni dell'Ufficio Proponente alle osservazioni di cui al Parere di regolarità Contabile e/o rese dal Segretario Generale:**

osservazioni controdedotte dal dirigente del servizio proponente con nota mail prot. n. .... del  
Parere di regolarità tecnica confermato SI  : NO

{  Gs nota mail prot. n° .... del {  Gs nota mail prot. n° .... del

{  Per avvenuta decorrenza dei termini di riscontro (gg. 2 lavorativi)

ALLEGATO UNICO ALLA DELIBERA G.C. n° *169* del *09-10-2015*

IL SINDACO

IL SEGRETARIO GENERALE

Il Dirigente dell'Ufficio Mobilità Urbana in riferimento all'argomento in oggetto indicato, sottopone al Giunta Comunale la proposta di delibera nel testo che segue

**OGGETTO: Aggiornamento e rimodulazione del Contratto di Servizio di AMAT Palermo s.p.a.**

#### **PREMESSO CHE**

- in data 23/06/2005 è stato sottoscritto dalle parti il Contratto di Servizio finalizzato a disciplinare i rapporti tra il Comune di Palermo e la Società per la gestione del servizio di Trasporto Pubblico Locale e dei servizi ad esso complementari;
- in data 28/11/2007, per l'entrata in vigore della Legge Regionale n. 19 del 2005, è stato stipulato un atto modificativo ed integrativo al Contratto di servizio stesso approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 309 del 23/11/2007;
- con nota prot. 47398 del 25/9/2015 l'Assessorato Regionale delle Infrastrutture e Mobilità, Dipartimento Infrastrutture e Mobilità, nelle more della pubblicazione dei bandi di gara per l'affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale ha prorogato i termini di valenza dei contratti di affidamento provvisorio dei servizi di Trasporto Pubblico Locale fino al 31/12/2017;

#### **ATTESO CHE**

- il Comune di Palermo nella propria qualità di soggetto che favorisce gli interessi generali della comunità cittadina, con particolare riferimento ai diritti fondamentali e costituzionalmente garantiti alla libera circolazione, all'iniziativa economica ed alla salute, ritiene necessaria una gestione integrata dei servizi di mobilità urbana come una attività diretta al precipuo scopo di una politica del traffico urbano che tenda a migliorare costantemente la mobilità del cittadino, a limitare i tassi di inquinamento ambientale e, conseguentemente, intraprendere azioni tendenti ad incentivare la migrazione degli utilizzatori del trasporto veicolare privato verso il trasporto pubblico locale gestito;
- il finanziamento del sistema del Trasporto Pubblico Locale avviene attraverso due canali: i ricavi derivanti da biglietti e abbonamenti dei servizi affidati, che dovrebbero tendere alla copertura del 35% dei costi al netto dei costi di infrastruttura, e dai trasferimenti finanziari delle Regioni e degli Enti locali a titolo di garanzia del servizio pubblico.
- l'Amministrazione Comunale, in collaborazione sinergica con la società affidataria, promuove azioni volte ad implementare l'attività di controllo e repressione del fenomeno dell'evasione tariffaria sia attraverso l'utilizzo degli agenti di Polizia Municipale sia in squadre con i verificatori aziendali al fine di ridurre progressivamente il rapporto tra i ricavi derivanti da biglietti e abbonamenti del servizio di trasporto pubblico locale ed i costi operativi al netto dei costi di infrastruttura, per garantire e migliorare l'efficienza e produttività del servizio.
- la legge finanziaria per il 2008 ha introdotto un nuovo sistema di finanziamento del Trasporto Pubblico Locale che si fonda sull'introduzione di un meccanismo di compartecipazione delle Regioni a Statuto Ordinario al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione che ha come fine nel tempo quello di sostituire l'ammontare delle risorse annue trasferite dallo Stato alle Regioni a statuto ordinario per il finanziamento delle spese correnti del trasporto pubblico locale, e quello di garantire le risorse aggiuntive necessarie per lo sviluppo e l'implementazione dei servizi di trasporto pubblico locale;

- le Regioni a Statuto Speciale, in considerazione della particolare autonomia impositiva di cui costituzionalmente sono dotate, non usufruiscono del sopradetto meccanismo di compartecipazione al gettito delle accise e conseguentemente devono fare ricorso a risorse proprie;
- le Regioni a Statuto Speciale devono, comunque, assicurare nei rispettivi ambiti di competenza la sostenibilità economica dei livelli essenziali dei servizi pubblici locali (compreso il trasporto pubblico locale) che concernono diritti civili e sociali costituzionalmente tutelati e che, dunque, devono essere garantiti in maniera uniforme su tutto il territorio nazionale.

## RILEVATO CHE

- la Regione Sicilia - per le finalità di cui all'art. 2, comma 1, della legge regionale n. 9/2013 (risanamento della finanza pubblica regionale) - ha intrapreso un'azione di revisione della spesa pubblica che prevede come obiettivo strategico la riduzione dei costi dei servizi pubblici essenziali tra cui rientra il trasporto pubblico locale;
- la Regione Sicilia ha, conseguentemente, ridotto l'importo dei Trasferimenti Finanziari nei confronti di questa Amministrazione Comunale per l'espletamento dei servizi di trasporto pubblico locale per i contratti di affidamento provvisorio stipulati ai sensi dell'art. 27 della legge regionale 19/2005;
- la Legge Regionale n. 10/2015, in attuazione delle finalità di risanamento della finanza pubblica regionale, ha ridotto il capitolo di spesa per l'espletamento dei servizi di trasporto pubblico (capitolo 476521 "*spese per l'espletamento dei servizi di trasporto pubblico locale*") locale con uno stanziamento di € 157.000.000,00 in riduzione rispetto alla previsione del 2014;
- in attuazione dei predetti vincoli regionali di bilancio, l'importo del trasferimento regionale che verrà trasferito all'amministrazione Comunale è pari a € 37.068.104,91 per l'anno 2015, così ripartito: € 21.257.694,57 per il primo semestre e € 15.810.410,34 per il secondo semestre;
- l'Amministrazione Comunale per il finanziamento del Trasporto Pubblico Locale nel periodo 2009-2015 si trova a dovere fare fronte a minori introiti da Trasferimenti Regionali per un importo complessivo di € 13.522.277 nel dettaglio riassunto nella sotto elencata tabella:

Contributo Regionale Anno 2009	46.879.817	
Contributo Regionale Anno 2010	47.220.371	340.554 (incremento)
Contributo Regionale Anno 2011	44.540.642	2.679.729 (minore introito)
Contributo Regionale Anno 2012	39.406.650	5.133.992 (minore introito)
Contributo Regionale Anno 2013	40.588.850	1.182.200 (incremento)
Contributo Regionale Anno 2014	38.573.207	2.015.643 (minore introito)
Contributo Regionale Anno 2015	37.068.104	1.505.067 (minore introito)

- l'Assessorato Regionale delle Infrastrutture e Mobilità, Dipartimento Infrastrutture e Mobilità, a fronte della riduzione dell'importo dei Trasferimenti Regionali destinati al Trasporto Pubblico Locale, al fine di mantenere inalterato il rapporto sinallagmatico tra le prestazioni contrattuali, ha richiesto ai Comuni della Regione di procedere ad una corrispondente rimodulazione e/o riduzione dell'oggetto del contratto di servizio con una conseguente e corrispondente rimodulazione e/o riduzione dei programmi di esercizio e, pertanto, della percorrenza chilometrica contrattualizzata per i servizi di Trasporto Pubblico Locale in proporzione all'importo stanziato;

## **PRESO ATTO CHE**

- con deliberazione di Giunta Municipale n. 148 del 10/9/2015 è stato approvato il piano industriale 2015 - 2019 della società partecipata Amat Palermo spa;
- nei contenuti della predetta delibera si sottolinea che gli interventi finanziari previsti dal piano industriale 2015 - 2019 (approvato dalla Giunta Municipale e che hanno come fine il raggiungimento dell'equilibrio economico della società *in house*) presuppongono una rimodulazione del contratto di servizio;
- con atto di indirizzo politico la Giunta Municipale nella seduta del 19.02.2013 ha designato l'azienda AMAT Palermo S.p.A. quale azienda esercente del sistema tram della Città di Palermo, dando mandato agli uffici competenti di predisporre tutti gli atti tecnici ed amministrativi necessari per tale designazione;
- l'obiettivo dell'Amministrazione Comunale - nell'ambito della gestione integrata della mobilità urbana - è quello di elevare ulteriormente la qualità della mobilità urbana sotto il profilo della efficienza ed efficacia attraverso il miglioramento in termini di sicurezza stradale, di tutela dell'ambiente, ed infine di migliore fruibilità del patrimonio culturale, storico e artistico;
- la Z.T.L., infatti, nell'ambito della gestione integrata della mobilità, è un servizio suscettibile di produrre effetti di miglioramento che scaturiscono dalla minor presenza di veicoli a motore e dalle positive ricadute in termini di sicurezza, tutela dell'ambiente, migliore fruibilità del patrimonio culturale, storico e artistico da parte della comunità cittadina;

## **CONSIDERATO CHE**

- per procedere alla designazione dell'Amat Palermo spa quale azienda esercente del sistema tram della Città di Palermo è necessario dal un lato procedere ad una modifica del contratto di servizio vigente per inserire nel Trasporto Pubblico Locale (oltre al trasporto gommato) anche il trasporto su rotaia e dall'altro al reperimento delle risorse finanziarie necessarie per la gestione dello stesso.
- l'avvio del sistema tranviario comporta dei costi già prima dell'inizio dell'esercizio delle linee in conseguenza delle attività c.d. di *start-up* necessarie per l'avvio del sistema tranviario e che a tali costi si dovranno necessariamente aggiungere quelli relativi agli interventi da effettuare sul Trasporto Pubblico Locale su gomma e sulle sue infrastrutture al fine di consentire una corretta integrazione dei due sistemi (rotaia e gomma);

- le risorse finanziarie necessarie per la gestione del sistema tranviario - ai fini del raggiungimento di un equilibrio economico complessivo dei servizi del trasporto pubblico locale - dovrebbero provenire sia dai ricavi derivanti da biglietti e abbonamenti sia dai trasferimenti finanziari da parte della Regione;
- i minori introiti per il Trasporto Pubblico Locale derivanti dalla diminuzione dei Trasferimenti Regionali impongono alla Amministrazione Comunale di individuare nuove ed innovative fonti di finanziamento, determinate da nuove politiche del traffico, che possano compensare i minori introiti che provengono sia dai corrispettivi regionali, (contributi in conto esercizio) sia dagli stessi finanziamenti previsti dal Comune di Palermo nell'originario Contratto di Servizio per il Trasporto Pubblico Locale ;
- il P.G.U.T. individua nuove forme di finanziamento nello schema “*giuridico-economico-sociale*” secondo il quale coloro che generano traffico con la guida dei mezzi di trasporto privato, all'interno delle Zone a Traffico Limitato (Z.T.L) sono obbligati al pagamento di una tariffa di accesso, finalizzata al finanziamento del Trasporto Pubblico in favore della migliore e sostenibile mobilità per l'intera Comunità Cittadina palermitana.
- il trasferimento di risorse economiche dai soggetti privati che utilizzano il mezzo di trasporto individuale verso il soggetto che gestisce il trasporto pubblico collettivo, risponde anche all'esigenza di limitare le conseguenze di natura ambientale che vengono generate dalla insostenibilità dei livelli di inquinamento che vengono prodotti dal traffico automobilistico all'interno delle zone delimitate dalla Z.T.L.;
- il quadro di riferimento economico-finanziario all'interno del quale si muovono e trovano coerente composizione tali nuove linee di finanziamento è rappresentato dal Piano Industriale 2015-2019 della società partecipata approvato con deliberazione di Giunta Comunale n. 148 del 10/9/2015;

## **RILEVATO CHE**

- nel quadro delle nuove forme di finanziamento dei servizi pubblici locali (che hanno il fine precipuo di incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico collettivo) l'affidamento alla società Amat Palermo dell'attività di riscossione dei ricavi che possono essere realizzati dalla gestione integrata dei servizi di mobilità urbana e di mobilità complementare, assolve anche alla funzione di cofinanziare il Trasporto Pubblico Urbano;
- che le nuove forme di finanziamento, unitamente all'utilizzo (come diretta conseguenza dei minori trasferimenti finanziari da parte della Regione Sicilia) delle risorse finanziarie destinate al Trasporto Pubblico Locale gommato, consentirebbero di mantenere sostanzialmente equilibrato il c.d. rapporto sinallagmatico delle prestazioni contrattuali;
- l'insieme dei servizi con i quali una pubblica amministrazione ha intenzione di attuare una Gestione Integrata della Mobilità Urbana, quale servizio di mobilità urbana in grado di soddisfare i bisogni della collettività, per scelta della pubblica amministrazione, può essere inquadrata nel sistema dei servizi pubblici locali ex articolo 112 T.U.E.L.;

- le risorse finanziarie da assegnare all'azienda esercente del sistema tram della Città di Palermo, ai fini delle operazioni di avvio di detto sistema, anche in considerazione del Piano Industriale 2015-2019, possono trovare sempre per scelta della Amministrazione Comunale la loro fonte in parte nelle risorse finanziarie del Trasporto Pubblico Locale (come conseguenza diretta dei minori trasferimenti finanziari da parte della Regione Sicilia) ed in parte dai ricavi possono provenire dalle nuove forme di finanziamento ed in particolare da quelli che possono essere generati dalla gestione dei ricavi dalla gestione integrata dei servizi di mobilità urbana e di mobilità complementare;
- i corrispettivi derivanti dalla gestione integrata dei servizi di mobilità urbana e complementare sono concorrenti e necessari al raggiungimento dell'equilibrio economico dei servizi ed ai fini della sostenibilità economica dell'intero sistema di trasporto pubblico così come contrattualizzati nello schema di contratto allegato al presente atto, ivi compresi i proventi derivanti dalla gestione della ZTL, i proventi derivanti dalla gestione delle aree sottoposte a sosta tariffata (Zone Blu) assegnati alla Società ed i proventi derivanti dal servizio di rimozione coatta dei veicoli, per cui gli eventuali minori introiti potrebbero compromettere gli equilibri economici del piano industriale con ogni conseguenza sulla gestione dei servizi contrattualmente affidati.
- il costo unitario al km del Trasporto Pubblico Locale per la città di Palermo, sulla base dei km percorsi e delle informazioni riportate nel piano industriale 2015-2019, risulta coerentemente in linea sia con i dati nazionali sia al *costo standard* calcolato con i principali modelli matematici di riferimento;

Si riportano di seguito le tabelle delle tariffe per il rilascio dei permessi di accesso alle Zone a Traffico Limitato (ZTL), le tabelle delle tariffe delle aree soggette a sosta tariffata (Zone Blu), le tabelle delle tariffe dei parcheggi assegnati alla Società ed, infine, la tabelle delle tariffe del servizio di rimozione coatta dei veicoli in vigore a far data dall'1/1/2016.

La tariffa per l'accesso alla ZTL per gli aventi diritto, secondo quanto previsto dallo schema delle modalità operative, allegato alla delibera di Giunta Municipale avente ad oggetto "Delimitazione di Zone a Traffico Limitato, ai sensi dell'art. 7 comma 9 del Codice della Strada, nelle zone centrali della città ("ZTL 1" e "ZTL 2") e approvazione dello Schema delle modalità operative delle "ZTL 1" e "ZTL 2", è pari a euro 120,00 annuali, \*

Per accessi della durata massima di ore 24, limitatamente ad un singolo accesso, l'anno il costo della tariffa denominata "temporanea" è pari a euro 5,00. Per accessi mensili il costo della tariffa è pari a euro 20,00.

Nella tabella seguente si riportano le tariffe applicate a particolari categorie di veicoli in variazione alla tariffa annuale prevista per tutte le altre tipologie di veicoli:

Tipologia	Tariffa	Validità	Aliquota
Auto elettrica	Euro 60	Annuale	50%
Auto ibrida	Euro 90	Annuale	25%
Auto gas/metano	Euro 90	Annuale	25%
Autolinee	Euro 240	Annuale	200%

\* e, per tutto quanto sopra esposto, e visto il piano finanziario di ANAT, si ritiene che la predetta tariffa sia da ritenersi adeguata e congrua al fine di concorrere ad assegnare<sup>5</sup> alla Società risorse adeguate per le proprie finalità istituzionali e per le attività contenute nel presente contratto.

**IL DIRIGENTE**  
Dott. Antonina Rizzotta



Le tariffe si intendono al netto di oneri derivanti da bolli, diritti fissi e diritti di istruttoria.  
 In caso di furto del tagliando e/ smarrimento del pass il costo per il rilascio del duplicato è pari al 25% del costo iniziale.

### AREE SOGGETTE A SOSTE TARIFFARIA (ZONE BLU)

TARIFFA ORARIA DA EURO 0,50 AD EURO 1,00  
 TARIFFA ORARIA DA EURO 0,75 AD EURO 1,00

### TARIFFE DELLE AREE DI PARCHEGGIO

AREA DI PARCHEGGIO	TARIFFA GIORNALIERA IVA INCLUSA
Tra le vie Mongibello /Tolomeo Tra viale Galatea e via Ascanio	da euro 1,50 ad euro 3,00 da euro 1,50 ad euro 3,00

### TARIFFE DEL SERVIZIO DI RIMOZIONE COATTA DEI VEICOLI

Rimozione e trasporto in depositaria di veicoli di massa complessiva a pieno carico fino a 1,5 t	€ 60,00 + €/km 3,20 per indennità chilometrica
Rimozione e trasporto in depositaria di veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 1,5 t e fino a 3,5 t	€ 80,00 + €/km 3,72 per indennità chilometrica
Rimozione e trasporto in depositaria di veicoli di massa complessiva a pieno carico fino a 1.5 t effettuata in orario notturno (dalle 20.00 alle 7.00 del giorno successivo ) o in giornata festiva	€ 75,00 + €/km 4,16 per indennità chilometrica
Rimozione e trasporto in depositaria di veicoli di massa a pieno carico oltre 1.5 t e fino a 3,5 t effettuata in orario notturno (dalle 20.00 alle 7.00 del giorno successivo) o in giornata festiva	€ 100,00 + €/km 4,83 per indennità chilometrica
Rimozione e trasporto in depositaria di veicoli di massa a pieno carico oltre 3,5 t	€ 125 + €/km 6,50 per indennità chilometrica incrementato del 10% per ogni tonnellata o frazione di tonnellata eccedente 3,5 t
Rimozione e trasporto in depositaria di veicoli di massa a pieno carico oltre 3,5 t effettuata in orario notturno (dalle 20.00 alle 7.00 del giorno successivo) o in giornata festiva	€ 150,00 + 6,50 €/km per indennità chilometrica incrementato del 10% per ogni tonnellata o frazione di tonnellata eccedente 3,5 t

## CONSIDERATO CHE

- per il perseguimento degli obiettivi sopra menzionati, sono stati attivati incontri di settore e "tavoli tecnici" ai quali hanno partecipato, oltre al Ufficio Mobilità Urbana anche la Ragioneria Generale, supportati, laddove ritenuto necessario, anche dal Corpo di Polizia Municipale, dal Settore SUAP e dal Servizio Tributi, nonché dalla stessa società partecipata;
- i lavori - nelle varie fasi di svolgimento - sono stati portati a conoscenza degli Assessori competenti e hanno prodotto una proposta di rimodulazione del Contratto di Servizio, il cui schema allegato alla presente deliberazione per farne parte integrante;
- in ordine alla natura, alle modalità di esecuzione dei servizi previsti nonché agli importi economici indicati l'Ufficio proponente, unitamente agli altri servizi e settori coinvolti, ha effettuato - nei limiti della propria competenza - una disamina ed una positiva valutazione della congruità dei costi.

- dalla mancata adozione del presente provvedimento derivava per l'Ente  
VISTO: un danno patrimoniale grave e certo.

IL DIRIGENTE

- la deliberazione di Consiglio Comunale n. 614 del 31/12/2004; Dott. Antonino Rizzotto
- il Contratto di Servizio siglato tra il Comune di Palermo e AMAT Palermo s.p.a. in data 23/06/2005;
- la deliberazione di Giunta Municipale n. 277 del 23/12/2013;
- la deliberazione di Giunta Municipale n. 3 del 15/01/2014;
- la deliberazione di Giunta Municipale n. 150 del 5/09/2014;
- la deliberazione di Giunta Municipale n. 140 del 4/8/2015;
- delibera di Giunta Municipale avente ad oggetto "Delimitazione di Zone a Traffico Limitato, ai sensi dell'art. 7 comma 9 del Codice della Strada, nelle zone centrali della città ("ZTL 1" e "ZTL 2");
- la direttiva in materia di affidamenti *in house* prot. 254167 del 31/3/2015;
- la nota della Regione Sicilia Assessorato Trasporti prot. n. 31989 del 19/06/2015;
- la nota della Regione Sicilia Assessorato Trasporti prot. n. 47398 del 23/09/2015;
- la relazione a firma dei Dirigenti dell'Ufficio Mobilità Urbana e dell'Ufficio del Piano Tecnico del Traffico (allegato n. 1);
- il TUEL;
- lo Statuto comunale
- il Regolamento di contabilità.

## VISTO E PRESO ATTO

- della delibera n. 148 del 10/9/2015 della Giunta Municipale;

## PROPONE

Per i motivi esposti in narrativa e che s'intendono riportati:

1. di dare atto che gli Enti Locali, nell'ambito delle loro competenze, provvedono alla gestione dei servizi pubblici che abbiano per oggetto produzione di beni ed attività rivolte a realizzare fini sociali e a promuovere lo sviluppo economico e civile delle comunità locali (art. 112 del D. Lgs 267/2000 "*Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti Locali*").
2. di dare atto che una gestione integrata della mobilità urbana comporta una gestione unitaria e coordinata del trasporto pubblico di persone collettivo e dei servizi complementari di mobilità urbana;
3. di dare atto che una gestione integrata della mobilità urbana (Trasporto Pubblico Locale e servizi complementari di mobilità urbana) costituisce ex art. 112 del D. Lgs 267/2000 "*Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti Locali*" l'esercizio di una attività diretta alla produzione di beni ed attività rivolte alla realizzazione di fini sociali (miglioramento della mobilità del cittadino, limitazione dei tassi di inquinamento ambientale e incentivazione dei flussi migratori degli utilizzatori del trasporto veicolare privato verso il trasporto pubblico locale) e, quindi, una attività diretta alla promozione dello sviluppo economico e civile della comunità cittadina;
4. di dare atto che il complesso dei servizi di trasporto pubblico locale ed i servizi di mobilità complementare affidati alla società partecipata rientrano nell'alveo di applicazione dell'art. 112 del D. Lgs 267/2000 "*Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti Locali*" e, pertanto, sono da considerarsi servizi pubblici locali in quanto effettuati a favore della Comunità Cittadina ed in quanto caratterizzati da una attività che si concreta nella produzione di beni e servizi in funzione di un'utilità per la Comunità locale non solo in termini economici ma anche ai fini di promozione sociale;
5. di affidare all'AMAT Palermo S.p.A. la gestione dell'esercizio del sistema tram della Città di Palermo ai sensi dell'art. 5 del DPR 753/80;
6. di approvare la rimodulazione del Contratto di Servizio, secondo lo schema allegato alla presente deliberazione per farne parte integrante (allegato n.2);
7. di approvare <sup>secondo ridottivo alle</sup> le tariffe dei permessi di <sup>Il Capo Area</sup> accesso alle Zone a Traffico Limitato a ZTL, le tariffe delle aree soggette a sosta tariffata (Zone Blu), le tariffe del servizio di rimozione coatta dei veicoli in vigore a far data dall'1/1/2016 come di seguito riportate:

La tariffa per l'accesso alla ZTL per gli aventi diritto, secondo quanto previsto dallo schema delle modalità operative, allegato alla delibera di Giunta Municipale avente ad oggetto "Delimitazione di Zone a Traffico Limitato, ai sensi dell'art. 7 comma 9 del Codice della Strada, nelle zone centrali della città ("ZTL 1" e "ZTL 2") e approvazione dello Schema delle modalità operative delle "ZTL 1" e "ZTL 2", è pari a euro 120,00 annuali.

Per accessi della durata massima di ore 24, limitatamente ad un singolo accesso, l'anno il costo della tariffa denominata "temporanea" è pari a euro 5,00. Per accessi mensili il costo della tariffa è pari a euro 20,00.

Nella tabella seguente si riportano le tariffe applicate a particolari categorie di veicoli in variazione alla tariffa annuale prevista per tutte le altre tipologie di veicoli:

Tipologia	Tariffa	Validità	Aliquota
Auto elettrica	Euro 60	Annuale	50%
Auto ibrida	Euro 90	Annuale	25%
Auto gas/metano	Euro 90	Annuale	25%
Autolinee	Euro 240	Annuale	200%

Le tariffe si intendono al netto di oneri derivanti da bolli, diritti fissi e diritti di istruttoria.

#### **AREE SOGGETTE A SOSTE TARIFFARIA (ZONE BLU)**

TARIFFA ORARIA DA EURO 0,50	AD EURO 1,00
TARIFFA ORARIA DA EURO 0,75	AD EURO 1,00

#### **AREE DI PARCHEGGIO**

AREA DI PARCHEGGIO Tra le vie Mongibello /Tolomeo Tra viale Galatea e via Ascanio	TARIFFA GIORNALIERA IVA INCLUSA da euro 1,50 ad euro 3,00 da euro 1,50 ad euro 3,00
---	---

## SERVIZIO DI RIMOZIONE COATTA DEI VEICOLI

Rimozione e trasporto in depositaria di veicoli di massa complessiva a pieno carico fino a 1,5 t	€ 60,00 + €/km 3,20 per indennità chilometrica
Rimozione e trasporto in depositaria di veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 1,5 t e fino a 3,5 t	€ 80,00 + €/km 3,72 per indennità chilometrica
Rimozione e trasporto in depositaria di veicoli di massa complessiva a pieno carico fino a 1.5 t effettuata in orario notturno (dalle 20.00 alle 7.00 del giorno successivo ) o in giornata festiva	€ 75,00 + €/km 4,16 per indennità chilometrica
Rimozione e trasporto in depositaria di veicoli di massa a pieno carico oltre 1.5 t e fino a 3,5 t effettuata in orario notturno (dalle 20.00 alle 7.00 del giorno successivo) o in giornata festiva	€ 100,00 + €/km 4,83 per indennità chilometrica
Rimozione e trasporto in depositaria di veicoli di massa a pieno carico oltre 3,5 t	€ 125 + €/km 6,50 per indennità chilometrica incrementato del 10% per ogni tonnellata o frazione di tonnellata eccedente 3,5 t
Rimozione e trasporto in depositaria di veicoli di massa a pieno carico oltre 3,5 t effettuata in orario notturno (dalle 20.00 alle 7.00 del giorno successivo) o in giornata festiva	€ 150,00 + 6,50 €/km per indennità chilometrica incrementato del 10% per ogni tonnellata o frazione di tonnellata eccedente 3,5 t

8. dare mandato all'Ufficio Mobilità Urbana di predisporre gli atti per la successiva e conclusiva approvazione da parte del Consiglio comunale;

9. la mancata adozione del presente provvedimento comporterà per l'Ente danno patrimoniale grave e certo.

**IL DIRIGENTE**

Dott. Antonino Rizzotto

Il Dirigente responsabile dell'Ufficio Mobilità Urbana esprime in merito, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 della L.R. n. 30/2000, parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione in oggetto.

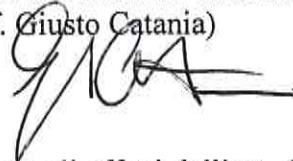
Il Dirigente  
(dr. Antonino Rizzotto)

Il Capo Area della Partecipazione, Decentramento Servizi al Cittadino e Mobilità, letta la superiore proposta e i relativi contenuti, appone il proprio visto per condivisione del suddetto parere tecnico.

Il Capo Area  
(dr. Sergio Maneri)

L'Assessore alla Mobilità Urbana, letta la superiore proposta e ritenuto che la stessa rientra tra gli obiettivi programmati dell'Ente, ne propone l'adozione da parte del Consiglio Comunale.

L'Assessore alla Mobilità Urbana  
(Prof. Giusto Catania)



Il Dirigente responsabile di Ragioneria esprime in merito, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 della L.R. n. 30/2000, parere (favorevole/~~contrario~~) in ordine alla regolarità contabile della proposta di deliberazione in oggetto (motivare il parere contrario e citare la norma violata).

SI VEDA NOTA ALLEGATA PROT. N. 776589, DEC 9/10/15

Il Dirigente responsabile di Ragioneria  
(dr.ssa Carmela Agnello)





# COMUNE DI PALERMO

## AREA DEL BILANCIO E RISORSE FINANZIARIE

C.A.P. 90133

C.F. 80016350821

Via Roma, n. 209 – 90133 PALERMO  
Tel. 0917403601 – Fax 0917403665  
Sito internet [www.comune.palermo.it](http://www.comune.palermo.it)  
E\_MAIL [ragionerigenerale@comune.palermo.it](mailto:ragionerigenerale@comune.palermo.it)

Prot. n. 776589 del 09.10.2015

OGGETTO: Parere di regolarità contabile sulla proposta di deliberazione di Giunta Comunale avente ad oggetto: “Aggiornamento e rimodulazione del contratto di servizio Amat Palermo Spa”

Sul provvedimento in esame viene richiesto alla scrivente di esprimere un pare di regolarità contabile in via d’urgenza e in tal senso si provvede a rendere il richiesto scrutinio contabile cui si premette:

- sul provvedimento è stato espresso parere favorevole in ordine alla legittimità, regolarità e correttezza dell’atto e dell’azione amministrative, da parte del Dirigente Responsabile;
- in ordine alla natura, alle modalità di esecuzione dei servizi previsti, nonché agli importi economici indicati, l’ufficio proponente esprime una **“positiva valutazione della congruità dei costi”**;
- l’aggiornamento dei corrispettivi di cui all’art. 13 del contratto dovrà essere assistito da idonea copertura finanziaria;
- all’art. 14 del contratto si dà atto che “i corrispettivi della ZTL sono concorrenti e necessari al raggiungimento dell’equilibrio economico dei servizi di trasporto pubblico così come contrattualizzati” e della congruità della relativa tariffa si dà atto nell’atto deliberativo;
- L’art. 15 del contratto prevede l’onere a carico dell’Amministrazione della rimozione di paline e pensiline ed ogni altro manufatto pubblicitario, che dovrà essere assistito da idonea copertura finanziaria;
- Trovandosi l’ente nella fattispecie di cui all’art. 163, secondo comma, si prende atto che dalla mancata adozione del provvedimento deriverà un danno patrimoniale grave e certo per l’Ente e pertanto si dà copertura finanziaria, limitandola al corrente esercizio finanziario.
- Per tutto quanto sopra esposto si appone al presente atto parere di regolarità contabile favorevole.

IL RAGIONIERE GENERALE  
(D.ssa Carmela Agnello)

ALL 1



**COMUNE DI PALERMO**  
**AREA DELLA PARTECIPAZIONE, DECENTRAMENTO,**  
**SERVIZI AL CITTADINO E MOBILITÀ**  
**UFFICIO MOBILITÀ URBANA**  
**UFFICIO PIANO TECNICO DEL TRAFFICO**  
 Polo Tecnico - Via Ausonia, 69 - 90100 PALERMO  
 Tel. 091/7401608 – fax 091/7402607  
 e-mail: [mobilitaurbana@comune.palermo.it](mailto:mobilitaurbana@comune.palermo.it)

Responsabile della U.O. "Attività Amministrative e Contabili"  
 dr. M. E. Di Marzo email: [m.e.dimarzo@comune.palermo.it](mailto:m.e.dimarzo@comune.palermo.it)

prot n° 775063/P del 9/10/2015

[giusto.catania@comune.palermo.it](mailto:giusto.catania@comune.palermo.it)

[s.maneri@comune.palermo.it](mailto:s.maneri@comune.palermo.it)

**All'Assessore alla Mobilità**

**Al Sig. Capo Area della Partecipazione,  
 Decentramento, Servizi al Cittadino e Mobilità**

**Oggetto:** Proposta di aggiornamento e rimodulazione del Contratto di Servizio. Relazione propedeutica sulle tematiche connesse alla redazione dello schema di contratto di servizio Amat Palermo spa.

***PREMESSO***

che il Comune di Palermo nella propria qualità di soggetto che favorisce gli interessi generali della comunità cittadina, con particolare riferimento ai diritti fondamentali e costituzionalmente garantiti alla libera circolazione, all'iniziativa economica ed alla salute, ritiene necessaria una Gestione Integrata dei Servizi di Mobilità Urbana come una attività diretta al precipuo scopo di una politica del traffico urbano che tenda a migliorare costantemente la mobilità del cittadino, a limitare i tassi di inquinamento ambientale e, conseguentemente, intraprendere azioni tendenti ad incentivare la migrazione degli utilizzatori del trasporto veicolare privato verso il trasporto pubblico locale gestito;



che in data 23/06/2005 è stato sottoscritto tra il Comune di Palermo e la Società Amat Palermo il Contratto di Servizio finalizzato a disciplinare i rapporti per la gestione del servizio di Trasporto Pubblico Locale e dei servizi ad esso complementari;

che con deliberazione di Giunta Municipale n. 148 del 10/9/2015 è stato approvato il piano industriale 2015 - 2019 della società partecipata Amat Palermo spa;

che gli interventi finanziari previsti dal piano industriale 2015-2019 hanno come fine il raggiungimento dell'equilibrio economico della società in *house* ed, in quanto tali, presuppongono un aggiornamento e/o una rimodulazione del contratto di servizio;

che, altresì, con atto di indirizzo politico la Giunta Municipale nella seduta del 19.02.2013 ha designato l'azienda AMAT Palermo S.p.A. quale azienda esercente del sistema tram della Città di Palermo;

che, pertanto, occorre provvedere al predetto affidamento attraverso lo strumento del contratto di servizio;

che, per le ragioni di cui sopra, occorre pertanto procedere ad un aggiornamento e/o ad una rimodulazione del contratto di servizio.

Per i fini di cui sopra si rassegnano le seguenti considerazioni:

## ***RIFERIMENTI NORMATIVI:***

Gli Enti Locali, nell'ambito delle rispettive competenze, provvedono alla gestione dei servizi pubblici che abbiano per oggetto produzione di beni ed attività rivolte a realizzare fini sociali e a promuovere lo sviluppo economico e civile delle comunità locali (art. 112 comma 1 TUEL).

Nell'ambito dei servizi pubblici locali rientra la gestione del Trasporto Pubblico Locale e la gestione dei servizi e delle attività complementari della mobilità urbana.

Nel settore del Trasporto Pubblico Locale di linea (Tpl) (interessato da più di un decennio da continue modifiche normative e progetti di riforma organica), la principale legge di riferimento è il D.Lgs. 422/1997 (c.d. decreto Burlando), così come modificato dal D.Lgs. 400/1999, nonché dai decreti legge Bersani sulle liberalizzazioni, che avevano fissato alcune linee guida per il settore, con particolare riferimento:

- alla distinzione tra regolamentazione e gestione dei servizi, la prima da lasciare in capo alle Regioni e agli Enti locali, mentre la seconda da affidare ad aziende dedicate e specializzate;
- alle modalità di affidamento dei servizi attraverso procedure concorsuali ad evidenza pubblica (concorrenza "per il mercato");
- all'utilizzo del contratto di servizio come strumento per la disciplina dei rapporti tra Ente e operatore.

Nella Regione Sicilia che in tale materia - per effetto dei principi costituzionali di autonomia dei poteri locali - ha competenza esclusiva, non è stata ancora emanata una Legge Regionale organica di riforma del Trasporto Pubblico Locale in attuazione dei principi stabiliti nel D.Lgs 19 novembre 1997, n. 422.

L'articolo 27, comma 6 della legge regionale 19 dicembre 2005, n. 19 (*Misure finanziarie urgenti e variazioni al bilancio della Regione per l'esercizio finanziario 2005. Disposizioni varie, pubblicata nel supplemento ordinario G.U.R.S. 23 dicembre 2005 n. 56*) disciplina i principi da osservare per la pianificazione del riassetto organizzativo e funzionale del trasporto pubblico locale della Regione.

La riforma del Trasporto Pubblico Locale prevede la predisposizione di un piano di riordino della rete secondo i principi di "economicità" ed "efficienza"; dispone, altresì, elementi di "gerarchizzazione" tra i distinti livelli territoriali, determinando servizi minimi regionali e unità di rete.

Nella riforma del sistema del Trasporto Pubblico Locale coesistono la rete dei servizi minimi, di competenza della Regione Siciliana, quella dei servizi aggiuntivi, decentrata agli Enti locali l'integrazione delle diverse modalità di trasporto, la razionalizzazione e lo sviluppo delle reti su gomma e su ferro, l'individuazione dell'unità di rete da porre a base delle gare.

La Legge Regionale ha individuato un percorso istituzionale per passare dal regime concessionario a quello contrattuale e programmare le azioni per incrementare la domanda potenziale, sviluppare servizi intermodali e aggiuntivi e realizzare l'integrazione tariffaria.

Nelle more dell'approvazione del piano di "riassetto organizzativo" e "funzionale" del trasporto pubblico locale, al fine di assicurare la "continuità" del servizio pubblico, le concessioni in atto vigenti accordate dalla Regione e dai Comuni sono state trasformate in contratti di affidamento provvisorio della durata di cinque anni (contratti sono stati stipulati con le stesse Aziende già concessionarie dei servizi).

La Regione Sicilia con Delibera di Giunta n. 1992009 e con successivo Decreto del Dirigente Generale del Dipartimento Trasporti e Comunicazioni del 14 agosto 2009 ha provveduto alla proroga della data di scadenza dei contratti di affidamento provvisorio al 31 dicembre 2015.

Per effetto di tali provvedimenti, con riferimento al comune di Palermo, la data di scadenza del contratto di affidamento provvisorio ad Amat Palermo spa è stato prorogato al 28 novembre 2015.

Con nota prot. 47398 del 25/9/2015 l'Assessorato Regionale delle Infrastrutture e Mobilità *“in relazione all’approssimarsi della data di scadenza dei contratti di affidamento provvisorio dei servizi di competenza regionale ... in considerazione che questo dipartimento (Infrastrutture e Mobilità) ha avviato le attività propedeutiche all’emanazione dei bandi di gara per l’affidamento dei servizi di TPL ed atteso che la relativa informativa deve rimanere in pubblicità per almeno un anno, al fine di garantire la continuità dei servizi, ha dato mandato di procedere al prolungamento dei termini di valenza dei contratti sino al 31 dicembre 2017” ... “lo stesso criterio, per analogia deve intendersi esteso anche per i contratti di affidamento provvisorio dei servizi TPL su gomma di competenza comunale”*.

Per quanto sopra la durata dello schema di contratto di servizio non potrà essere superiore a quella prevista dai contratti di affidamento provvisorio (ergo il 31/12/2017) con la previsione e l’inserimento nello schema di contratto di servizio di una clausola che preveda una proroga, con gli stessi termini e condizioni contrattuali pattuite nello schema di contratto, fino a quando il Comune di Palermo non avrà affidato i servizi di mobilità urbana ad un nuovo soggetto a conclusione di procedure di gara.

***QUADRO DI SINTESI:***

***IL MODELLO DI AFFIDAMENTO DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI:  
REQUISITI DI LEGGE PER L’AFFIDAMENTO IN HOUSE***

Il quadro della riconfigurazione complessiva della gestione integrata dei servizi per la mobilità del Comune di Palermo e la qualificazione dei servizi come servizi pubblici locali presuppongono la verifica della sussistenza in capo alla

società partecipata dei presupposti di legge per l'affidamento degli stessi attraverso il modello dell'*in house*.

Il modello gestionale prescelto che, sulla base degli elementi di analisi economica e di contesto, hanno individuato nella società partecipata il soggetto gestore dei servizi integrati di mobilità collettiva, comporta la verifica della sussistenza (nel caso della società partecipata trattasi più che altro di sua una mera verifica) dei requisiti previsti dall'ordinamento comunitario per l'affidamento *in house*.

Non vi è dubbio alcuno che in capo alla società partecipata permangono i requisiti prescritti dall'ordinamento comunitario per l'affidamento *in house* e nel dettaglio:

a) la **partecipazione pubblica totalitaria** (100% delle Azioni), dovendo escludersi la partecipazione, anche minoritaria, di un'impresa privata al capitale di una società *in house* (Sentenza della Corte di Giustizia Europea 11 gennaio 2005, causa C-26/03, Stadt Halle c. TREA Leuna);

b) al **controllo analogo**, per il quale l'ente affidante deve esercitare sulla società *in house* un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi (il meccanismo deve importare un'influenza determinante sugli obiettivi strategici e le decisioni rilevanti, e può essere attuato con poteri di direttiva, di nomina e revoca degli amministratori, e con poteri di vigilanza e ispettivi: per controllo analogo si intende un rapporto equivalente, ai fini degli effetti pratici, ad una relazione di subordinazione gerarchica, e tale situazione si verifica quando sussiste un controllo gestionale e finanziario stringente dell'Ente pubblico sull'Ente societario);

c) alla **destinazione prevalente dell'attività** a favore dell'ente affidante.

La verifica della permanenza dei requisiti è stata effettuata tenendo conto anche di quanto disposto dall'art. 17 della Direttiva 23/2014/UE, il quale stabilisce che una concessione aggiudicata da un'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), a una persona giuridica di diritto pubblico o di diritto privato non rientra nell'ambito di applicazione della stessa direttiva quando siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

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

b) oltre l'80 % delle attività della persona giuridica controllata sono effettuate nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore controllante o da altre persone giuridiche controllate dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore di cui trattasi;

c) nella persona giuridica controllata non vi è alcuna partecipazione di capitali privati diretti, ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati che non comportano controllo o potere di veto, prescritte dalle disposizioni legislative nazionali, in conformità dei trattati, che non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata.

**In conclusione sul punto** si può affermare che in capo ad Amat Palermo spa permangono i requisiti previsto dall'ordinamento comunitario per l'affidamento *in house* della gestione dei servizi integrati della mobilità urbana: in quanto la stessa possiede tutte le caratteristiche per essere affidataria "*in house*" dei servizi in questione, in quanto ricorrono le tre condizioni essenziali richieste dalla legge e dalla giurisprudenza anche comunitaria.

## **I SERVIZI PUBBLICI LOCALI**

Allorquando la prestazione resa dall'appaltatore viene fornita per soddisfare in via immediata le esigenze della collettività o del singolo utente.

Si dividono in:

### ***SERVIZI SENZA RILEVANZA ECONOMICA***

Servizi che per obbligo di legge o per disposizione regolamentare del comune prevedono o consentono l'accesso anche a fasce deboli non in grado di contribuire, laddove naturalmente questa fascia di sottocontribuzione sia tale da compromettere una gestione remunerativa del servizio e non sia possibile prevedere eventuali compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi, nei limiti delle disponibilità di bilancio.

I predetti servizi:

- non proiettano l'attività aziendale al solo guadagno o al solo lucro ma al servizio in sé;
- sono per lo più connotati da significativo rilievo socio-assistenziale e gestiti in funzione di mera copertura delle spese sostenute, anziché del perseguimento di profitto d'impresa;

### ***SERVIZI A RILEVANZA ECONOMICA***

laddove la tariffa richiedibile all'utente è potenzialmente in grado di coprire integralmente i costi di gestione e di creare un utile di impresa.

In quest'ambito, l'aspetto monetario è determinante nella gestione del servizio, l'organizzazione dello stesso avviene con modalità di tipo imprenditoriale (o societario) e il profitto aziendale è tra gli obiettivi primari di bilancio, ovvero quando l'attività del servizio sia orientata a contenere i costi massimizzando gli utili, per un aumento dei ricavi oltre alla remunerazione del capitale investito a vantaggio della proprietà azionaria.

## **IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

L'Articolo 1, comma 2, del D.L. gs. 422 /1997 stabilisce che *“Sono servizi pubblici di trasporto regionale e locale i servizi di trasporto di persone e merci, che non rientrano tra quelli di interesse nazionale tassativamente individuati dall'articolo 3; essi comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali ed aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio dimensione normalmente regionale o infraregionale”*.

Nel dettaglio il servizio ha per oggetto il trasporto pubblico, in ogni sua forma e con qualsiasi mezzo attuato e/o attuabile, con inclusione, per precipuo interesse del Comune di Palermo, dei collegamenti con i comuni vicini.

Sono servizi pubblici locali - ai sensi dell'art. 112 del T.U.E.L. -, quelli di cui i cittadini usufruiscano *uti singuli* e come componenti la collettività, purché rivolti alla produzione di beni e utilità per le obiettive esigenze sociali.

Non vi è dubbio alcuno che il predetto servizio abbia la connotazione richiesta dal Testo Unico degli Enti Locali sia da un punto di vista soggettivo in quanto attività svolta da un soggetto pubblico diretta a soddisfare un bisogno di interesse generale, non avente carattere autoritativo e sia da un punto di vista oggettivo in quanto attività diretta alla realizzazione di una pubblica utilità ed un pubblico interesse.



**IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EFFETTUATO CON AUTOVEICOLI ECOLOGICI DEDICATI E CON I SISTEMI DENOMINATI “CAR-SHARING” E “BIKE-SCOOTER SHARING”,**

Il *Car Sharing* ed il *Bike-Scooter Sharing* si configurano come forma di servizio di interesse generale sulla base della stessa normativa che lo regola, infatti a partire dal Decreto del Ministero dell’Ambiente del 27 marzo 1998 “Mobilità Sostenibile nelle aree urbane” è introdotto il concetto di “[...] servizio di uso collettivo ottimale delle autovetture [...] e forme di multiproprietà delle autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone [...]”.

Il servizio di *Car Sharing* è un servizio di mobilità flessibile che consente di acquistare l’uso effettivo dell’auto solo per il tempo effettivamente necessario anziché l’auto stessa.

Le vetture si trovano parcheggiate in strada in stalli dedicati e riconoscibili da opportuna segnaletica, l’abbonato può accedervi autonomamente nell’arco di tutte le 24 ore giornaliere, per 365 giorni all’anno, mediante prenotazione telefonica o web, anche in tempo reale.

La vettura viene utilizzata per il tempo della prenotazione e poi rilasciata in qualunque stallo per una eventuale successiva prenotazione.

Le auto *car sharing* possono transitare sulle corsie riservate ai mezzi pubblici, nelle zone a traffico limitato e parcheggiare gratuitamente nelle aree a sosta tariffata del Comune di Palermo.

Il servizio di *Bike-Scooter Sharing*, nella logica dell’intermodalità dei diversi mezzi di trasporto, si configura quale servizio complementare al TPL per lo svolgimento, soprattutto, degli spostamenti a corto raggio.

Questo sistema vuole essere da una parte un servizio pubblico che rappresenti un’alternativa al proprio mezzo di trasporto privato a motore e dall’altra uno strumento di pianificazione strategica in termini di mobilità.

Il servizio prevede la localizzazione di cicloposteggi nei pressi dei principali punti di interscambio e poli attrattori, l’utente può accedervi previa registrazione

al sistema, acquistando presso il gestore la propria card/abbonamento. La tariffa è commisurata al tempo di utilizzo del mezzo, il quale può essere prelevato presso una stazione e riconsegnato in qualunque altra.

Entrambi i servizi si configurano come servizi complementari al servizio di trasporto pubblico, che l'Amministrazione può decidere o meno di implementare.

Il modello di servizio di *Car Sharing* e *Bike-Scooter Sharing* rientrano a pieno titolo nella nozione di servizio pubblico di mobilità complementare al TPL.

Le caratteristiche che rendono il modello un servizio pubblico sono le seguenti:

La tutela di importanti interessi di carattere generale: con la promozione di tale servizio, il Ministero dell'Ambiente ed i comuni aderenti all'iniziativa intendono raggiungere due importanti obiettivi di interesse generale. In primo luogo, il Car Sharing dovrebbe contribuire a diminuire il numero di veicoli circolanti nelle aree urbane e, quindi, a decongestionare il traffico cittadino, nonché a ridurre la superficie di spazio pubblico per la sosta, che potrebbe essere utilizzato per altri scopi. In secondo luogo, il Car Sharing dovrebbe soddisfare anche scopi di tutela ambientale, in quanto dovrebbe permettere di ridurre l'inquinamento atmosferico cittadino ed i consumi energetici, tenendo conto che, in base agli "Standard previsti", i veicoli adibiti al servizio devono rispettare i limiti fissati dall'Unione Europea e dalla certificazione "*Blauer Angel*"<sup>1</sup> relativamente ai consumi di carburante ed alle emissioni inquinanti, nonché alla sicurezza.

La tutela di interessi particolari dei singoli utenti: il servizio costituisce una valida alternativa ai trasporti di linea, in termini di maggiore flessibilità e comodità, in quanto l'utente ha la possibilità di utilizzare un'autovettura per periodi di tempo anche limitati e ovviamente per effettuare il percorso e le soste che più gli aggradano. Il beneficio economico per coloro che rinunciano al possesso dell'autovettura per aderire al servizio può essere rilevante dal

---

1 *Environmental Label Jury Blauer Angel (Angelo Blu)* è la certificazione ecologica di prodotto tedesca, attiva dal 1978 è il primo marchio ambientale di prodotto presente sul mercato. I prodotti certificati *Blauer Engel* devono rispettare dei criteri restrittivi che tengono in considerazione:

- l'intero ciclo di vita del prodotto (uso di materie prime, produzione, uso e smaltimento);
- tutti gli aspetti di protezione ambientale (contenuto di sostanze pericolose, emissione di inquinanti, rumore, risparmio di energia, materie prime e acqua);
- sicurezza (tutela della salute).

momento che possono sempre fare uso dell'autovettura nel momento in cui si rende necessario senza essere costretti a sostenere i costi fissi di esercizio connessi con la proprietà dell'automobile, ovvero tutti i costi non proporzionali alla percorrenza, che generalmente hanno un'incidenza rilevante sull'ammontare complessivo del costo di esercizio.

## **APPOSIZIONE, INSTALLAZIONE E MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA STRADALE**

L'affidamento del servizio ha il precipuo scopo di favorire la mobilità sicura e garantire la fluidità del traffico veicolare mediante la definizione e il mantenimento della segnaletica stradale.

Il servizio, pertanto, può costituire - in tale contesto ed in ottica programmatica ed integrata della mobilità urbana - un servizio di mobilità complementare che conseguentemente, per scelta dell'Amministrazione Comunale, può rientrare nell'alveo dei servizi di cui all'articolo 112 del TUEL.

Ed invero, la rilevanza della segnaletica stradale in ordine alla sicura e corretta fruibilità, da parte dei cittadini, delle strade è stata più volte evidenziata dalla giurisprudenza civile e penale, che ha rilevato come l'attività diretta all'ordinaria "apposizione e manutenzione della segnaletica stradale" non è soggetta a imprevisti di sorta e deve essere realizzata secondo criteri di completezza e adeguatezza per ogni tipo di strada (a prescindere dal fatto che la stessa sia statale o provinciale o comunale, urbana o extraurbana) e con necessità di tener conto, in ogni caso, delle concrete caratteristiche del tratto stradale e delle effettive necessità di segnalazione.

In base a questa analisi è stato affermato il principio di diritto per cui : "in relazione a qualunque tipo di strada, l'ente proprietario o gestore ha sempre la possibilità di collocare la segnaletica prevista dal Codice della Strada, con la conseguenza che, ove si prospetti l'esistenza di un rapporto causale fra l'inidoneità della segnaletica e un sinistro stradale, non può predicarsi l'esclusione dell'applicazione del paradigma dell'art. 2051 c.c., per il solo fatto che la strada sia extraurbana" (Corte di Cassazione, sez. III Civile, sentenza del 12.06.2014 n. 13364/14).

In questa visione “prospettica” l’analisi degli obblighi di servizio pubblico porta alla conclusione che il complesso dei servizi affidati alla società *in house* risponde ad un’unica esigenza di mobilità, che può essere organizzata e gestita unitariamente; in caso contrario si perderebbe la possibilità di sfruttarne le relative sinergie e le economie che ricadono genericamente sull’intero territorio del Comune Palermo e sulla possibilità, per lo stesso, di agire integralmente sul ciclo delle politiche pubbliche della mobilità.

**CONTROLLO DELLA SOSTA TARIFFATA SU CARREGGIATA STRADALE ED EVENTUALE GESTIONE DEI PARCHEGGI PUBBLICI, COMPRESA LA GESTIONE DI PARCHEGGI PER FLOTTE PUBBLICHE E PRIVATE CON ANNESSI SERVIZI SU AREE DI PROPRIETÀ COMUNALE E/O GESTIONE DI TERMINAL BUS DEI SERVIZI PUBBLICI EXTRA-URBANI**

La prospettiva di ottimizzazione dei servizi per la mobilità si fonda anche sul servizio di gestione della sosta a pagamento, consolidato nei suoi termini di erogazione ai cittadini con un’offerta modulata sull’intero territorio comunale.

Tale servizio è senza dubbio annoverabile tra i servizi pubblici locali (posta la sua fruizione diretta da parte dei cittadini) con rilevanza economica, in funzione degli elevati indici di redditività.

La qualificazione delle attività come servizio pubblico locale è stata sancita dalla giurisprudenza comunitaria e nazionale con molteplici interventi:

a) Corte di Giustizia CE, Sez. I, sentenza Sentenza 13 ottobre 2005, causa C-458/03, Parking Brixen GmbH c. Gemeinde Brixen, nella quale si rileva che l’attribuzione, da parte di un’autorità pubblica ad un prestatore di servizi, della gestione di un parcheggio pubblico a pagamento, per la quale il prestatore riceve come corrispettivo le somme versate dai terzi per l’utilizzo del parcheggio, costituisce una concessione di pubblici servizi a cui non è applicabile la direttiva del Consiglio 18 giugno 1992, 92/50/CEE, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di servizi;

b) Consiglio di Stato, sez. V, sentenza 10 giugno 2005, n. 3066, in base alla quale la gestione di un parcheggio a pagamento su aree comunali configura un servizio pubblico, trattandosi di un servizio a favore della collettività, sia pure a domanda dei singoli interessati e prestato dietro pagamento;

c) Consiglio di Stato, sez. V, sentenza 31 maggio 2011, n. 3250, per la quale, in linea generale, la gestione di un parcheggio su area pubblica, riguardando l'utilizzazione di un bene pubblico, anche quando non comporta il trasferimento di poteri autoritativi, costituisce attività di pubblico servizio assunto dalla pubblica amministrazione e svolta o direttamente dalla stessa o da altro soggetto ad essa collegato ed in favore della collettività indistinta, con la conseguenza che l'ente locale è tenuto a dare corso ad una procedura competitiva per la scelta del concessionario.

Alla luce di tutto quanto sopra, per la gestione della sosta a pagamento risultano ricorrere le caratteristiche sopra evidenziate perché la gestione stessa (nel contesto di una gestione programmatica ed integrata della mobilità urbana) possa ben rientrare, per scelta della Pubblica Amministrazione, nell'alveo dei servizi pubblici a rilevanza economica e quindi nell'art. 112 del TUEL..

<b>RIMOZIONE COATTIVA DI VEICOLI IN SOSTA VIETATA E PER MOTIVI DI ORDINE PUBBLICO E SICUREZZA</b>
---

Anche per tale servizio valgono le considerazioni di cui sopra per cui può costituire nel contesto di una gestione programmatica ed integrata della mobilità urbana - un servizio di mobilità complementare che conseguentemente, per scelta dell'Amministrazione Comunale, può rientrare nell'alveo dei servizi di cui all'articolo 112 del TUEL.

L'affidamento di detto servizio risponde alla duplice esigenza di garantire da un lato la piena fruibilità degli spazi da parte dei cd "*utenti deboli*" della mobilità urbana e/o più in generale di soggetti che vedono compromessa la propria libertà di movimento e dall'altro l'esigenza di sanzionare quei comportamenti che quella libertà ledono.

In questa prospettiva anche il predetto servizio può essere fatto rientrare nell'alveo dell'articolo 112 del TUEL in quanto attività diretta a soddisfare un bisogno di interesse generale e diretta alla realizzazione di una pubblica utilità ed un pubblico interesse.

<b>GESTIONE DELLE ZONE SOGGETTE A LIMITAZIONE DEL TRAFFICO (ZTL)</b>
--

L'art. 3, comma 1, del Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992, definisce la Zona a Traffico Limitato un'“*area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli*”;

L'art. 7, comma 9, del Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 prevede che “*i Comuni, con deliberazione della Giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio*”;

L'obiettivo dell'Amministrazione Comunale - nell'ambito della gestione integrata della mobilità urbana - è quello di elevare ulteriormente la qualità della mobilità urbana sotto il profilo della efficienza ed efficacia attraverso il miglioramento in termini di sicurezza stradale, di tutela dell'ambiente, ed infine di migliore fruibilità del patrimonio culturale, storico e artistico.

La Z.T.L., infatti, nell'ambito della gestione integrata della mobilità, è un servizio suscettibile di produrre effetti di miglioramento che scaturiscono dalla minor presenza di veicoli a motore e dalle positive ricadute in termini di sicurezza, tutela dell'ambiente, migliore fruibilità del patrimonio culturale, storico e artistico da parte della comunità cittadina.

I fini del servizio, sotto il profilo della produzione di beni ed utilità, sono evidentemente rivolti alla attuazione di esigenze sociali quali la sicurezza della

circolazione, la salute, l'ordine pubblico, il patrimonio ambientale e culturale e sul territorio.

Ed invero, sotto tale profilo la gestione della ZTL può - per scelta della pubblica amministrazione - essere annoverata tra i servizi di cui all'art. 112 del T.U.E.L., ossia quelli di cui i cittadini usufruiscono *uti singuli* e come componenti la collettività, purché rivolti alla produzione di beni e utilità per le obiettive esigenze sociali.

### ***In conclusione***

l'insieme dei servizi che possono essere affidati alla società partecipata possono essere inquadrati - per scelta di una Pubblica Amministrazione che ha intenzione di attuare una gestione integrata quale modello di mobilità urbana in grado di soddisfare i bisogni della collettività - nell'ambito dei servizi pubblici locali, evidenziando come l'insieme di interventi e delle scelte poste in essere è complessivamente rivolto a soddisfare le priorità della collettività e come tale può rientrare nel suddetto ambito di servizi, come sostenuto da diversi riferimenti giurisprudenziali.

Pertanto, il trasporto pubblico locale così come gli altri servizi di mobilità complementare possono essere inquadrati (come sopra detto per scelta di una Pubblica Amministrazione che ha intenzione di attuare una gestione integrata quale modello di mobilità urbana in grado di soddisfare i bisogni della collettività) come servizi pubblici locali anche tenuto conto sia delle caratteristiche operative dei servizi stessi e sia degli orientamenti prevalenti della giurisprudenza di merito e di legittimità;

Analoghe considerazioni possono essere fatte per la gestione della sosta per la quale esistono diversi riferimenti che consentono alla amministrazione comunale di inserirla tra tali servizi pubblici locali, ed, altresì, la segnaletica e gli impianti adibiti al controllo del traffico perché, in ogni caso, prestano la loro funzionalità all'erogazione di servizi rivolti ai cittadini nel senso sopra indicato e meglio specificato.

E, quindi, risulta comunque evidente la loro funzionalità al "processo di produzione di servizi di interesse generale" quali sono il trasporto pubblico locale, la gestione dei servizi di mobilità complementare.

In tal senso, la loro riconduzione nell'ambito della gestione da parte della medesima società in *house* è possibile, con il richiamo all'orientamento formulato dalla giurisprudenza della Corte dei Conti (*ex multis* la deliberazione n. 411/2013 della Corte dei conti – Sezione regionale di controllo per la Lombardia).

### ***I CORRISPETTIVI PER L'ESPLETAMENTO DEI SERVIZI***

Il finanziamento del sistema del Trasporto Pubblico Locale avviene principalmente attraverso due canali: da un lato i ricavi derivanti da biglietti e abbonamenti, che per legge dovrebbe tendere alla copertura di almeno il 35% dei costi, e dall'altro lato i trasferimenti finanziari delle Regioni e degli Enti locali a titolo di garanzia del servizio pubblico.

In tal senso l'Amministrazione Comunale, in collaborazione sinergica con la società affidataria, ha tra i suoi obiettivi quello di promuovere azioni volte ad implementare l'attività di controllo e repressione del fenomeno dell'evasione tariffaria (cd "portoghesismo") sia attraverso l'utilizzo degli agenti di Polizia Municipale sia in squadre con i verificatori aziendali al fine di ridurre progressivamente il rapporto tra i ricavi derivanti da biglietti e abbonamenti del servizio di trasporto pubblico locale ed i costi operativi al netto dei costi di infrastruttura, per garantire e migliorare l'efficienza e produttività del servizio.

I cittadini contribuiscono quindi in due forme: direttamente e in forma regressiva, come utenti dei mezzi di trasporto; indirettamente e in forma progressiva, attraverso il prelievo fiscale a livello locale e nazionale che garantisce il finanziamento della quota rimanente dei costi.

Questo significa anche che i cittadini residenti finiscono per contribuire ai costi del servizio in misura proporzionalmente maggiore rispetto ad altre componenti della domanda, ad esempio legate al turismo e soprattutto al pendolarismo.



I fondi a disposizione della Regione e del Comune vengono a loro volta trasferiti alle aziende erogatrici del servizio, secondo quanto prescrivono i Contratti di servizio.

Il Trasporto Pubblico Locale è un settore d'intervento pubblico che, per motivi di politica sociale e ambientale, è connotato da un basso tasso di redditività in quanto viene fornito all'utenza ad un prezzo inferiore a quello che sarebbe necessario a coprire i costi di produzione.

La necessità di erogare il servizio ad un prezzo cd "politico", assicurandone l'universalità ha generato una tipica ipotesi di "market failure", consistente nella incapacità del mercato di sostenere i costi di erogazione e di gestione del servizio e la necessità per la pubblica amministrazione di assumere, regolare e soprattutto di finanziare il servizio del trasporto pubblico locale.

L'azione di revisione della spesa pubblica nazionale e locale per l'espletamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale ha comportato - negli ultimi dieci anni - a minori risorse finanziarie ed ad una conseguente riduzione dei trasferimenti finanziari da parte della Regione Siciliana per un importo complessivo di €. 13.522.277 nel dettaglio riassunto nella sotto elencata tabella

Contributo Regionale Anno 2009	46.879.817	
Contributo Regionale Anno 2010	47.220.371	340.554 (incremento)
Contributo Regionale Anno 2011	44.540.642	2.679.729 (minore introito)
Contributo Regionale Anno 2012	39.406.650	5.133.992 (minore introito)
Contributo Regionale Anno 2013	40.588.850	1.182.200 (incremento)
Contributo Regionale Anno 2014	38.573.207	2.015.643 (minore introito)
Contributo Regionale Anno 2015	37.068.104	1.505.067 (minore introito)

E più in generale i fondi pubblici destinati alla gestione del settore trasporti, per effetto della crisi, si sono drasticamente ridotti di circa € 1.4 miliardi tra il 2010

e il 2012 e lo stesso Fondo nazionale, istituito nel 2012 nel contesto della *spending review*, ha messo a disposizione € 4.9 miliardi annui per il biennio 2013-2014, in grado di coprire solo il 75% dei finanziamenti necessari per la gestione del servizio, secondo le stime della Conferenza delle Regioni e Province autonome, con la conseguenza che un quarto del finanziamento rimane a carico degli enti locali (Regione e Comune), che a loro volta devono fare i conti con le criticità legate al risanamento della finanza pubblica ed alla conseguente revisione della spesa in generale e alla spesa per i servizi pubblici essenziali quali il trasporto pubblico locale;

L'effetto di tale contesto congiunturale l'Amministrazione Comunale pubblica - in carenza di risorse finanziarie - deve contemperare l'esigenza di garantire in ogni caso un'efficiente gestione dell'impresa (*rectius* un'azione di revisione della spesa pubblica con l'obiettivo strategico della riduzione dei costi dei servizi pubblici - trasporto pubblico locale) e con quella di garantire comunque alla comunità locale (anche in considerazione della crescita della domanda di mobilità pubblica) una fornitura di servizi di trasporto pubblico locale di qualità "adeguata".

### ***IL COSTO STANDARD***

L'analisi di seguito condotta ha l'obiettivo di supportare, dal punto di vista tecnico, l'iter relativo all'approvazione del Contratto di Servizio tra il Comune di Palermo ed AMAT Palermo S.p.a. attraverso la individuazione di un *costo standard* fondato su parametri oggettivi.

In applicazione a quanto introdotto con la Legge n. 42/2009 (*Federalismo fiscale*) ed ulteriormente rafforzato dal D.L. n.95/2012 (*Spending review*) i nuovi parametri cui ancorare il finanziamento delle spese fondamentali di comuni, città metropolitane e province, al fine di assicurare un graduale e definitivo superamento del criterio della spesa storica si devono riferire al "fabbisogno standard" ed in particolare per il trasporto pubblico al "costo standard".

Il “*costo standard*” si deve intendere come il costo associato al fabbisogno standard (fabbisogno obiettivo) che, valorizzando l’efficienza, l’efficacia e l’omogeneità su tutto il territorio nazionale, costituisce l’indicatore rispetto al quale comparare e valutare l’azione pubblica nonché gli obiettivi di servizio cui devono tendere le amministrazioni regionali e locali nell’esercizio delle rispettive funzioni. Esprimendo tale concetto in termini di trasporto pubblico locale il fabbisogno standard è sinonimo di fabbisogno di mobilità o livello adeguato di servizio e viene inteso come un obiettivo indicatore di bisogno finanziario, da valorizzarsi tenendo conto delle numerose variabili socio economiche che caratterizzano le singole Regioni. Pertanto dall’associazione costo e fabbisogno standard si arriva alla quantificazione di quanto i servizi di trasporto dovranno costare nei diversi territori regionali e quindi **alla determinazione delle risorse pubbliche necessarie a sostenere servizi standard**, e non minimi, cioè garanti di un livello di erogazione apprezzabile ed efficiente. In questo sistema il concetto di costo standard è legato a due fondamentali scopi: ottimizzare ed omogeneizzare i valori produttivi ed attraverso essi valutare gli scostamenti dei costi effettivi e, quindi, lo stato di efficienza del sistema produttivo.

In sintesi l’obiettivo finale è quello fornire elementi conoscitivi, mediante una simulazione quantitativa, finalizzati a definire le compensazioni economiche secondo il principio del costo standard (Articolo 17 del D.Lgs.422/97). Infatti, al fine di armonizzare la normativa di settore del trasporto pubblico regionale e locale con i principi della Legge delega sul federalismo fiscale è stata apportata, con il D.L. n. 135/2012, un’integrazione all’articolo 17, comma 1, del D.Lgs n. 422/1997 volta ad introdurre tale principio anche nell’ambito della definizione dei corrispettivi per il contratto di servizio.

Il modello opera una suddivisione dei costi per processi aziendali, soluzione che permette di individuare e di valutare il peso e l'evoluzione dei singoli fattori della produzione (personale, mezzi, materie prime) aggregati in funzione delle dinamiche produttive dell'attività di trasporto pubblico locale. La logica che sottende tale ripartizione risiede nell'opportunità di valutare l'efficienza non solo del singolo fattore della produzione ma dell'intera area di processo aziendale. Questo sistema, pur essendo impostato per processi, consente in ogni caso di risalire alla ripartizione dei costi definite dal codice civile e quindi **permette anche una confrontabilità con altri sistemi.**

Le aree individuate sono le seguenti:

- ***Area esercizio;***
- ***Area manutentiva;***
- ***Area marketing, vendita, comunicazione e qualità;***
- ***Area amministrativa.***

L'area esercizio si compone delle seguenti voci di costo:

- ***Costo personale di guida;***
- ***Costo personale di movimento;***
- ***Costo personale di deposito;***
- ***Costo carburante;***
- ***Costo lubrificante;***
- ***Costo pneumatici;***
- ***Costo ammortamento autobus e rimesse;***
- ***Costo Information and technology;***
- ***Costo fisso autobus (Assicurazioni, tasse di possesso e revisione);***
- ***Altri costi***

L'area manutentiva si compone delle seguenti voci di costo:

- ***Costo personale di manutenzione;***
- ***Altri costi manutenzione.***

L'area marketing, vendita, comunicazione e qualità si compone delle seguenti voci di costo:

- ***Costo personale commerciale;***
- ***Altri costi marketing e comunicazione.***

L'area amministrativa si compone delle seguenti voci di costo:

- ***Costo personale amministrativo;***

- *Altri costi (Consumi, Godimento beni di terzi, Oneri diversi di gestione, Altri ammortamenti, etc).*

L'algoritmo di calcolo è dato dalla seguente relazione:

$$C_{std\ km} = \left( \frac{C_{ae} + C_{aman} + C_{amq} + C_{amm} + IRAP}{KM_{totali}} \right) + \left( \frac{U}{KM_{totali}} \right)$$

essendo:

$C_{std\ km}$  = Costo standard unitario chilometrico

$C_{ae}$  = Costo area esercizio

$C_{aman}$  = Costo area manutentiva

$C_{amq}$  = Costo area marketing, vendita, comunicazione e qualità

$C_{amm}$  = Costo area amministrativa

$IRAP$  = Imposta regionale attività produttive

$KM_{totali}$  = Km contratto di servizio + trasferimenti a vuoto

$U$  = Ragionevole margine di utile

Il ragionevole margine di utile costituisce uno degli elementi portanti del sistema di definizione dei costi e fabbisogni standard. Come prima accennato tale concetto è di portata comunitaria definito in primis dalla sentenza *Altmark* e successivamente traslato nel Regolamento Europeo n.1370/2007. La sentenza *Altmark* senza dubbio costituisce il maggior contributo all'ampio dibattito circa la questione se le compensazioni per obbligo di servizio pubblico possano costituire un aiuto di Stato e quindi elemento capace di falsare i meccanismi concorrenziali. La sua rilevanza risiede, in particolare, nell'aver puntualmente definito le quattro condizioni necessarie affinché una compensazione possa essere non considerata aiuto di Stato.

1. L'impresa beneficiaria è stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi sono stati definiti in modo chiaro;
2. i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione sono stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;
3. la compensazione non eccede 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 il suddetto adempimento;

4. quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico il livello della necessaria compensazione è stato determinato sulla base di un'analisi dei costi in cui un'impresa media, gestita in modo efficiente e 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 il suddetto adempimento.

#### **Ragionevole margine di utile**

$$CIN * ke$$

essendo:

*CIN: capitale investito netto*

*ke: tasso di remunerazione del capitale investito*

Il valore del capitale investito netto è pari al valore degli autobus, dato dal prodotto del numero di autobus standard per il prezzo del singolo autobus, al netto delle quote di ammortamento.

Da indagini effettuate a livello nazionale su un campione di aziende di trasporto pubblico locale il tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, tenendo conto dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto, è risultato pari all' 11 %.

#### **APPLICAZIONE DEL MODELLO A PALERMO**

L'applicazione del modello è finalizzato esclusivamente alla determinazione del valore del costo standard per il trasporto pubblico su gomma della città di Palermo e pertanto esclude ogni tipo di ipotesi previsionale di progetto in merito alla stima dei costi/benefici diretti e indiretti relativi all'intero sistema TPL, (ZTL, Tram, Bike sharing, Car sharing, ecc....).

Nella logica del monitoraggio ed aggiornamento del contratto di trasporto pubblico urbano fornito dalla Società "AMAT Palermo s.p.a.", il modello rappresenta un utile strumento per il raggiungimento del "costo obiettivo". Nella simulazione effettuata sono stati considerati valori di efficienza cosiddetta

“base” che riflettono condizioni di regolare e normale svolgimento dei processi produttivi aziendali sebbene non in assoluto “ottimali” ma comunque elementi di *benchmark* da cui partire per impostare un percorso pluriennale di efficienza e di efficacia. Si vuole in questa premessa precisare che ad oggi, stanti le note difficoltà di finanza pubblica, i contributi pubblici sono stati drasticamente ridotti con pesanti risvolti anche nell’acquisto e dotazione dei mezzi, con conseguente riduzione delle immatricolazioni e innalzamento dell’età media degli autobus che ad oggi ha supera il livello medio nazionale gli 11 anni per l’urbano e i quasi 12 per l’extraurbano, raggiungendo anche i 30 anni di vetustà per alcuni mezzi AMAT.

In assenza di dati progettuali derivanti da una stima della matrice di spostamento legata al trasporto pubblico e finalizzati alla previsione delle linee di trasporto con gli opportuni valori di corsa e frequenza, per la determinazione dei chilometri effettuati da inserire nel contratto di servizio ci si basa sui valori di produzione chilometrica programmati da AMAT Palermo S.p.a. nel Piano Industriale 2015-2019 a partire dal 2016 per un totale di circa 12.000.000 km, al netto delle corse a vuoto, opportunamente dimensionati per soddisfare il livello di domanda di trasporto pubblico del comune di Palermo.

In particolare, da quanto si evince dal Piano Industriale 2015-2019, la produzione chilometrica annua programmata da 15.341.455 km subirà, per effetto di un recupero della produttività, un abbattimento complessivo del 18%, (rispetto all’attuale 24%), raggiungendo a consuntivo, al netto delle corse a vuoto, un valore pari a 11.760.000 km previsti per il trasporto pubblico su gomma. Di seguito si riporta l’elenco delle voci di calcolo finalizzate alla determinazione del costo standard, assumendo una velocità commerciale pari a 11 km/h, in difformità delle previsioni del piano industriale della partecipata, e considerato l’attuale stato della rete stradale urbana che vede un’elevata presenza di cantieri finalizzati alla realizzazione dell’anello e del passante ferroviario, nonché relativi alla fase di metanizzazione, completamento condotte di scarico fognario e implementazione della rete di telecomunicazione.

## COSTO AREA DI ESERCIZIO

<b>Costo Personale di guida</b>	Numero standard personale guida	566	25.454.545
	Costo medio unitario personale guida	€ 45.000,00	
	Km da contratto di servizio (esclusi i vuoti)	11.760.000	
	Velocità commerciale	11	
	Giomate lavorative annue	300	
	Ore guida al giorno	6,30	

<b>Costo Personale di movimento</b>	Numero standard personale movimento	111	4.992.226
	Numero standard personale guida	566	
	Costo medio unitario personale movimento	€ 45.000,00	

<b>Costo Personale di deposito</b>	Numero di bus standard	458	2.750.102
	Numero standard personale deposito	92	
	Costo medio unitario personale deposito	€ 30.000,00	
	Km da contratto di servizio + trasferimenti a vuoto	13.760.000	

<b>Costo di Trazione</b>	Consumo unitario gasolio Km/l	2,00	10.664.000
	Prezzo unitario gasolio	€ 1,55	
	Km da contratto di servizio + trasferimenti a vuoto	13.760.000	
	Consumo unitario lubrificanti g/km	1,50	109.392
	Prezzo unitario lubrificanti (€/kg/1000)	0,0053	
	Km da contratto di servizio + trasferimenti a vuoto	13.760.000	
	Prezzo unitario pneumatico	€ 300	330.240
	Km da contratto di servizio + trasferimenti a vuoto	13.760.000	

<b>Costo ammortamento autobus</b>	Numero di bus standard	458	7.639.172
	Prezzo bus standard	€ 250.000	
	Km da contratto di servizio + trasferimenti a vuoto	13.760.000	

<b>Costo ammortamento rimesse</b>	Superficie occorrente per autobus	85	3.246.648
	Numero di bus standard	458	
	Prezzo unitario mq suolo rimessa	€ 2.500	

<b>Costo fisso mezzi</b>	Costo unitario della tassa di circolazione, oneri di revisione annuale, assicurazione RCA e incendio	1.200	550.020
	Numero di bus standard	458	



## COSTO AREA MANUTENTIVA

Costo personale di manutenzione	Numero standard personale di manutenzione	138	€ 5.362.699
	Numero bus standard	458	
	Costo unitario pers. Manutenzione	€ 39.000	

Altri costi di manutenzione	Costo medio/manutenzione/km	€ 1	€ 6.880.000
	Km da contratto di servizio + trasferimenti a vuoto	13.760.000	

## COSTO AREA MARKETING, VENDITA, COMUNICAZIONE E QUALITA'

Costo personale commerciale	Numero standard personale commerciale	16	644.990
	Costo medio unitario personale commerciale	€ 40.000,00	
	Numero standard personale guida	566	

## COSTO AREA AMMINISTRATIVA

Costo personale amministrativo	Numero standard personale amm.	116	4.643.937
	Costo medio unitario personale amm.	€ 40.000,00	
	Numero standard personale guida	566	

## IRAP

Imposte (IRES e IRAP)	Imposte IRES e IRAP	€ 130.000,00	€ 130.000,00
-----------------------	---------------------	--------------	--------------

## MARGINE DI UTILE

Margine di Utile	Capitale investito	61.113.379	€ 6.722.472
	Numero di bus standard	458	
	Tasso di remunerazione del capitale investito	0,11	

Dai dati sopra riportati si ottiene un valore del costo diretto per la produzione del servizio di trasporto più IRAP pari a € 73.397.966 ed un valore del costo standard unitario chilometrico pari a 5,80 €/km che costituisce il costo associato al fabbisogno standard e contemporaneamente l'indicatore rispetto al quale comparare e valutare l'azione pubblica nonché gli obiettivi di servizio cui deve tendere l'amministrazione.

Dalla stima teorica del costo standard chilometrico, risulta un valore coerente con la media dei valori nazionali, come emerge dal confronto rappresentato nel paragrafo successivo, evidenziando che lo stesso dato risulta in linea rispetto al valore del 2011. AMAT nel corso degli ultimi quattro anni, ha attivato una politica di ottimizzazione dei percorsi e delle risorse disponibili, al fine di ridurre i costi di gestione del servizio, eliminando tratte sottoutilizzate e costose, nel tentativo di incrementare la velocità commerciale e le frequenze. In atto il sistema di trasporto pubblico, così come quello privato, è ulteriormente penalizzato dall'elevato numero di cantieri aperti in città, necessari per l'adeguamento dell'intero sistema di trasporto finalizzato alla realizzazione delle tre linee di tram e la definizione dell'anello ferroviario.

Si riporta di seguito il quadro economico comparativo relativo alle somme finanziate dall'amministrazione comunale ed oggetto di contributo regionale in funzione delle esigenze legate ai costi dell'Azienda, secondo il quadro economico sopra riportato:

<b>QUADRO COMPARATIVO SOMME FINANZIATE/COSTO AZIENDALE</b>		
	<b>SOMME FINANZIATE</b>	<b>COSTO AZIENDALE</b>
Programma Ordinario di esercizio	€ 27.748.600	
Ricavi TPL su gomma	€ 8.000.000	
Contributo regionale anno 2015	€ 37.068.104,91	
<b>Totale parziale</b>	<b>€ 72.816.705,91</b>	<b>€ 73.397.966</b>
Servizi speciali di trasporto su gomma	€ 3.216.513	€ 3.216.513
Segnaletica stradale	€ 3.618.000	€ 3.618.000
<b>Totale</b>	<b>€ 79.651.217,91</b>	<b>€ 80.232.479</b>

Pertanto sulla base del confronto dei costi si conclude che le risorse finanziarie destinate al contratto di servizio risultano inferiori al fabbisogno finanziario dell'azienda affidataria.

Ai sensi dell'art. 7, comma 9, del D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni e integrazioni i comuni provvedono a delimitare le zone a traffico limitato (ZTL) tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio.

Secondo lo stesso articolo, i comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma.

Secondo le Direttive Ministeriali, l'individuazione delle zone a traffico limitato, cioè di quelle aree da cui deve essere completamente eliminato il traffico veicolare di transito, ha come finalità principale quella di privilegiare le esigenze locali e, in special modo, quelle relative all'utenza pedonale.

Le finalità delle ZTL, di seguito elencate, sono sostanzialmente analoghe a quelle delle aree pedonali, ma da queste si differenziano per un minore peso delle limitazioni. Requisiti fondamentali delle ZTL sono, infatti:

- l'eliminazione del traffico di attraversamento e del traffico pesante;
- la circolazione limitata per tutti i veicoli motorizzati (a due o più ruote) o per determinate tipologie, in relazione agli scopi che la limitazione della circolazione vuole ottenere (riduzione degli inquinamenti, particolare salvaguardia della pedonalità in determinati ore del giorno, ecc.);
- l'inserimento all'interno della ZTL di zone a traffico pedonale privilegiato (ZTPP) e di isole pedonali in aree preordinate;
- l'allontanamento (con un controllo rigoroso) della sosta di veicoli in doppia fila e presenti sui marciapiedi;
- l'incentivazione della "mobilità lenta" e la realizzazione di piste ciclabili;
- la regolamentazione dei flussi di traffico nelle aree limitrofe, con la definizione dei cosiddetti itinerari di arroccamento, atti ad accogliere il traffico motorizzato deviato dalla presenza delle ZTL;
- la regolamentazione oraria e/o di calendario degli accessi, avvalendosi, eventualmente, di documenti autorizzativi (pass), comprendendo anche il tema del carico e scarico merci;
- la regolamentazione della sosta (con eventuali provvedimenti di tariffazione e la previsione di spazi di sosta riservati per i veicoli di residenti, disabili, taxi,

istituzioni, ecc.), con l'individuazione di stalli differenziati per veicoli a 2 e 4 ruote;

- la massimizzazione dell'offerta di sosta nelle strade limitrofe alle ZTL, attraverso l'adozione, ove possibile, di stalli ortogonali od obliqui;
- l'incentivazione dell'uso dei mezzi pubblici e l'adeguamento delle frequenze e del numero di fermate, in funzione dell'innalzamento della qualità del servizio;
- la massima limitazione di deroghe motivate per l'accesso alla ZTL

Il PGTU prevede inoltre la possibilità dell'introduzione di un sistema di tariffazione degli accessi alle ZTL e ciò in stretto raccordo con le prescrizioni ex art. 7 comma 9 del NCdS e le correlate Direttive del Ministero dei LL.PP. del 12/04/95 e n. 3816 del 21/07/1997.

Il precitato quadro normativo, così come i costanti arresti giurisprudenziali nella materia de qua, riconoscono ai Comuni la facoltà di subordinare a pagamento l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore all'interno delle zone a traffico limitato.

Lo strumento della tariffazione degli accessi alle ZTL, come opzione strategica per il miglioramento della mobilità urbana, costituisce precipua e mediata forma di disincentivazione dell'uso dei veicoli a motore ad uso privato, a favore di modalità alternative di trasporto - in particolare il trasporto collettivo - e deve essere attuato nell'ambito delle strategie generali di intervento proprie del Piano Urbano del Traffico.

Il PGTU prevede quindi un intervento sulla domanda di mobilità non limitando la stessa, ma orientandola verso modalità alternative di trasporto, a carattere o spaziale o temporale o modale; pertanto la tariffazione degli accessi non è stata considerata una misura a se stante, ma rientra nell'ambito delle strategie generali d'intervento del Piano Urbano del Traffico. La tariffazione in argomento può configurarsi quindi come misura necessaria per il raggiungimento degli obiettivi del Piano Urbano del Traffico, così come emerge dalla presente relazione tecnica redatta sull'argomento - parte di questo Piano - e più precisamente può costituire essenziale strumento per:

- a) la riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;
- b) il miglioramento dei flussi di traffico all'interno delle ZTL;
- c) la tutela ambientale del patrimonio architettonico del Centro Storico di Palermo;
- d) la salvaguardia della circolazione delle "utenze deboli";
- e) il risparmio energetico;

In osservanza alle prescrizioni delle predette Direttive Ministeriali n. 3816/1997, detto sistema tariffario sarà, con successivi provvedimenti, specificato e potrà

entrare in esecuzione dopo l'adozione del PGTU e l'istituzione di ciascuna Zona a Traffico Limitato.

L'acquisizione del diritto di accesso e di transito all'interno della ZTL avverrà in base a requisiti di ordine soggettivo (residenza dell'utente, domicilio, ecc.) e di ordine oggettivo, riferiti cioè alle esigenze di ecocompatibilità e quindi ai differenti livelli di impatto ambientale di autoveicoli e motoveicoli (omologazione, cilindrata, ecc.). Può anche essere attivato un sistema di controllo degli accessi alla ZTL mediante l'istituzione di una "white list" dei veicoli autorizzati.

Le tariffe di "accesso" in argomento potranno essere articolate e differenziate in base alla tipologia di permesso, oltre che essere diversificate per ogni singola ZTL.

Sempre in applicazione delle Direttive e dell'ambito di discrezionalità riconosciuto ai comuni, specifiche prescrizioni riguarderanno le categorie di utenza esentata e di utenza agevolata, compatibilmente con la preminente dichiarata finalità di orientamento della mobilità.

Il sistema di controllo degli accessi, al fine di garantire un adeguato livello di efficienza, utilizzerà impianti automatici di rilevazione e ciò sia per avvalersi delle nuove e più efficienti tecnologie telematiche, sia per ovviare alle carenze di organico del personale della Polizia Municipale da impiegare al controllo su strada, demandando al suddetto personale della Polizia Municipale una particolare attenzione al controllo della circolazione dei motocicli e motoveicoli. I proventi derivanti dall'introduzione di un sistema di tariffazione degli accessi alle Zone a Traffico Limitato contribuiranno a costituire il fondo di risorse da reinvestire per il finanziamento delle attività per il finanziamento dei sistemi di mobilità alternativa e sostenibile.

In merito al parco veicolare circolante all'interno delle ZTL, si prevede che una minore percentuale sia destinata alle auto ibride ed elettriche.

In particolare, in merito ai veicoli elettrici le immatricolazioni a livello nazionale registrano numeri e percentuali molto basse sul totale: nel 2012, se ne sono vendute appena 524, con una penetrazione dello 0,037% sull'immatricolato complessivo e anche quest'anno le cose non stanno andando meglio: nel periodo gennaio-maggio i risultati sono stati, rispettivamente, di 251 unità e dello 0,041%.

Il mercato è invece in forte crescita relativamente alle auto ibride. In particolare a gennaio 2015 in Italia sono stati messi su strada 6.441 nuovi veicoli a metano, che pesano per il 4,9% sul mercato. La percentuale è la stessa di gennaio 2014, quando il dato si attestò su 5.880: la crescita relativa è stata quindi "assorbita"

dal maggior numero di vendite complessive di veicoli. Crescita piuttosto marcata anche per il GPL, con 11.990 nuove immatricolazioni rispetto alle 9.775 di un anno fa, con una quota di mercato passata dall'8,2% al 9%.

La restante parte del parco veicolare è composta prevalentemente da autovetture alimentate a benzina o a gasolio, bus e veicoli pesanti. Pertanto si può sinteticamente rappresentare la tipologia di vetture che potranno essere oggetto di diversa tariffazione in quanto sistemi alternativi ai veicoli privati con motori alimentati a benzina/gasolio.

Tipologia	Distribuzione del parco veicolare circolante ZTL
Veicolo elettrico	0,1 %
Veicolo ibrido	4 %
Veicolo Gas	8 %
Veicoli benzina/gasolio	62 %
Autobus/mezzi pesanti	11,4 %
Altri	2,5 %
Moto	12%
<b>Totale</b>	<b>100 %</b>

#### **BENCHMARKING (ANALISI COMPARATIVE)**

Al fine di effettuare un'analisi di efficienza produttiva ed efficacia del servizio, è opportuno il ricorso ad analisi comparative (*benchmarking*) con le altre realtà urbane, che tuttavia possono risentire delle diverse condizioni di contesto e delle diverse caratteristiche dei sistemi di Trasporto Pubblico Locale.

È istituito presso il Ministero dei trasporti l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, cui partecipano i rappresentanti dei Ministeri competenti, delle regioni e degli enti locali, al fine di creare una banca dati e un sistema informativo pubblico, correlati a quelli regionali, e di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma.

Sono stati altresì definiti i criteri e le modalità di monitoraggio delle risorse destinate al settore e dei relativi servizi, ivi comprese quelle relative agli enti

locali, nonché le modalità di funzionamento dell'Osservatorio. L'Osservatorio presenta annualmente alle Camere un rapporto sullo stato del trasporto pubblico locale.

Da uno studio sui costi correnti a partire da valori veicoli uniformi, costo pneumatici con ricostruzione, vita utile veicoli dichiarata dagli operatori, effettuato dal Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale dell'Università Sapienza di Roma, in relazione a dati forniti dall'ANAV (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori), si è determinato un valore del costo standard unitario a chilometro pari a 3,29 €/km per i percorsi extraurbani e 4,25 €/km per i percorsi urbani.

Di seguito si riporta un "semplice" *benchmark* per meglio rappresentare la realtà italiana, anche nelle sue articolazioni territoriali. I dati sono estratti dai bilanci aziendali riferiti all'anno 2011 e riguardano il confronto tra AMAT ed altre otto tra le più grandi aziende del Paese che offrono, in gran parte, servizi prevalentemente urbani<sup>2</sup>.

Il rapporto tra i km percorsi e gli addetti fornisce un primo indicatore di produttività che, se confrontato tra le varie aziende, restituisce alcune interessanti informazioni: escludendo le aziende che gestiscono linee extraurbane, si nota che l'azienda con il miglior indice è l'ATC di Bologna (oltre 17.000 km per addetto all'anno), seguita dall'ATM di Milano e dalla GTT di Torino, in fondo alla "classifica" le due aziende del Meridione, l'ANM di Napoli e l'AMAT di Palermo, entrambe con un indicatore che si attesta abbondantemente sotto i 10.000 km annui.

Se si osservano poi il costo operativo per chilometro (4,6 euro per l'ATC e 7,2 euro per l'ANM), così come i costi ed i ricavi per addetto, è facile intuire che in una situazione, quale è quella italiana, di profonda crisi, bassa produttività e competitività, alcune "aree" del Paese sono ormai sull'orlo del fallimento e che non è più possibile rimandare serie politiche di ristrutturazione del settore.

I ricavi da traffico, al contrario, solo in pochi casi superano la soglia del 30%, mentre gli "altri ricavi" si diversificano, essenzialmente, in considerazione dei servizi "accessori" che gli Enti pubblici affidano alle aziende (gestione della sosta tariffata, dei parcheggi di interscambio, car sharing, ecc.), nonché delle attività di vendita pubblicitaria, servizi per il turismo, eventi e così via.

---

2 Dati forniti dall'ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti), sulla base dei bilanci aziendali pubblicati. L'ISFORT è stato costituito nel 1994 dall'Ente Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni e dalle Ferrovie dello Stato Italiane, con la finalità di contribuire al processo di rinnovamento del settore della mobilità di persone, merci e informazioni. L'Istituto si propone di supportare lo sviluppo del know-how socio-economico e gestionale del settore, attraverso attività sistematiche e mirate di formazione e ricerca.

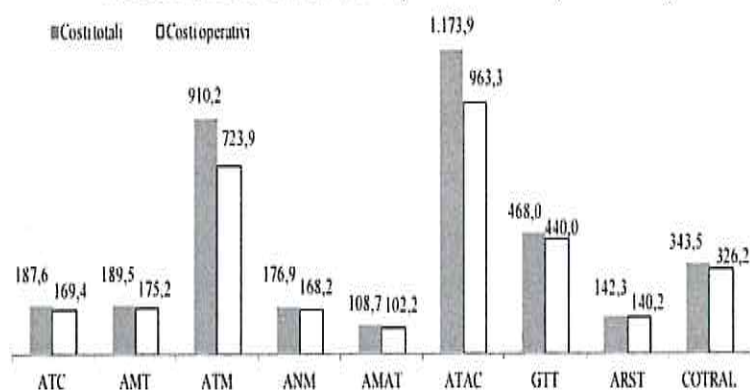
**Tab. 5 – Dati produttivi di alcune grandi aziende italiane del TPL urbano ed extraurbano (anno 2011)**

	Mezzi	Addetti	Km percorsi (mln)	Passeggeri (mln)
ATC - Bologna	1.251	2.159	37,2	108,4
AMT - Genova	748	2.447	29,6	154,6
ATM - Milano	2.995	9.379	144,7	682,0
ANM - Napoli	873	2.490	23,4	116,0
AMAT - Palermo	522	1.816	17,6	74,0
ATAC - Roma	3.481	12.212	171,7	1.515,0
GTT - Torino	1.548	5.338	80,3	211,2
ARST - Cagliari	1.075	2.122	38,4	21,5
COTRAL - Roma	1.642	3.565	80,2	104,0

**Tab. 6 – Indicatori di produttività ed efficienza economica di alcune grandi aziende italiane del TPL urbano ed extraurbano (anno 2011)**

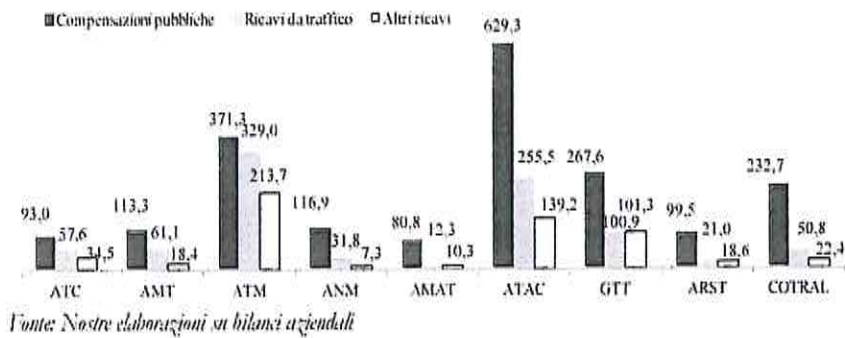
	Km percorsi per addetto	Costi operativi per km (€)	Costi operativi per addetto (€)	Ricavi da traffico per addetto (€)
ATC - Bologna	17.239	4,6	78.482	26.681
AMT - Genova	12.105	5,9	71.595	24.973
ATM - Milano	15.423	5,0	77.181	35.082
ANM - Napoli	9.398	7,2	67.535	12.770
AMAT - Palermo	9.697	5,8	56.295	6.772
ATAC - Roma	14.063	5,6	78.883	20.921
GTT - Torino	15.043	5,5	82.429	18.895
ARST - Cagliari	18.082	3,7	66.081	9.873
COTRAL - Roma	22.482	4,1	91.500	14.247

**Graf. 5 – Costi totali e costi operativi di alcune grandi aziende italiane del TPL urbano ed extraurbano (milioni di euro, anno 2011)**



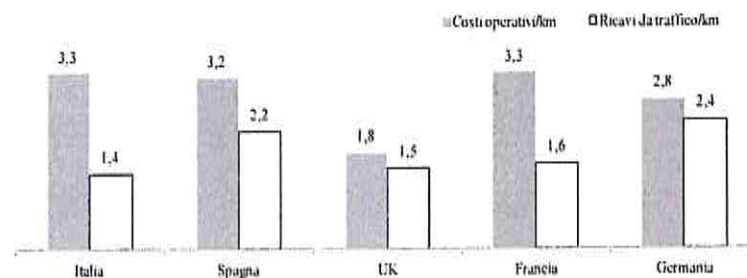


**Graf. 6 – Ricavi da traffico, compensazioni pubbliche e altri ricavi di alcune grandi aziende italiane del TPL urbano ed extraurbano (milioni di euro, anno 2011)**



Sul versante dell'efficienza economica il confronto con gli altri sistemi europei non consente di certo di raggiungere risultati più incoraggianti: i costi operativi per chilometro sono tra i più alti (3,3 euro contro, ad esempio, i 2,8 euro registrati in Germania), al contrario dei ricavi da traffico che attestandosi su 1,4 euro per km rappresentano il valore più basso (ben 2,4 euro in Germania), ad ulteriore testimonianza di un modello di tariffazione, quello italiano, particolarmente obsoleto.

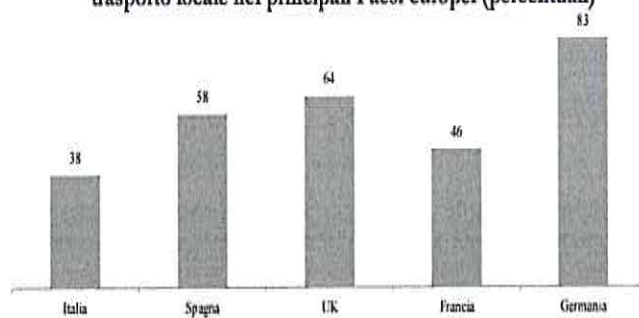
**Graf. 11 – Costi operativi e ricavi da traffico nel trasporto pubblico nei principali Paesi europei (euro)**



Fonte: Bain & Company (2012), *Il trasporto...*, cit.

Alti costi e bassi ricavi da mercato non possono che tradursi in elevata dipendenza dalla contribuzione pubblica. I grafici che seguono disegnano in modo piuttosto chiaro la distanza che ci separa dai principali Paesi europei, infatti se in Italia in media il 38% dei costi operativi è coperto dalle entrate tariffarie (si è già visto, tuttavia, che in questo valore si nascondono realtà profondamente diverse e spesso caratterizzate da un indicatore largamente inferiore al 20%), in Spagna si raggiunge il 58%, il 64% nel Regno Unito e ben l'83% in Germania.

**Graf. 12 – Grado di copertura dei costi operativi con i ricavi da traffico nel trasporto locale nei principali Paesi europei (percentuali)**



Fonte: Bain & Company (2012), *Il trasporto...*, cit.

## DEFINIZIONI

**Km contratti di servizio:** Km di servizio di linea offerti al pubblico; non comprendono i km dei trasferimenti a vuoto.

**Velocità commerciale:** rapporto tra le vetture km annue definite nel contratto di servizio e le ore di guida in linea offerte al pubblico come da programma di esercizio; comprende i tempi di fermata e al capolinea.

**Giornate lavorate annue:** Il numero di giornate lavorate annue viene definito in base alla seguente formula: Giorni totali annui al netto di riposi, ferie, ex festività, festività infrasettimanali, malattie, infortuni, permessi, assenze varie.

**Ore guida al giorno:** si intendono le ore di guida offerte al pubblico comprensive dei trasferimenti a vuoto e depurate dei tempi di stazionamento e di altri tempi accessori per il personale

**Personale di guida:** Addetti alla guida (operatori di esercizio).

**Personale di movimento:** Personale di controllo (Controllo e addetti al movimento), personale turnista e di programmazione.

**Personale di deposito:** Addetti alle manovre, addetti ai depositi, addetti al rifornimento,

addetti al magazzino, addetti alla pulizia e guardiania.

**Personale di manutenzione:** Operai di officina (servizi manutentivi), addetti manutenzione impianti

**Personale marketing, vendita, comunicazione e qualità:** Personale verifica titoli di viaggio, impiegati URP, personale di marketing, relazioni esterne e comunicazione, addetti alle biglietterie, alla distribuzione titoli, addetti alla gestione del contratto di servizio e alla gestione del processo sanzionatorio.

**Personale amministrativo:** Addetti alle risorse umane e paghe, addetti alla contabilità e controllo di gestione, addetti ai sistemi informatici, addetti agli affari generali/approvvigionamento, addetti centralini e portineria.

**Costo unitario del personale** (applicabile a ciascuna categoria): è il costo della contrattazione nazionale che varia in funzione dei parametri retributivi. E' dato dalla sommatoria dei seguenti elementi: retribuzione tabellare, contingenza, APA, TDR, Mensa, Valore Cau. Tale valore viene moltiplicato per il numero delle mensilità e del coefficiente degli oneri sociali.

In conclusione sul punto, alla luce di quanto sopra riportato, si può affermare che il costo unitario al km del trasporto pubblico locale per la città di Palermo, sulla base dei km percorsi e delle informazioni riportate nel piano industriale, risulterebbe in linea sia con i dati nazionali sia conforme al costo standard calcolato con il modello di riferimento sopra riportato.

## ***IL SISTEMA TRANVIARIO***

Come già evidenziato in sede di premessa in seguito a preciso atto di indirizzo politico della Giunta Municipale (nella seduta del 19.02.2013) la società AMAT Palermo S.p.A è stata designata quale azienda esercente del sistema tram della Città di Palermo.

Per procedere alla suddetta designazione occorre dal un lato procedere ad una modifica del contratto di servizio vigente (per inserire nel TPL anche il trasporto su rotaia oltre al gommato) e dall'altro al reperimento delle risorse finanziarie necessarie per la gestione dello stesso.

Va da sé che l'avvio del sistema tranviario comporta dei costi già prima dell'inizio dell'esercizio delle linee in conseguenza delle attività di *start-up* necessarie per l'avvio del sistema.

Ed ancora, a tali costi si dovranno aggiungere quelli relativi agli interventi da effettuare sul TPL su gomma e sulle sue infrastrutture al fine di consentire una corretta integrazione dei due sistemi.

Le risorse finanziarie necessarie per la gestione del sistema tranviario - ai fini del raggiungimento di un equilibrio economico complessivo dei servizi del trasporto pubblico locale - dovrebbero provenire sia dai ricavi derivanti da biglietti e abbonamenti sia dai trasferimenti finanziari da parte della Regione.

In questa prospettiva di carenza di risorse finanziarie necessarie per il sostentamento del Trasporto Pubblico Urbano occorre individuare nuove ed innovative fonti di finanziamento, determinate da politiche del traffico, che compensino i minori introiti che provengono sia dai corrispettivi regionali, già denominati contributi in conto esercizio, sia dagli stessi finanziamenti previsti dal Comune di Palermo nell'originario Contratto di Servizio.

Le nuove forme di finanziamento, così come previsto dal PGUT, sono individuate nello schema giuridico-economico-sociale secondo il quale coloro che generano traffico con la guida dei mezzi di trasporto privato, all'interno delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) individuate dal Comune di Palermo, sono obbligati al pagamento di una tariffa di accesso, finalizzata al finanziamento del trasporto pubblico in favore della migliore e sostenibile mobilità per l'intera Comunità Cittadina.

Il trasferimento di risorse economiche dai soggetti privati che utilizzano il mezzo di trasporto individuale verso il soggetto che gestisce il trasporto pubblico collettivo, risponde altresì all'esigenza, anch'essa sempre più pressante, di

limitare le conseguenze di natura ambientale che vengono generate dalla insostenibilità dei livelli di inquinamento che vengono prodotti dal traffico automobilistico all'interno delle zone delimitate dalla ZTL.

In questo quadro, l'affidamento alla società partecipata delle attività di riscossione dei proventi della gestione integrata della mobilità urbana, può assolvere anche ad una funzione di co-finanziamento per il trasporto pubblico urbano.

Il tutto anche in considerazione della circostanza i minori introiti dei trasferimenti regionali pari a euro 13.522.277 ai fini del mantenimento del rapporto sinallagmatico delle prestazioni contrattuali trovano una parziale compensazione nelle risorse finanziarie che il comune destina al Trasporto Pubblico Locale e dalle forme di finanziamento alternativo sopra delineate.

A tal fine - in tale contesto - le risorse finanziarie da assegnare all'azienda esercente del sistema tram della Città di Palermo ai fini delle operazioni di avvio di detto sistema possono trovare per scelta della amministrazione comunale la loro fonte - anche alla luce del Piano Industriale 2015-2019 - in parte nelle risorse finanziarie del trasporto pubblico locale (come diretta conseguenza dei minori trasferimenti finanziari da parte della Regione Sicilia) ed in parte dai ricavi che possono essere realizzati da parte della società affidataria dalla gestione integrata dei servizi di mobilità urbana ed di mobilità complementare.

In ogni caso le parti, dopo questa fase di avvio, dovranno necessariamente incontrarsi per rivedere il sistema di finanziamento anche alla luce delle previsioni del piano di esercizio (che l'azienda dovrà presentare entro il 31/12/2015 all'Ufficio competente) e della sua integrazione con il sistema generale della mobilità urbana.

## **CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

In conclusione si può affermare

che l'insieme dei servizi con i quali una pubblica amministrazione ha intenzione di attuare una gestione integrata della mobilità quale servizio di mobilità urbana in grado di soddisfare i bisogni della collettività può essere inquadrato – per scelta della pubblica amministrazione – nel sistema dei servizi pubblici locali.

che il costo unitario al km del trasporto pubblico locale per la città di Palermo, sulla base dei km percorsi e delle informazioni riportate nel piano industriale, risulterebbe in linea sia con i dati nazionali sia conforme al costo standard calcolato con il modello di riferimento sopra riportato.

che le risorse finanziarie da assegnare all'azienda esercente del sistema tram della Città di Palermo ai fini delle operazioni di avvio di detto sistema possono trovare sempre per scelta della Amministrazione Comunale la loro fonte - anche alla luce del Piano Industriale 2015-2019 - in parte nelle risorse finanziarie del trasporto pubblico locale (come diretta conseguenza dei minori trasferimenti finanziari da parte della Regione Sicilia) ed in parte dai ricavi che possono essere realizzati dalla gestione integrata dei servizi di mobilità urbana e di mobilità complementare.

Distinti saluti.

**II DIRIGENTE**  
**Dell'Ufficio del Piano Tecnico del Traffico**  
**Ing. Roberto Biondo**

**II DIRIGENTE**  
**Dell'Ufficio Mobilità Urbana**  
**Dott. Antonino Rizzotto**

## CONTRATTO DI SERVIZIO COMUNE DI PALERMO/AMAT PALERMO S.P.A.

L'anno .....(.....), il giorno .... (.....) del mese di .....,

### TRA

**Comune di Palermo**, cod. fisc. 80016350821, in seguito definito anche "Comune", a firma di ....., nato a .....il ....., nel Suo attuale ruolo di ....., il quale interviene nel presente atto non in nome proprio ma per conto e nell'esclusivo interesse dell'Amministrazione Comunale di Palermo,

### E

**AMAT Palermo S.p.A.**, cod. fisc. 04797180827, in seguito definita anche "Società", o semplicemente AMAT, con sede legale in Palermo, Via Roccazzo, n° 77, a firma di....., nato a Palermo il ....., nel suo attuale ruolo di Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società, il quale interviene nel presente atto non in nome proprio ma per conto e nell'esclusivo interesse della Società medesima.

### PREMESSO

- 1) che il Consiglio Comunale del Comune di Palermo con deliberazione n. 614 del 31/12/2004, ha trasformato l'Azienda Speciale AMAT in AMAT Palermo S.p.A., secondo la procedura e con gli effetti previsti dall'art. 115 del D.Lgs. n° 267 del 18/08/2000;
- 2) che con la delibera comunale sopra citata è stato approvato, tra l'altro, lo schema dell'originario Contratto di Servizio, di seguito definito anche "Contratto", finalizzato a disciplinare i rapporti giuridici ed economici tra il Comune di Palermo e la Società circa i servizi a quest'ultima affidati, in prosecuzione del rapporto già in essere con l'Azienda Speciale AMAT, giusto Contratto di Servizio sottoscritto in data 22/02/2001;
- 3) che con la medesima deliberazione comunale è stato approvato lo Statuto della Società, disponendo, altresì, che le parti devono provvedere alla sottoscrizione del contratto di servizio che nella sua stesura originaria è stato sottoscritto in data 23/07/2005;
- 4) che il Comune di Palermo nella propria qualità di soggetto che favorisce

gli interessi generali dei cittadini, con particolare riferimento ai diritti fondamentali e costituzionalmente garantiti alla libera circolazione, all'iniziativa economica ed alla salute, ritiene necessaria la gestione integrata dei servizi della mobilità urbana - concepita nel senso della gestione unitaria e coordinata del trasporto pubblico di persone, individuale e collettivo con qualsiasi mezzo effettuato, della segnaletica stradale, delle aree destinate a parcheggio ed alla sosta tariffata, del servizio di rimozione coatta di autoveicoli in sosta vietata e delle ZTL - come attività diretta al precipuo scopo di una politica del traffico urbano che tenda a migliorare costantemente la mobilità del cittadino, a limitare i tassi di inquinamento ambientale e, conseguentemente, intraprendere azioni tendenti ad incentivare la migrazione degli utilizzatori del trasporto veicolare privato verso il trasporto pubblico locale gestito da AMAT.

5) che con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 205 del 3.10.1997, nel confermare in capo ad AMAT tutte le attività di gestione del pubblico servizio di trasporto nell'ambito del Comune di Palermo - con qualsiasi mezzo effettuato - il Consiglio Comunale ha deliberato, nell'ambito della predisposizione degli atti necessari alla realizzazione del sistema tranviario, l'ampliamento delle competenze dell'Azienda anche alle fasi di progettazione e realizzazione delle infrastrutture eventualmente necessarie ai servizi da gestire;

6) che con Deliberazione della Giunta Municipale n. 6 del 15.01.1998, in considerazione del deliberato del Consiglio Comunale di cui al punto precedente, la Giunta ha affidato all'AMAT la progettazione delle tre linee tranviarie;

7) che con atto di indirizzo politico la Giunta Municipale, nella seduta del 19.02.2013, ha designato l'azienda AMAT Palermo S.p.A. quale azienda esercente del sistema tram della Città di Palermo, dando mandato agli uffici competenti di predisporre tutti gli atti tecnici ed amministrativi necessari per tale designazione;

8) che i servizi oggetto del presente contratto saranno svolti da AMAT in ottemperanza delle specifiche normative di settore e rimarranno pertanto soggetti a tutte le sopravvenute modifiche legislative;

Tutto ciò premesso,

Si stipula il presente contratto costituente unico contesto con la superiore premessa, ed a modifica dell'originario Contratto di Servizio del 23.07.2005.



# SEZIONE I

## PRINCIPI GENERALI

### *ART.1*

#### *(Finalità del Contratto)*

Il presente Contratto ha come finalità quella di regolare i rapporti tra la Società ed il Comune circa i servizi affidati di cui al seguente art. 2, fissandone i rispettivi e reciproci obblighi giuridici ed economici al fine di garantire l'autonomia gestionale della Società ed il contemporaneo perseguimento degli obiettivi dell'Amministrazione Comunale nell'interesse della cittadinanza.

Il Contratto impegna, altresì, la Società ad operare nel rispetto della normativa in materia di mobilità e di quanto altro previsto dallo statuto, a garantire la correttezza, l'imparzialità e la trasparenza del proprio operato nei confronti degli utenti e dei terzi.

### *ART. 2*

#### *(Oggetto del Contratto)*

Il Comune di Palermo, nell'ambito del suo territorio affida ad AMAT Palermo S.p.A. i sotto elencati servizi pubblici:

- a. trasporto pubblico, in ogni sua forma e con qualsiasi mezzo attuato e/o attuabile, nei termini definiti nella sezione II del presente contratto, con inclusione, per precipuo interesse del Comune di Palermo, dei collegamenti con i comuni vicini;
- b. trasporto pubblico effettuato con autoveicoli ecologici dedicati e con i sistemi denominati "Car-Sharing" e "Bike-Scooter Sharing", nei termini definiti nella sezione III del presente contratto;
- c. apposizione, installazione e manutenzione della segnaletica stradale, nei termini definiti nella sezione IV del presente contratto;
- d. controllo della sosta tariffata su carreggiata stradale ed eventuale gestione dei parcheggi pubblici, compresa la gestione di parcheggi per flotte pubbliche e private con annessi servizi su aree di proprietà comunale e/o gestione di *terminal bus* dei servizi pubblici *extra-urbani*, nei termini definiti nella sezione V del presente contratto;
- e. rimozione coattiva di veicoli in sosta vietata e per motivi di ordine pubblico e sicurezza, nei termini definiti nella sezione VI del presente contratto;
- f. gestione delle zone soggette a limitazione del traffico (ZTL), nei termini definiti al successivo art. 14 del presente contratto.

La Società potrà espletare, a richiesta, ulteriori servizi non indicati nel presente articolo, ma comunque previsti dalle norme statutarie della medesima Società. Per tali ulteriori servizi i rapporti tecnici giuridici ed economici saranno disciplinati da apposite appendici al presente contratto di servizio.

### **ART. 3**

#### ***(Contabilità e Bilanci)***

La Società deve tenere una distinta contabilità che consenta la rilevazione dei costi e dei ricavi relativi ai servizi gestiti, nonché agli altri servizi oggetto del presente contratto e/o commesse eventualmente affidati.

La Società, in particolare, deve tenere idonee scritture che consentano in ogni momento la evidenziazione dei costi delle immobilizzazioni tecniche realizzate, qualunque sia la modalità di finanziamento, dei costi delle immobilizzazioni immateriali, degli oneri di manutenzione straordinaria, l'ammortamento di tali cespiti e la loro incidenza sul conto economico.

### **ART. 4**

#### ***(Obblighi ausiliari del Comune di Palermo)***

Il Comune si impegna, con tutti i propri Uffici, Aree, Servizi e Settori a cooperare al fine del miglior espletamento dei servizi da parte della Società.

A titolo esplicativo, ma non esaustivo, il Comune di Palermo:

- utilizzerà il Corpo di Polizia Municipale al fine di evitare e reprimere comportamenti lesivi della corretta esecuzione dei servizi affidati alla Società;
- consentirà il massimo e più agevole accesso a tutte le informazioni in suo possesso, quali dati sulla popolazione, sul territorio, sull'ambiente, ecc.

### **ART. 5**

#### ***(Carattere del Servizio)***

I servizi di cui all'art. 2 del presente Contratto, sono da considerarsi ad ogni effetto servizi pubblici o comunque attività di pubblico interesse, sottoposti alla relativa normativa e, pertanto, per nessuna ragione potranno essere sospesi, salvo i casi di scioperi o forza maggiore.

Ove la regolare erogazione dei Servizi di AMAT possa essere limitata da:

- lavori ed attività posti in essere dal Comune stesso (costruzioni o lavori di qualsiasi genere, manutenzioni dirette od appaltate) o, su specifica autorizzazione dello stesso, da altri soggetti, ditte appaltanti pubbliche e private, se obbligati alla comunicazione al Comune di tali lavori ed attività;

- altre attività o eventi posti formalmente a conoscenza del Comune (manifestazioni autorizzate, raduni, ecc.),

il Comune di Palermo si impegna ad informare la Società almeno quarantotto ore prima delle attività che possono perturbare il normale svolgimento delle attività aziendali, fornendo tutte le condizioni necessarie, incluse quelle di carattere economico, per all'approntamento delle modifiche dei Servizi.

Il verificarsi di limitazioni od interruzioni dei servizi imputabili ad eventi fortuiti od accidentali, quali calamità naturali, terremoti, sommosse, ecc., e comunque eventi non prevedibili o non evitabili dalla Società o dal Comune, con l'applicazione della normale diligenza, non comportano variazioni dei corrispettivi contrattuali.

#### **ART. 6**

##### ***(Personale Dipendente)***

La Società procederà alle assunzioni di personale in conformità alle norme di legge ad essa applicabili e si obbliga a rispettare le disposizioni dei CCNL di categoria. La Società provvederà ad osservare ed applicare tutte le norme sulla tutela, protezione, assicurazione ed assistenza del medesimo personale.

Eventuali fabbisogni di personale dovranno essere sopperiti, ove necessario e consentito dalle normative vigenti, prioritariamente attraverso la mobilità di personale tra Società e Comune e/o altre Società partecipate dallo stesso. La Società - per l'assunzione di nuovo personale - è tenuta secondo gli orientamenti normativi vigenti nel tempo, ad esperire idonee procedure pubbliche, previste dalla legge, atte a selezionare, fra i candidati, coloro che abbiano le migliori qualità attitudinali e professionali richieste per il corretto svolgimento delle mansioni offerte.

#### **ART. 7**

##### ***(Implementazione dei Servizi su richiesta del Comune)***

La Società si impegna ad eseguire su richiesta, con le modalità ed alle condizioni che verranno concordate, ulteriori servizi connessi o sinergici all'oggetto del presente contratto, anche se temporanei, purché contestualmente alla richiesta venga comunicato, dai Settori comunali interessati, la data ed il numero dell'impegno contabile, ai sensi dell'art.191, comma 1, del D.Lgs. n.267 del 2000.

Tali nuovi servizi saranno finanziati sulla base dei corrispettivi stabiliti d'intesa con gli Uffici comunali richiedenti, tenendo in considerazione le condizioni correnti di mercato all'interno del settore di riferimento.

Per quanto riguarda, inoltre, i servizi effettuati su richiesta, la Società

invierà al Settore Comunale richiedente, per l'approvazione, il relativo preventivo, nel quale saranno indicati il corrispettivo e i tempi di realizzazione. La Società darà seguito ai lavori e/o alle prestazioni solo ad approvazione del preventivo e comunicazione dei dati di cui al precitato art.191 del D.Lgs. n. 267/00 e sarà responsabile solo da tale data.

Nell'ipotesi in cui, per ragioni di salvaguardia della sicurezza, o di ordine pubblico, il Sindaco, gli Assessori delegati o i Dirigenti competenti emettano ordinanza o determinazione dirigenziale per l'esecuzione di taluni servizi, la Società si impegna ad ottemperare alle prescrizioni ivi contenute, ove effettivamente ed operativamente possibile, fermo restando quanto previsto dall'art. 191 del D.Lgs. 267/2000.

Nel caso di servizi di trasporto, la Società effettuerà la prestazione fatturando a consuntivo al Comune secondo le tariffe previste per i servizi speciali di trasporto.

Il Settore dell'Amministrazione Comunale che avrà richiesto l'effettuazione della prestazione, entro 30 giorni dal ricevimento della fattura, dovrà certificare la corretta esecuzione in ragione della prestazione richiesta.

Trascorso infruttuosamente il predetto termine, i servizi fatturati si intenderanno tacitamente accettati.

#### **ART. 8**

##### ***(Assicurazione e Danni Verso Terzi - Responsabilità e Disciplina)***

La Società è da considerarsi unico soggetto giuridicamente responsabile di tutti i danni comunque arrecati a terzi, direttamente o indirettamente, nell'espletamento dei servizi e/o attività che costituiscono oggetto del presente contratto, ivi compreso ogni danno che possa riguardare tutti i beni e/o manufatti di proprietà della stessa o di quelli del Comune di Palermo dei quali abbia la disponibilità o che costituiscano oggetto del presente contratto.

La Società, pertanto, assume l'obbligo di mantenere indenne e di sollevare il Comune di Palermo da ogni pretesa in ordine ai suddetti danni, nonché di assumere e gestire in nome e per conto del Comune ed a semplice richiesta dello stesso, in proprio od a mezzo terzi, assumendone ogni onere relativo e/o conseguente, tutte le controversie, sia giudiziali che stragiudiziali, eventualmente intraprese contro il medesimo Comune e comunque riconducibili:

- alle suddette responsabilità esclusive della stessa Società,
- a risarcimento danni per la proprietà, gestione della segnaletica stradale comunale, anche nei casi in cui sia emessa sentenza condannatoria per il Comune di Palermo e compresi i casi in cui nella stessa sentenza la Società

venga estromessa da ogni responsabilità. Per quanto sopra la Società potrà all'uopo designare propri legali e consulenti, oltre che avvalersi di tutte le azioni e diritti, connessi ai sinistri di cui trattasi, spettanti all'Amministrazione Comunale.

La Società non assume gli obblighi che precedono per le controversie, dai terzi promosse contro il Comune, inerenti al monitoraggio, alla gestione ed alla manutenzione stradale, impianti semaforici, degli impianti e dei manufatti della rete fognaria, di distribuzione d'acqua e di gas e degli impianti di pubblica illuminazione.

Eventuali contestazioni della Società, in ordine all'obbligo dell'assunzione e della gestione di singole controversie, dovranno pervenire al competente Settore Servizi Legali del Comune entro e non oltre otto giorni dalla comunicazione di esse e, comunque, in tempo utile per consentire all'Amministrazione Comunale l'assunzione e la gestione diretta della lite e l'eventuale costituzione in giudizio.

La Società dovrà provvedere, con effetti dalla data di sottoscrizione del presente contratto, alla immediata stipula di idonea polizza assicurativa per la copertura di ogni rischio e/o responsabilità, compresa quella civile verso terzi, connessi o comunque dipendenti dall'espletamento dei servizi e/o attività oggetto del presente contratto e dagli obblighi con il medesimo assunti, dalla proprietà, possesso, custodia o detenzione dei beni strumentali e/o impianti nel contesto urbano, nonché di polizze di assicurazione per il rischio della responsabilità civile derivante dai veicoli impiegati. Parimenti la Società dovrà provvedere alla stipula di idonea polizza assicurativa per la copertura del rischio relativo ai danni che potrebbero subire tutti gli impianti e i beni utilizzati per l'erogazione dei servizi, rimanendo a carico della stessa i danni da urto, ribaltamento, uscita di strada e guasti tecnici subiti dagli automezzi aziendali.

## **SEZIONE II** **SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO**

### ***ART. 9***

#### ***(I Servizi di Trasporto Urbano)***

Il Comune di Palermo, in esecuzione del presente Contratto, affida alla Società i seguenti servizi di trasporto che la stessa gestisce in esclusiva:

**1) Servizio di Trasporto Pubblico Urbano** su gomma, secondo il programma ordinario di esercizio (che per l'anno 2016 verrà concordato entro il mese di dicembre 2015) il quale potrà, fermo restando il rispetto del limite chilometrico di cui al successivo art. 13, essere aggiornato secondo

le modalità espresse in seguito.

Il programma ordinario di esercizio su gomma deve descrivere per ciascuna linea l'offerta programmata specificando:

- la numerazione, la classificazione e la descrizione dei percorsi delle linee;
- la lunghezza standard di esercizio;
- il numero di corse feriali, festive ed in relazione alle stagioni;
- la percorrenza annua programmata;
- la fascia giornaliera di effettuazione del servizio;
- la frequenza media dei passaggi delle vetture nel periodo feriale, festivo ed in relazione alle stagioni.

**2) Servizi Speciali di Trasporto** su gomma qui di seguito indicati:

- Trasporto per le Scuole effettuato con particolari corse dedicate per il *transfert* da e per i siti scolastici, per il collegamento con i centri abitati e/o borgate particolarmente disagiate o per servizi scolastici ausiliari connessi ad esigenze didattiche ed affini, compreso le visite didattiche e culturali e i servizi di mobilità scolastica effettuata a qualsiasi mezzo. Il servizio verrà espletato tenuto conto delle esigenze manifestate dalle scuole come programmate dal Settore Servizi Educativi che dovrà fornire al Servizio Mobilità Urbana i servizi e le modalità con cadenza non inferiore al trimestre antecedente;
- Trasporto all'interno del Cimitero dei Rotoli;
- Trasporto nell'area dell'Ospedale Civico;
- Trasporto stagionale nelle località balneari del territorio comunale, con particolari corse dedicate; il biglietto a tariffa ridotta sarà a pari a €. 0,50 (con validità per l'intera giornata) per cui il ricavato sarà detratto dal costo del servizio in sede di rendiconto;
- Trasporto nell'area del Centro Storico della Città effettuato con minibus di tipo ecologico; il biglietto a tariffa ridotta sarà a pari a €. 0,50 (con validità per l'intera giornata) per cui il ricavato sarà detratto dal costo del servizio in sede di rendiconto;
- Trasporto per motivi di ordine pubblico e, segnatamente: di tifosi e forze dell'ordine per il collegamento con gli stadi e le arene della città in occasione di eventi sportivi, trasporti per motivi di protezione civile, etc.;
- Trasporti occasionali non programmati quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, servizi di trasporto pubblico per raduni, concerti, comizi, visite di delegazioni nazionali ed estere,

*meetings*, dietro richiesta del Sindaco o soggetto da questo delegato;

- Servizi di Trasporto “*a chiamata*” indirizzati ad integrare e/o sostituire per fasce orarie i servizi convenzionali con le condizioni economiche e le modalità che verranno concordate, di volta in volta, tra le parti.

I Servizi Speciali di Trasporto su gomma sopra indicati verranno fatturati a consuntivo sulla base di quello effettivamente erogato ed in funzione dei seguenti costi unitari:

€.263,94 + IVA per le prime 4 ore di servizio, per una percorrenza massima di 40 Km;

€.2,39 + IVA in più per ogni Km oltre i 40;

€.26,40 + IVA in più per ogni ora oltre le prime 4.

I servizi speciali di trasporto, nei limiti delle risorse finanziarie assegnate, potranno essere oggetto di rimodulazione, con provvedimento dell’Ufficio competente, in funzione del mutamento delle politiche sul traffico o di nuove esigenze della Mobilità Urbana.

3) Servizi di Trasporto Pubblico Urbano da eseguirsi, nella qualità di Azienda Esercente il Sistema Tramviario della Città di Palermo, a mezzo delle linee tranviarie secondo il Programma ordinario di esercizio, che, per l’anno 2016, sarà concordato con l’Ufficio Mobilità Urbana entro il mese di dicembre 2015;

La Società predisporrà annualmente il Programma Ordinario di Esercizio che dovrà essere presentato al Servizio Mobilità Urbana del Comune di Palermo per la relativa approvazione, entro il mese di luglio dell’anno precedente a quello di validità. Trascorsi 60 giorni senza che il Servizio Mobilità Urbana abbia approvato la proposta del nuovo Programma Ordinario di Esercizio, quest’ultimo s’intenderà approvato.

#### ***ART.10***

##### ***(Differimento Presentazione Programmi D’esercizio)***

Le parti danno reciproco atto che, nella prima applicazione del presente contratto, il termine per la presentazione dei Programmi ordinari di esercizio, su gomma e su ferro, relativi all’anno 2016 sono differiti al mese

di dicembre 2015

### **ART.11**

#### ***(Modalità di Gestione Servizi e Flessibilità dei programmi di esercizio)***

Gli interventi specifici e le modalità di realizzazione dei servizi di cui all'art.9), saranno effettuati dalla Società, a fronte dei corrispettivi di cui al successivo art. 13

La Società s'impegna a gestire i servizi di trasporto ordinario e speciali con regolarità e continuità, senza alcuna interruzione o sospensione, fatte salve le cause di forza maggiore, scioperi ed i casi determinati da disposizioni delle Autorità preposte all'ordine pubblico ed alla sicurezza. La Società si impegna ad attuare gli indirizzi dell'Amministrazione Comunale, individuando tempestivamente percorsi alternativi ed a ripristinare i servizi appena cessino le cause impeditive sopra richiamate.

Il Comune s'impegna a non promuovere iniziativa alcuna e concorrere ad attività che possano intralciare, ostacolare o, in ogni caso, limitare il regolare svolgimento dei Programmi Ordinari di Esercizio e dei servizi speciali di trasporto concordati con la Società.

Il Comune, inoltre, nella propria qualità di soggetto che favorisce gli interessi generali dei cittadini, con particolare riferimento ai diritti fondamentali alla mobilità ed alla salute, s'impegna a rendere pienamente attuabile il Programma ordinario di esercizio concordato con la Società e, altresì, si impegna a porre in essere tutte le iniziative di propria competenza volte ad incentivare l'uso del trasporto pubblico e per rendere meno competitivo il ricorso al mezzo di trasporto veicolare privato, considerato maggiormente inquinante e congestionante per il traffico cittadino, con particolare riferimento alla istituzione di zone a traffico limitato (tariffate e con risorse destinate al finanziamento del TPL) e di corsie riservate e protette per i mezzi del trasporto pubblico.

La quantificazione di tali eventuali oneri sociali a carico dell'Amministrazione Comunale, sarà oggetto di specifico atto da predisporre fra le parti con cadenza annuale.

Al fine di contrastare il fenomeno legato all'evasione del pagamento del titolo di viaggio, la Società s'impegna a prevedere ed attivare annualmente un congruo numero di verificatori. Altresì, la Società s'impegna a programmare investimenti annuali volti all'introduzione di sistemi informatici ed *all'e-ticketing* per la fruizione dei servizi.

Il Comune s'impegna altresì a promuovere azioni volte ad assistere la



Società nell'attività di controllo e repressione del fenomeno dell'evasione tariffaria attraverso l'utilizzo degli agenti di Polizia Municipale in squadra con i verificatori aziendali.

L'Ufficio Mobilità Urbana del Comune potrà consultare formalmente la Società, per l'adozione di provvedimenti che riguardano le linee del trasporto pubblico, il traffico cittadino ed in generale la mobilità urbana.

La Società, in relazione alle condizioni di esercizio ed alla variazione dei flussi di traffico e senza necessità di varianti contrattuali od oneri aggiuntivi per il Comune, può apportare temporanee modifiche ai Programmi di Esercizio - nell'ambito del monte chilometrico prefissato - ed al percorso delle linee urbane.

L'utenza deve essere informata tempestivamente ed in modo appropriato di tali situazioni.

Resta l'obbligo della Società di comunicare al Comune - Servizio Mobilità Urbana - le sospensioni o variazioni dell'esercizio del servizio perché quest'ultimo possa valutare quest'ultimo possa valutare la legittimità dei comportamenti della Società per eventuali azioni di rivalsa preceduti, comunque, da regolare contestazione.

Eventuali modifiche permanenti dei Programmi di Esercizio, nel rispetto della percorrenza complessiva contrattualizzata, o dei percorsi delle linee, dovranno essere approvate preventivamente dal Servizio Mobilità Urbana. Nel caso le modifiche siano determinate da ragioni di urgenza, la Società potrà effettuarle come modifiche provvisorie chiedendo contemporaneamente l'autorizzazione al consolidamento delle stesse.

Trascorsi 90 giorni senza che il Servizio Mobilità Urbana si sia espresso nel merito, le modifiche proposte si intenderanno approvate implicitamente.

#### **ART. 12**

##### ***(Beni forniti alla Società per la gestione del sistema tranviario e per le ZTL)***

Il Comune metterà a disposizione - attraverso le espresse previsioni della normativa di settore - della Società tutti i beni, gli immobili, gli impianti ed i mezzi destinati all'esercizio del sistema tranviario.

Per quanto riguarda la gestione delle ZTL, il Comune metterà a disposizione dell'AMAT le strutture e gli impianti tecnologici in atto presenti sul territorio.

La Società AMAT valuterà la compatibilità degli impianti comunali relativi alle ZTL con gli odierni sistemi informatici aziendali, ed in caso di verifica positiva, accetterà dette forniture.

La disponibilità dei beni è a titolo gratuito, fermo restando che la

manutenzione ordinaria e straordinaria dei suddetti beni resta in capo alla Società.

Tali cespiti saranno elencati in un inventario che sarà redatto prima dell'inizio della gestione del corrispondente servizio, che dovrà intendersi quale parte integrante del presente contratto, e che sarà allegato all'atto di consegna in disponibilità gratuita nelle forme previste dalla vigente normativa.

### **ART. 13**

#### ***(Quantificazione dei Corrispettivi e Modalità di Pagamento)***

I corrispettivi per l'esecuzione dei servizi di trasporto pubblico, di cui al precedente art. 9, vengono determinati per l'esercizio 2015 come segue:

a) Corrispettivo di competenza del Comune con riferimento al Programma ordinario di esercizio del Tpl su gomma €/anno 25.226.000 oltre IVA (in atto al 10%, per un totale di € 27.748.600), corrispondente ad una percorrenza chilometrica contrattualizzata fissata in numero km 13.876.800 di chilometri annui, che potrà ammettere perdite di efficienza e cali di produttività non eccedenti una franchigia del 18 % di chilometri annui (pari ad una percorrenza chilometrica al netto delle corse a vuoto di km 11.760.000). Il corrispettivo, per perdite di percorrenza eccedenti le predette franchigie, sarà proporzionalmente ridotto e vedrà applicate ulteriori decurtazioni in misura pari alle penali descritte al successivo art. 34;

b) Contributo Regionale di cui alla L.R. n. 19/05 e successive modifiche, relativo al contributo regionale all'esercizio del trasporto ordinario su gomma, che verrà corrisposto subordinatamente e nei limiti dell'avvenuto trasferimento delle relative risorse economiche da parte della Regione Siciliana;

c) Corrispettivi per l'espletamento dei servizi speciali di trasporto su gomma pari ad €/anno 3.216.513,00 IVA inclusa;

d) Ricavi derivanti dai proventi che afferiranno alla società per l'effetto della realizzazione della "ZTL", di cui al successivo art. 14, quantificate presuntivamente in € 30.000.000, IVA esclusa sulla base di una tariffa pari a €. 120,00 annuali per ogni veicolo autorizzabile.

Gli eventuali introiti superiori alla quantificazione presuntiva sopraindicata saranno conferiti da AMAT al Comune.

Il corrispettivo di cui al punto a) verrà corrisposto dal Servizio Mobilità Urbana in rate bimestrali posticipate di uguali importi. Per i primi cinque bimestri il pagamento dovrà avvenire entro 30 giorni dalla data di

presentazione fattura corredata da idonea attestazione della Società relativa all'avvenuto espletamento dei servizi contrattualmente resi nel periodo. I corrispettivi relativi al sesto bimestre verranno liquidati in quanto al 80% del valore programmato a metà del bimestre ed il saldo pari al 20% successivamente all'approvazione del bilancio di esercizio della Società relativo all'anno in cui sono state eseguite le prestazioni ed entro 20 gg. dalla presentazione al Servizio Mobilità Urbana di apposita richiesta corredata da copia del bilancio con relativo verbale di approvazione da parte dell'Assemblea dei Soci. Eventuali conguagli eccedenti il 20%, ed in favore del Comune, saranno operati sulla fattura del bimestre corrente al momento dell'approvazione del bilancio.

La Società assume l'obbligo di produrre, entro 20 gg. successivi al termine di ogni bimestre idonea attestazione redatta sulla base di un modello attestante l'avvenuto espletamento dei servizi contrattualmente resi nel periodo, nonché l'ulteriore documentazione prevista dal successivo articolo 31, fornito dal competente Servizio Mobilità Urbana che dovrà certificare la conformità di quanto dichiarato. Il corrispettivo bimestrale viene quantificato e fatturato applicando ai chilometri risultanti dalla suddetta certificazione il corrispettivo chilometrico definito al punto a) del presente articolo e con le specificazioni ivi riferite in merito all'eventuale calo di produttività.

Il contributo di cui al punto b) di cui alla L.R. n° 19/05 verrà corrisposto dal Servizio Mobilità secondo quanto previsto dalla citata normativa e con le modalità di cui al relativo allegato, che forma parte integrante del presente contratto.

Il pagamento delle somme alla Società dovrà essere effettuato entro 30 giorni dall'avvenuto trasferimento da parte della Regione Siciliana ed in presenza di regolare fattura. Il Comune si impegna a mettere in atto tutto quanto necessario al fine di garantire la regolarità dei trasferimenti.

I corrispettivi di cui al punto c) verranno liquidati dal Servizio Mobilità Urbana bimestralmente sulla base del servizio effettivamente erogato nel periodo. Il pagamento dovrà avvenire entro 30 giorni dalla data di presentazione fattura corredata da idoneo rendiconto relativo all'espletamento dei servizi contrattualmente resi nel periodo. L'importo bimestrale dei servizi dovrà essere determinato con le modalità e con i prezzi unitari riportati nel presente articolo. I servizi di trasporto per motivi di ordine pubblico ed occasionali, verranno liquidati dai Servizi competenti a consuntivo per ogni singolo servizio entro 30 giorni dalla data di presentazione fattura corredata da idoneo rendiconto relativo all'espletamento del servizio reso. L'importo del servizio dovrà essere determinato con le modalità e con i prezzi unitari riportati nel presente

articolo.

I suddetti corrispettivi sono quantificati con riferimento all'anno 2015. Per gli anni successivi gli stessi dovranno essere oggetto di aggiornamento, Resta comunque inteso che i suddetti aggiornamenti dei corrispettivi dovranno comunque tenere conto sia dei processi di razionalizzazione e di incrementi di ricavi che dell'incidenza dell'eventuale incremento medio annuo intervenuto nei principali costi di gestione della Società.

I ricavi diretti da traffico (biglietti, abbonamenti, *etc*) nonché le oblazioni, la cui misura è determinata dall'Amministrazione comunale, per le contravvenzioni nei confronti dei passeggeri sprovvisti di valido titolo di viaggio, restano quali entrate della Società.

I ricavi tariffari di cui al punto d) verranno accertati e riscossi direttamente dalla Società.

#### **ART. 14**

##### **(Limitazione del Traffico Generato dagli Autoveicoli )**

L'obiettivo dell'Amministrazione Comunale - nell'ambito della gestione integrata della mobilità urbana - è quello di elevare ulteriormente la qualità della mobilità urbana sotto il profilo della efficienza ed efficacia attraverso il miglioramento in termini di sicurezza stradale, di tutela dell'ambiente, ed infine di migliore fruibilità del patrimonio culturale, storico e artistico.

Le zone soggette alla limitazione del traffico, infatti, nell'ambito della gestione integrata della mobilità, sono un servizio suscettibile di produrre effetti di miglioramento che scaturiscono dalla minor presenza di veicoli a motore e dalle positive ricadute in termini di sicurezza, tutela dell'ambiente, migliore fruibilità del patrimonio culturale, storico e artistico da parte della comunità cittadina.

Le parti danno atto che, nel quadro delle risorse necessarie per il sostentamento del Trasporto Pubblico Urbano, occorre individuare nuove ed innovative fonti di finanziamento, determinate da politiche del traffico, che compensino i minori introiti che provengono sia dai corrispettivi regionali, già denominati contributi in conto esercizio, sia dagli stessi finanziamenti previsti dal Comune di Palermo nell'originario Contratto di Servizio.

Le nuove forme di finanziamento, così come previsto dal PGUT, sono individuate nello schema giuridico-economico-sociale secondo il quale coloro che generano traffico con la guida dei mezzi di trasporto privato, all'interno delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) individuate dal Comune di

Palermo, sono obbligati al pagamento di una tariffa di accesso, finalizzata al finanziamento del trasporto pubblico in favore della migliore e sostenibile mobilità per l'intera Comunità Cittadina.

Detto schema, fatto proprio dal Comune di Palermo, di trasferimento di risorse economiche dai soggetti privati che utilizzano il mezzo di trasporto individuale verso il soggetto pubblico AMAT che gestisce il trasporto pubblico collettivo, risponde altresì all'esigenza, anch'essa sempre più pressante, di limitare le conseguenze di natura ambientale che vengono generate dalla insostenibilità dei livelli di inquinamento che vengono prodotti dal traffico automobilistico all'interno delle zone delimitate dalla ZTL.

In questo quadro il Comune di Palermo, al precipuo scopo di generare adeguati flussi finanziari per incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico collettivo, affida alla Società l'attività di riscossione dei proventi relativi alla gestione integrata dei servizi di mobilità urbana e di mobilità complementare per co-finanziare il trasporto pubblico urbano di AMAT.

Il Comune di Palermo, pertanto, affiderà alla Società l'intero sistema informatico necessario al controllo automatizzato delle ZTL e della gestione degli accessi. La Società, verificata la funzionalità degli impianti affidati, si farà carico della loro gestione e della manutenzione ordinaria e straordinaria, della predisposizione e della consegna dei pass per l'accesso alle ZTL agli aventi diritto (secondo le indicazioni e modalità che verranno stabilite dal Comune di Palermo) e della gestione e dell'aggiornamento del *data base* dei veicoli e dei soggetti autorizzati all'accesso.

L'attività di monitoraggio dei transiti veicolari per le ZTL e le relative procedure sanzionatorie nei confronti dei trasgressori rimarrà in capo al Comando di Polizia Municipale.

Il potenziamento e l'implementazione del sistema informatico e degli impianti per il controllo degli accessi alla ZTL resta di esclusiva competenza della Società.

I corrispettivi per la gestione delle ZTL sono concorrenti e necessari al raggiungimento dell'equilibrio economico dei servizi di trasporto pubblico così come contrattualizzati nel presente contratto.

#### **ART.15**

##### ***(Iniziativa a Miglioramento del Servizio)***

Saranno predefinite tra le parti eventuali iniziative per investimenti tesi a migliorare il servizio concordandone le modalità, le decorrenze, i contenuti, i maggiori costi, le coperture finanziarie, ecc.

La società si impegna ad dotarsi sui nuovi mezzi ausili tecnici avanzati per

facilitare la mobilità dei cittadini portatori di handicap, anziani e/o turisti. Ove è possibile, le succitate apparecchiature saranno installate anche sui mezzi in atto in servizio.

La Società contribuirà a farsi parte diligente nell'individuare, istruire ed acquisire eventuali finanziamenti UE o di altra natura nonché eventuali incentivi finanziari che fossero disposti con leggi ordinarie e/o speciali, compatibili con il proprio oggetto sociale.

Il Comune si impegna a rimuovere paline, pensiline ed ogni altro manufatto pubblicitario (e non) che, possa generare confusione tra i fruitori del servizio pubblico di trasporto.

Il Comune si impegna a garantire alla Società i diritti relativi alla concessione ai fini pubblicitari degli spazi su suolo pubblico, ricavabili sulle paline e le paline poste alle fermate e lungo le corsie del tram (barriere di limitazione etc.) nonché di tutti gli spazi ricavabili sui veicoli (bus, auto, biciclette tram etc.)

Le parti concordano, altresì, sulla necessità di provvedere ad una ottimizzazione del servizio di trasporto pubblico urbano che, attraverso una razionalizzazione della rete ne migliori la competitività rispetto agli altri sistemi di trasporto e l'efficacia in generale. In tale ottica, anche in considerazione di quanto sopra riportato e delle *attivande* ZTL, la Società si impegna a predisporre un piano di ristrutturazione del servizio da sottoporre all'approvazione del Comune.

#### **ART.16**

##### ***(Carta dei Servizi)***

Con la Carta dei Servizi la Società si impegna a descrivere gli standard di qualità dei propri servizi di TPL. La Carta del Servizio del Trasporto Pubblico sarà annualmente aggiornata ed implementata, tenendo conto dell'andamento e dello stato di realizzazione del piano degli investimenti della Società e trasmessa al Comune per la sua valutazione.

### **SEZIONE III**

## **SERVIZI DI MOBILITA' SOSTENIBILE**

#### **ART. 17**

##### ***(Descrizione del Servizio)***

Con delibera del Consiglio Comunale n° 32 del 27.02.2002, il Comune di Palermo ha aderito all'associazione di Comuni italiani denominata I.C.S. (Iniziativa *Car Sharing*), avente il compito di coordinare e finanziare (con i fondi appositamente previsti dal Ministero dell'Ambiente) tutte le attività necessarie alla messa a punto, allo sviluppo e all'incentivazione di un

circuito nazionale di “*Car Sharing*” e, ciò, allo scopo di creare all’interno della Città di Palermo un servizio di mobilità di tale tipo.

Con delibera della Giunta Comunale n° 192 del 18.07.2003 è stato approvato il progetto di *Car Sharing* della Città di Palermo, senza oneri finanziari a carico del bilancio comunale, redatto secondo gli standard dettati dal Ministero dell’Ambiente nell’ambito dell’I.C.S.

L’organizzazione generale e le caratteristiche del servizio gestito dalla Società dovranno, nel tempo, attenersi alle indicazioni contenute al riguardo nel PUT del Comune / Città Metropolitana, di cui al più recente Piano approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 365/2013.

#### **ART. 18**

##### ***(Localizzazione del servizio)***

Il servizio di *Car Sharing* verrà svolto sul territorio del Comune di Palermo, e, ove possibile, nelle aree ricomprese nelle previsioni del protocollo di intesa denominato “*Trame d’Occidente*” sottoscritto dal Comune di Palermo (per lo sviluppo della mobilità sostenibile in area vasta) il 21/12/2014,.

#### **ART. 19**

##### ***(Modalità di Gestione Servizio Car Sharing/Bike-Scooter Sharing)***

La Società si impegna a gestire i servizi di car sharing con regolarità e continuità, secondo gli standard nazionali di I.C.S., senza alcuna interruzione o sospensione, fatte salve le cause di forza maggiore, scioperi ed i casi determinati da disposizioni delle Autorità preposte all’ordine pubblico ed alla sicurezza. La Società si impegna comunque a ripristinare i servizi appena cessino le cause impeditive sopra richiamate.

In analogia a quanto già operante in altre città italiane, allo scopo di garantire l’efficacia del servizio che prevede l’uso esclusivo dei parcheggi per i soli mezzi car/bike sharing, le parti, per favorire le sinergie fra il Comune e la Società, concordano di individuare un adeguato numero di stalli sul territorio ad uso esclusivo del servizio.

Il Comune provvederà ad adottare i necessari e conseguenti atti, in coerenza con i regolamenti di Polizia Municipale.

#### **ART. 20**

##### ***(Autorizzazioni all’esercizio del servizio car sharing)***

L’AMAT effettuerà il servizio *Car Sharing* secondo gli standard nazionali comprendenti:

1. libera circolazione dei veicoli nelle ZTL del Comune di Palermo;

2. libera circolazione dei veicoli lungo le corsie dei bus;
3. autorizzazione alla sosta gratuita in corrispondenza agli stalli a pagamento delimitati da strisce blu sull'intero territorio comunale;
4. autorizzazione all'uso esclusivo degli stalli *Car Sharing* ai veicoli del servizio;

#### **ART. 21**

##### ***(Investimenti programmati per i servizi di mobilità sostenibile)***

Il Comune di Palermo si impegna a destinare ulteriori risorse al potenziamento dei servizi *car/bike-scooter sharing* provenienti da finanziamenti regionali/nazionali/comunitari compatibilmente con i programmi disponibili nel tempo.

## **SEZIONE IV** **SERVIZIO DI APPOSIZIONE E MANUTENZIONE** **DI SEGNALETICA STRADALE**

#### **ART.22**

##### ***(Ambito del Servizio)***

La Società, in esecuzione al presente contratto, gestisce il servizio di segnaletica stradale urbana, secondo le specifiche ordinanze comunali.

Il servizio concerne l'apposizione, la manutenzione, la dismissione e la sostituzione nonché l'adeguamento della segnaletica stradale orizzontale, verticale e complementare di cui all'art. 38, lettere a), b), c) e d) del Codice della Strada, in conformità alle prescrizioni previste, nell'ambito territoriale del Comune di Palermo, comprese le strade ed aree private aperte ad uso pubblico, con esclusione delle aree private non aperte all'uso pubblico, dei cimiteri non comunali, delle strade ed aree militari e delle aree appartenenti ad altri Enti, come definite dall'art. 2 del D.Lgs. n. 285/92.

I servizi sono offerti ed espletati secondo quanto contenuto nell'allegato piano tecnico ed economico ordinario - attività programmate dalla Società - che costituisce parte integrante del presente contratto, contestualmente all'allegato che contiene l'analisi dei prezzi.

Quanto sopra, tenuto conto delle scelte sulla qualità dei materiali da impiegare, con particolare riferimento alla segnaletica orizzontale, laddove occorrerà acquisire da parte della Società la certificazione sulla qualità del supporto (pavimentazione stradale) da richiedere ai soggetti incaricati dal comune per la realizzazione dello stesso.

La Società dovrà inoltre eseguire gli interventi di apposizione e/o sostituzione di segnaletica stradale, resisi necessari a seguito di opere stradali, quali scavi, rifacimento del manto stradale etc. da chiunque



effettuati, qualora vengano segnalati dal Servizio Mobilità Urbana, dal Comando di Polizia Municipale o dal Settore Manutenzione – Servizio Strade e Fogne. Per i predetti interventi, il relativo onere sarà determinato a consuntivo utilizzando i prezzi unitari di cui al relativo allegato aggiornati in funzione del prezzario regionale in vigore nell'anno di esecuzione dell'intervento applicando uno sconto medio pari al 15% o, laddove non applicabile, da apposita analisi prezzi che verrà periodicamente aggiornata in funzione della dinamica dei prezzi unitari delle singole categorie di forniture opere e prestazioni.

Gli interventi per il ripristino di segnaletica susseguente a scavi, opere stradali rifacimento del manto stradale etc. sono comunque a carico del soggetto esecutore dei lavori. Il predetto onere verrà trattenuto, dal Settore dell'Amministrazione Comunale che ha autorizzato l'effettuazione dei lavori, dalla cauzione versata dal soggetto esecutore degli stessi, il quale lo riverserà alla Società previa diffida a carico dello stesso soggetto esecutore dei lavori. Detta cauzione resterà comunque vincolata fino all'ottenimento del nulla-osta da parte della Società.

Nel corso della vigenza del presente contratto la Società, su espressa richiesta scritta del Servizio Mobilità Urbana, del Settore Città Storica, del Settore Servizi socio-Assistenziali o del Comando di Polizia Municipale, si impegna a realizzare le opere di segnaletica stradale fissa, sia orizzontale che verticale e complementare.

I Servizi sopra menzionati sono onerati di procedere alla verifica che i lavori eseguiti dalla Società siano conformi agli interventi richiesti.

Il Servizio Mobilità Urbana procederà, in contraddittorio con AMAT, alla verifica e contabilizzazione dei lavori eseguiti dalla Società attraverso la documentazione prevista dalla normativa vigente.

La verifica in contraddittorio dovrà essere effettuata entro 30 giorni dalla data di esecuzione degli interventi.

Nel caso di contabilità eseguita nel periodo fine bimestre, nell'eventualità di urgenza di ottenimento degli importi dei lavori eseguiti, la contabilità sarà chiusa sempre nel termine sopra previsto e la contabilità restante sarà redatta nel libretto delle misure del bimestre successivo.

In sede di verifica qualora la segnaletica stradale non sia eseguita e posta correttamente in opera e/o non trovi rispondenza nella normativa di settore, non potrà essere contabilizzata fino al suo ripristino.

La Società dovrà eseguire i lavori del servizio di apposizione di segnaletica, fissa e mobile, con proprie maestranze, mezzi e attrezzature. La Società può ricorrere a terzi specializzati per la dismissione e/o la messa in opera di particolari impianti di segnaletica verticale, non previsti nei piani tecnici-economici, che dovessero richiedere l'impiego di mezzi

d'opera non in dotazione alla Società previa autorizzazione da parte del Servizio Mobilità, che darà luogo alla determinazione del nuovo prezzo per l'intervento da eseguire.

### **ART.23**

#### ***(Modalità di Gestione del Servizio)***

Gli interventi di manutenzione della segnaletica stradale esistente, salve diverse indicazioni del Servizio Mobilità Urbana, del Settore Città Storica, del Comando di Polizia Municipale del Comune che operano nelle sedi viarie urbane, sono definiti dalla Società secondo un programma annuale che sarà aggiornato bimestralmente e sottoposto a detti uffici per l'approvazione.

Il Comune potrà richiedere alla Società, con specifici provvedimenti, l'apposizione e/o la manutenzione di segnaletica stradale.

La Società dovrà dar seguito agli interventi di particolare urgenza ed estrema necessità, esplicitamente segnalati da detti Uffici, entro le 48 ore successive alla richiesta.

La valutazione del prezzo unitario di eventuali voci di lavori non contenute nell'elenco prezzi sarà definita con apposita analisi, concordata dal Servizio Mobilità Urbana del Comune e dalla Società AMAT, previa emissione del "verbale di determinazione nuovi prezzi", e sottoposta all'approvazione del dirigente del Servizio Mobilità Urbana del Comune.

La Società si impegna a gestire il Servizio di manutenzione della segnaletica stradale orizzontale, verticale e complementare con regolarità e continuità, senza possibilità alcuna di interruzione o sospensione, fatte salve le cause di forza maggiore (eventi atmosferici, scioperi, etc.) ed in casi determinati da disposizioni delle Autorità preposte all'ordine ed alla sicurezza pubblica.

La Società si impegna comunque a ripristinare il servizio ordinario appena cessino le cause ostative sopra citate.

Nelle strade in cui dovessero venire autorizzati, con Ordinanza Sindacale, lavori di scavo ad altri Enti (ENEL, TELECOM, RAP, AMAP, AMG Energia, etc.) con l'obbligo per gli stessi sia del ripristino del manto stradale che della segnaletica danneggiata, la Società sospenderà il servizio di segnaletica nelle aree interessate. Ad ultimazione di tali ripristini, da parte delle ditte esecutrici dei lavori, la Società potrà riprendere a curare la manutenzione periodica nelle strade suddette.

Di ogni Ordinanza Sindacale con cui si autorizzino lavori di scavo nelle strade urbane il Comune di Palermo, a mezzo dell'apposito Organismo di Controllo, ne darà preventiva comunicazione alla Società per evitare l'eventuale programmazione di interventi manutentivi nelle strade interessate.

## **ART. 24**

### ***(Quantificazione e Modalità del Pagamento del Corrispettivo)***

Il corrispettivo annuo massimo disponibile per l'esecuzione del servizio di segnaletica stradale, inclusa l'attività di monitoraggio della segnaletica, viene determinato in € 3.610.800, IVA inclusa, da ripartire ed attribuire secondo le seguenti modalità:

- il corrispettivo per l'espletamento delle attività di manutenzione programmate dalla Società – ivi compreso il monitoraggio e la redazione degli aggiornamenti da produrre in forma di *data base* georeferenziato dovrà raggiungere una quota non inferiore al 75% della somma complessiva e verrà liquidato dal Servizio Mobilità Urbana per i primi cinque bimestri in via anticipata, entro 30 giorni dalla data di presentazione di relativa fattura, trattenendo 1/6 dell'intero corrispettivo massimo annuo ed effettuando il conguaglio annuo dopo la conclusione del 6° bimestre. La Società AMAT trasmetterà al Servizio Mobilità Urbana, entro 30 giorni, il relativo rendiconto dell'attività effettuata nel bimestre certificato dalla Società.

- il corrispettivo massimo per l'esecuzione dei lavori per nuove installazioni, realizzati a richiesta del Settore Mobilità Urbana, del Comando di Polizia Municipale, del Settore Città Storica e del Settore Servizi Socio-Assistenziali del Comune non potrà superare la quota del 25% dell'importo complessivo. Il corrispettivo relativo ai lavori realizzati a richiesta verrà liquidato dal Comune per i sei bimestri in via anticipata, con le stesse modalità indicate in precedenza per l'attività di manutenzione.

La verifica dei lavori eseguiti da AMAT sarà effettuata in contraddittorio con i Funzionari del Settore Mobilità del Comune di Palermo entro 30 giorni lavorativi dalla comunicazione del fine lavori da parte di AMAT. In assenza di detto contraddittorio da parte dell'Amministrazione Comunale, oltre il limite dei 30 giorni prima individuati, i lavori saranno considerati correttamente eseguiti.

Le percentuali degli interventi eseguiti, sia per le attività programmate che per i lavori realizzati a richiesta, saranno, con cadenza semestrale, sottoposte a verifica in contraddittorio tra il Servizio Mobilità Urbana e la Società, sulla scorta dei dati riportati a consuntivo sui report bimestrali, ed eventualmente rideterminate.

Per gli anni successivi al 2017, il corrispettivo massimo disponibile sarà determinato tra le parti.

## **ART. 25**

### ***(Monitoraggio Rete Viaria – Programmazione e controllo)***

La Società monitorerà lo stato della segnaletica stradale al fine di programmare, d'intesa con il Comando di Polizia Municipale e il Servizio Mobilità Urbana del Comune, le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria nonché gli eventuali interventi di razionalizzazione della segnaletica che si rendessero necessari.

Obiettivo prioritario del monitoraggio nel primo biennio di validità del presente contratto sarà quello di verificare la possibilità di razionalizzazione della segnaletica orizzontale e verticale al fine di eliminare tutti gli impianti ridondanti o non necessari. Di tale attività che sarà effettuata per singole zone verrà presentata apposita relazione al Servizio Mobilità che, ove concordasse sulle singole proposte, provvederà ad emettere apposita ordinanza. Comune e Società, pertanto, concordano sulla necessità di approntare un piano di realizzazione della segnaletica orizzontale entro sei mesi dalla data di approvazione del presente contratto, tale da poter garantire una maggiore efficacia della segnaletica stessa (anche sulla fluidità dei flussi veicolari) e di conseguire una maggiore efficienza/economicità degli interventi di ripristino e manutenzione.

Le frequenze di passaggio, per l'espletamento del servizio di monitoraggio dovranno garantire un controllo annuale delle strade a maggior traffico riportate nel relativo allegato.

Il servizio di monitoraggio sarà svolto su tutto il territorio comunale ad esclusione della sorveglianza su aree dove insistono "cantieri aperti", la cui estensione è stabilita dalle relative autorizzazioni o Ordinanze Sindacali. Sono escluse altresì le zone interne relative a complessi residenziali chiusi, ville comunali recintate, cimiteri, ospedali, università, aree industriali, ferrovie, riserve, parchi, impianti sportivi ed in genere tutte le aree di competenza di altri enti a carattere privato e/o pubblico.

Il servizio si occuperà inoltre di editare i report delle attività eseguite e, conseguentemente, di aggiornare la programmazione dell'attività di manutenzione, contribuendo in modo significativo alla redazione degli aggiornamenti da produrre in forma di database. georeferenziato.

L'attività di monitoraggio della segnaletica stradale sarà rendicontata, per ogni bimestre, limitatamente ai periodi in cui tale attività viene effettuata, sulla base del costo orario della manodopera secondo le vigenti tabelle provinciali dell'ANCE (periodicamente aggiornate in funzione della dinamica dei prezzi unitari delle singole categorie di fornitura opere e prestazioni) incrementato del 10%, fino ad un massimo di €/anno 250.000 (IVA esclusa), sempre nell'ambito del corrispettivo complessivo definito al precedente art.24.

**SEZIONE V**  
**SERVIZIO DI CONTROLLO DELLA SOSTA**  
**TARIFFATA E GESTIONE DI PARCHEGGI**

**ART.26**

***(Le aree destinate alla sosta a pagamento)***

La Società, in esecuzione del presente Contratto, provvede al controllo della sosta regolamentata a pagamento negli spazi delle carreggiate stradali, di cui alle zone comprese nel Piano della sosta tariffata del Comune di Palermo approvato con deliberazione commissariale n. 11 del 27/06/2006 e in ottemperanza all'individuazione degli stalli di sosta disciplinati dalle deliberazioni del Consiglio Comunale. Si tratta degli stalli di sosta individuati dalla delibera commissariale n. 14 del 10/06/2005 e s.m.i. nonché degli ulteriori eventuali stalli di sosta previsti con successive deliberazioni del Consiglio Comunale, in coerenza con quanto previsto nel Piano Urbano Traffico (P.U.T.).

Il Comune / Città Metropolitana conferisce alla Società le funzioni di prevenzione ed accertamento delle violazioni in materia di sosta nell'ambito degli stalli previsti, con le direttive che verranno di volta in volta emanate dal Comando di Polizia Municipale.

Il servizio assegnato comporta la verifica dell'avvenuto pagamento del corrispettivo fissato per la sosta, con il conseguente obbligo di elevazione delle sanzioni amministrative nei casi previsti per il mancato rispetto del Codice della Strada.

Il servizio non configura in nessun caso la custodia dei veicoli in sosta.

Il controllo della sosta é effettuato dalla Società a mezzo di proprio personale Ausiliario del Traffico, ai sensi dell'Art. 17, comma 133, della legge n. 127/1997. Il controllo della sosta non potrà essere effettuato da altro personale della Società che non sia abilitato alla funzione di Ausiliario del traffico.

Il personale adibito al servizio di controllo della sosta (Ausiliari del traffico) dovrà essere dotato di idoneo tesserino di identificazione recante il cognome ed il nome dell'operatore, nonché la denominazione di AMAT e del Comune di Palermo, da esibire, a richiesta, durante l'espletamento del servizio.

I verbali di accertata violazione, redatti dal personale autorizzato dalla Società, dovranno essere trasmessi entro 10 giorni al Comando di Polizia Municipale. In caso di ritardo non giustificato da cui derivi l'impossibilità di notificare la sanzione in tempo utile, rimarrà responsabile la Società.

Resta comunque inteso che il controllo della sosta a pagamento di cui al

presente contratto è esercitato, oltre che dal personale Ausiliario del Traffico di AMAT, anche da coloro che espletano i servizi di Polizia Stradale, ai sensi dell'art. 12 del Codice della Strada.

La Società è onerata, senza compenso alcuno, dell'apposizione e della successiva manutenzione di tutta la segnaletica stradale - orizzontale e verticale - concernente la sosta a pagamento sulle aree assegnate al controllo. La segnaletica verrà apposta secondo quanto disposto dalle Ordinanze emanate dai competenti uffici del Comune di Palermo.

La Società è altresì onerata, senza compenso alcuno, ad approntare ed a rendere disponibili al pubblico i sistemi ed i dispositivi di controllo della sosta a pagamento (schede parcheggio, schede elettroniche prepagate a deconto, parcometri, parchimetri, etc.) per le aree oggetto del presente contratto.

Il corrispettivo spettante alla Società in attuazione del presente contratto è costituito dalla vendita al pubblico dei titoli idonei per l'utilizzo degli stalli di sosta regolamentati da tariffa oraria.

L'AMAT si obbliga ad accantonare gli utili derivanti dal servizio di gestione sosta tariffata e parcheggi ed a destinarli alle finalità di cui all'art. 7, comma VII, del codice della strada.

A tal fine, si obbliga, altresì, a rilevare le relative evidenze contabili di bilancio.

Il Comune si riserva la facoltà di disporre, con un preavviso scritto minimo di giorni cinque - salvo comprovate cause di necessità urgenti ed indifferibili - la temporanea sospensione della sosta a pagamento oggetto del presente contratto, per l'effettuazione di lavori di opere di pubblica utilità, di manutenzione stradale ordinaria e straordinaria, per l'effettuazione di manifestazioni religiose, politiche, culturali, sociali, limitando la sospensione dell'esercizio della sosta a pagamento al tempo strettamente necessario all'espletamento dei lavori e/o delle manifestazioni. Nel caso sorgano ostacoli di natura giuridica, di ordine pubblico, o che oggettivamente perturbino l'economicità della gestione del servizio, le parti si incontreranno, senza indugio per rimuovere detti ostacoli o trovare soluzioni condivise.

Tutti i costi del personale addetto al servizio sono ad esclusivo carico della Società, che dovrà a sua cura e spese garantire la completa osservanza delle disposizioni di legge vigenti in materia di assistenza e previdenza dei lavoratori.

La Società è obbligata al rispetto di tutte le norme di sicurezza ed igiene che dovessero essere emanate anche successivamente alla data dell'assegnazione.

Il Comune si impegna a considerare nei propri regolamenti, in

considerazione della natura del servizio, l'esclusione di oneri a carico della Società che concernino pagamenti di TARI o altri tributi comunali.

E' fatto divieto assoluto alla Società di sub-concedere, in tutto o in parte, il servizio di cui al presente contratto. La Società, potrà comunque costituire, per la sosta tariffata, società ad hoc con soggetti privati del settore, a condizione di conservare la maggioranza del capitale.

Nessun onere economico diretto o indiretto dovrà ricadere sul Comune, comprese eventuali perdite di gestione, che ricadranno per intero a carico della Società.

#### **ART 27** **(Tariffe)**

Eventuali modifiche in ordine al regime tariffario e alle modalità di rilascio dei pass ed agli abbonamenti per talune categorie di cittadini nelle zone tariffate sono stabilite dall'Amministrazione Comunale, in coerenza con quanto previsto nel Piano Urbano Traffico (P.U.T.).

Qualora venissero utilizzati sistemi di pagamento elettronico "a deconto" per il pagamento della tariffa, l'importo della stessa sarà ragguagliato all'effettivo tempo di sosta, che in nessun caso potrà essere inferiore al valore della frazione tariffaria minima.

Sono esenti dal pagamento della tariffa della sosta, le auto facenti parte del servizio Comunale di "Car Sharing", in quanto gestito dalla Società stessa, nonché tutti i soggetti indicati dal vigente Piano della sosta tariffata nella città di Palermo, previa esposizione di specifico pass sul cruscotto delle autovetture.

Il Comune si impegna entro il 2016 a qualificare di categoria "B", cioè stalli di sosta ove è consentita esclusivamente la sosta a pagamento senza alcuna deroga, un'aliquota degli stalli di sosta affidati al controllo della Società, secondo le indicazioni già presenti nel P.U.T. ed i principi di efficienza ed ottimizzazione della gestione della sosta.

Il Comune si impegna, altresì, a valutare ed, eventualmente, modificare:

- le tariffe, con l'obiettivo di un'adeguata calibratura delle tariffe (differenziate per grado di congestione zonale) nel quadro di un riassetto delle aree sottoposte a sosta tariffata che tenga conto delle mutate esigenze di mobilità della cittadinanza;
- la regolamentazione inerente al rilascio dei pass agli aventi diritto.

**ART 28**  
**(Parcheggi)**

Il Comune si impegna nell'ambito del presente Contratto di Servizio ad affidare alla Società a titolo gratuito (fatti salvi eventuali oneri d'imposta) la gestione di tutte le possibili aree di parcheggio (al di fuori dell'ambito di *carreggiata stradale*) site all'interno del territorio comunale.

Per tutte dette aree, la Società si impegna a presentare un dettagliato piano economico di gestione nel quale dovranno essere riportati gli eventuali investimenti previsti, in termini di infrastrutture e/o di impianti sull'area.

Qualora l'affidamento dell'area di parcheggio preveda un periodo di gestione inferiore alla durata del presente Contratto, anche tenuto conto del piano economico di gestione, il Settore Patrimonio del Comune d'intesa con il Servizio Mobilità Urbana, provvederanno a stipulare con la Società specifico atto di affidamento che individui le condizioni ed i patti di utilizzo dell'area.

Il sistema di tariffazione e di gestione dei singoli parcheggi, dovrà essere determinato con l'applicazione delle tariffe per similitudine alla tipologia del parcheggio "*Ungheria*" di cui alla delibera commissariale n. 14 del 10/06/2005 e s.m.i., rispettandone gli standard minimi (funzionali, operativi e di gestione) dello stesso o, in alternativa, alla tipologia prevista per le zone soggette a tariffazione della sosta (Zone Blu).

Fatto salvo, quanto previsto dalla delibera commissariale sopra citata per quanto riguarda i parcheggi di "Mongibello", "Galatea" e le vie Galatea e Palinuro (perimetrali al citato parcheggio Galatea).

Il Comune, si impegna a considerare nei propri regolamenti, in considerazione della natura del servizio a tenere indenne l'AMAT da qualsivoglia onere tributario di qualsiasi genere in relazione alla gestione della sosta tariffata.

Alla scadenza del periodo di affidamento, ivi comprese eventuali proroghe e rinnovi, tutte le migliorie apportate alle aree diventeranno di proprietà del Comune.

**SEZIONE VI**  
**SERVIZIO DI RIMOZIONE COATTA DI VEICOLI**

**ART. 29**  
**(Servizio di Rimozione Coatta)**

Il Comune affida ad AMAT, in esecuzione al presente Contratto, il Servizio



di rimozione di autoveicoli e motoveicoli, in sosta vietata, nell'ambito del territorio/Città Metropolitana, secondo quanto contenuto nell'allegato piano tecnico-economico per la rimozione coatta, che costituisce parte integrante del presente contratto.

Il piano tecnico-economico per la rimozione degli autoveicoli in sosta vietata di cui al precedente comma descrive l'offerta in termini di:

- elenco delle tipologie di aree di sosta vietata soggette a rimozione coattiva;
- fasce orarie di servizio;
- numero e tipologie di autoveicoli della Società adibiti alla rimozione forzata.

La Società si impegna a far pervenire alla centrale operativa del Comando di Polizia Municipale gli ordini di servizio effettivo delle autogrù, che dovranno essere in numero corrispondente a quanto previsto nell'allegato tecnico.

Il Comune, parimenti, si impegna a destinare uno o più agenti di Polizia Municipale per l'attività di pattugliamento di ciascuna autogrù.

La Società gestisce inoltre, attraverso l'utilizzo di autogrù dedicate, il servizio di rimozione di veicoli determinato da esigenze di ordine e sicurezza pubblica di cui al successivo art. 31 del presente contratto.

La Società si impegna ad adeguare il parco veicoli Autogrù sulla base delle esigenze operative riscontrate ed in funzione dell'esistente parco veicolare obsoleto.

Rimangono in carico alla Società i costi relativi alla gestione ed al mantenimento in efficienza del parco veicoli.

Le tariffe relative al servizio sono indicate nel relativo allegato.

### **ART. 30**

#### ***(Bloccaggio dei Veicoli)***

La Società si riserva, in alternativa alla rimozione dei veicoli, di procedere al blocco dei medesimi con attrezzo a chiave applicato alle ruote, senza onere di custodia, così come previsto dall'art.159 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Le tariffe relative al servizio sono indicate nel relativo allegato.

### **ART. 31**

#### ***(Rimozione di Autoveicoli per Motivi di Ordine e Sicurezza Pubblica)***

In attuazione della deliberazione della Giunta Comunale n.380 del 24/07/2000, la Società gestisce anche il servizio pubblico di rimozione di autoveicoli dovuta a motivi di ordine e sicurezza pubblica, protezione civile e pubbliche manifestazioni.

Sono ricomprese nella presente fattispecie le rimozioni forzate di tutti quegli autoveicoli che, pur non trovandosi in sosta vietata, sono considerati, per valutazione delle forze dell'ordine, in posizione tale da dover essere comunque rimossi.

Per attivare la rimozione forzata, prevista dal presente articolo, le sale operative della Polizia Municipale e delle altre forze dell'ordine dovranno far pervenire alla Società specifiche richieste.

La Società si impegna ad effettuare il suddetto servizio mettendo a disposizione le autogrù richieste, fermo restando che sul luogo dell'intervento dovranno essere presenti le forze dell'Ordine per la stesura dei provvedimenti di rimozione coatta.

## **SEZIONE VII** **DISPOSIZIONI GENERALI E FINALI**

### **ART. 32**

#### ***(Aggiornamento dei Contratto di servizio e dei corrispettivi)***

Il compendio dei corrispettivi in favore di AMAT da parte del contraente Comune di Palermo sono quelli indicati all'art. 13 e 24 del presente contratto di servizio.

Le parti si impegnano ad aggiornare con cadenza annuale gli obiettivi di breve periodo indicati nelle schede dei servizi di cui agli allegati al presente Contratto, impegnandosi altresì a procedere, nell'arco della durata del rapporto, agli aggiornamenti degli obiettivi strategici di medio periodo in dipendenza di eventuali sopravvenute esigenze di carattere tecnico, economico, gestionale e normativo;

Per i successivi aggiornamenti annuali dei corrispettivi del presente contratto di servizio, che saranno oggetto di espressa stipulazione, le parti provvederanno ad avviare le trattative entro il mese di luglio di ciascun anno solare. Ove l'accordo non dovesse essere raggiunto entro il quinto bimestre dell'anno precedente a quello oggetto di trattativa, l'entità dei corrispettivi e i correlati obiettivi resteranno fissati provvisoriamente nella misura corrispondente al periodo precedente, fatti salvi gli eventuali incrementi già previsti dei corrispettivi e delle tariffe

### **ART. 33**

#### ***(Controllo di Qualità)***

Il controllo di qualità sulla applicazione del presente contratto, si esplica attraverso l'analisi da parte dei competenti uffici della documentazione prodotta dalla Società attraverso dei report, inerenti il livello quantitativo e

qualitativo dei servizi offerti all'utente.

La superiore documentazione dovrà essere prodotta - all'Ufficio comunale preposto ai fini del controllo qualitativo e quantitativo - entro e non oltre 30 giorni dalla scadenza del periodo di riferimento dei rispettivi report.

Gli uffici competenti si riservano di richiedere ulteriore documentazione necessaria all'esercizio del controllo qualitativo e quantitativo previsto dal "*Regolamento sulle Attività di Vigilanza e Controllo sulle Società ed Enti Partecipati*" vigente tempo per tempo che la Società dovrà produrre entro 30 giorni dalla richiesta.

Nelle ipotesi di accertata mancata rispondenza dei servizi e/o attività espletati dalla Società agli "standard minimi di qualità", di cui al successivo articolo, e/o di altre violazioni riscontrate dagli Uffici competenti, previa instaurazione di contraddittorio con la Società, per gli effetti di cui all'art. 1382 Cod. Civ. - fatto salvo, comunque, il risarcimento dei danni ulteriori - gli stessi Uffici potranno applicare alla Società inadempiente una "penale", nella misura stabilita dal successivo articolo 34 da applicare al momento del pagamento dei singoli corrispettivi bimestrali.

La Società dovrà produrre con cadenza almeno annuale accurata analisi del grado di soddisfazione dell'utenza attuata attraverso strumenti che dovranno essere accessibili anche all'Amministrazione Comunale.

La Società dovrà assicurare la massima diffusione delle prestazioni fornite, in modo da consentire agli utenti una completa informazione sulla Carta dei Servizi, sui regolamenti, sulle condizioni contrattuali in vigore relative ai servizi erogati e alle tariffe applicate.

La Società, inoltre, si impegna a dare ai fruitori dei servizi ampia informazione, con gli strumenti e le periodicità più opportune, degli standard di qualità garantiti, sugli strumenti agli utenti a garanzia del loro rispetto, sulle più significative realizzazioni e sui risultati conseguiti in tale settore. La Società inoltre, si impegna ad attivare adeguati canali informativi che favoriscano il dialogo fra utenti e Società, su basi di correttezza, semplicità, rapidità ed efficacia mediante uso del web e delle più recenti tecnologie dell'informazione.

Per l'espletamento dei servizi oggetti del presente contratto di affidamento la Società si obbliga ad osservare tutte le norme vigenti in materia ed in particolare quelle sulla sicurezza del lavoro.

In caso di violazione di tali norme, la Società sarà unica responsabile del pagamento delle sanzioni irrogate, fermo restando quanto stabilito ai successivi articoli del presente contratto.

La Società si impegna ad assicurare il corretto comportamento morale e professionale del proprio personale dipendente verso l'utenza, nonché il corretto svolgimento delle mansioni da parte dello stesso personale.

Il personale a contatto con il pubblico sarà dotato, a cura e spese della Società, di idonea uniforme di lavoro.

### **ART. 34**

#### **(Individuazione degli Standard - Penali)**

L'attività di controllo e monitoraggio dei servizi prestati necessita di una definizione degli standard minimi di qualità che dovranno essere garantiti con riferimento a taluni parametri individuati per ciascun servizio.

Le penalità sul servizio saranno applicate nel caso in cui, nel periodo di riferimento, lo standard di qualità rilevato risultasse inferiore rispetto al valore minimo previsto.

I risultati ed i parametri quantitativi e qualitativi oggetto di verifica in contraddittorio sono di seguito definiti in tabella:

### **SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO**

#### **STANDARD QUANTITATIVI**

Il raggiungimento di una produzione chilometrica inferiore ai valori fissati per ciascun bimestre comporterà l'applicazione di una penale pari all'1% del corrispettivo bimestrale.

#### **STANDARD QUALITATIVI**

*Potrà essere applicata una penale massima giornaliera, da conteggiare nella fattura di riferimento, nella misura massima di Euro 5.000,00 IVA inclusa.*

<b>Parametri</b>		<b>Note</b>
<i>Rispetto frequenze</i>	<i>(corse ritardo*/corse verificate) x 100</i>	<i>I controlli verranno effettuati ai nodi e/o capolinea</i>
<i>Accessibilità diversamente abili</i>	<i>(Pedane guaste/pedane verificate) x 100</i>	<i>I controlli verranno effettuati ai nodi e/o capolinea</i>
<i>Pulizia</i>	<i>(Bus sporchi/bus verificati) x 100</i>	<i>I controlli verranno effettuati in uscita dall'autoparco</i>
<i>Presenza tabella indicatrice di percorso di tipo a led/dot</i>	<i>(Bus sprovvisti/bus verificati) x 100</i>	<i>Saranno considerati sprovvisti i veicoli in cui la tabella è incompleta/illeggibile x qualsivoglia causa</i>
<i>Stampa fregi e recapiti su fiancata</i>	<i>(Bus sprovvisti/bus verificati) x 100</i>	<i>Saranno considerati sprovvisti i veicoli in cui i fregi e i recapiti siano incompleti/illeggibili x qualsivoglia causa</i>
<i>Paline informative</i>	<i>(Paline illeggibili/paline verificate) x 100</i>	<i>Saranno considerati illeggibili le paline anche parzialmente incomplete, per qualsivoglia ragione e quelle non ortogonali al verso di marcia del bus.</i>

*\* per corse in ritardo si intendono convenzionalmente, quelle corse che partono dal capolinea con un ritardo superiore ad una tolleranza pari al 20% della frequenza programmata per la linea con un minimo di 4 minuti.*

Tab.1

Per i quali, in ordine all'applicazione dell'eventuale penale giornaliera di cui in precedenza, si assumono le seguenti percentuali d'incidenza:

<i>Frequenza</i>	<i>60 % della penale max giornaliera</i>
<i>Igiene e decoro</i>	<i>10 % della penale max giornaliera</i>
<i>Accessibilità disabili</i>	<i>15 % della penale max giornaliera</i>
<i>Tabelle Led/Dot</i>	<i>5 % della penale max giornaliera</i>
<i>Fregi</i>	<i>5 % della penale max giornaliera</i>
<i>Paline</i>	<i>5 % della penale max giornaliera</i>
<i>Totale</i>	<i>100 % della penale max giornaliera</i>

*Tab. 2*

I parametri di qualità di cui sopra, verranno determinati con riferimento a ciascun bimestre di fatturazione quale media di tutte le verifiche effettuate nel bimestre stesso. Per ciascun parametro, nell'ambito dell'importo massimo giornaliero di penale applicabile per lo stesso – come da tabella precedente – la penale giornaliera verrà graduata, in funzione del valore rilevato, secondo la tabella seguente:

<i>disservizi dal 0 % al 20%</i>	<i>Percentuale penale 0 %</i>
<i>disservizi dal 21 % al 30%</i>	<i>Percentuale penale 20 %</i>
<i>disservizi dal 31 % al 40%</i>	<i>Percentuale penale 30 %</i>
<i>disservizi dal 41 % al 50%</i>	<i>Percentuale penale 50 %</i>
<i>disservizi dal 51 % al 75%</i>	<i>Percentuale penale 70 %</i>
<i>disservizi superiori al 75%</i>	<i>Percentuale penale 100 %</i>

*Tab. 3*

I parametri di qualità con riferimento al bimestre, verranno determinati in contraddittorio, tra il personale incaricato dal Comune ed il personale incaricato dalla Società e, tenuto conto della necessità di effettuare un controllo su un campione significativo dei parametri che assicuri la verifica di quattro indicatori sul totale, utilizzando le seguenti modalità.

Ogni settimana verranno effettuati due giorni di verifica. Durante i due giorni della stessa settimana si procederà a verificare le stesse 7 linee, per comodità ed omogeneità tutte afferenti allo stesso nodo d'interscambio. Con tale metodica nell'arco di un bimestre (periodo soggetto a fatturazione e liquidazione) di controllo sarà possibile verificare nel bimestre almeno  $7 \times 16 = 112$  linee.

Ogni sessione di verifica dovrà avere una durata superiore di almeno il 20% del tempo pari a 6 volte il maggiore tra i tempi di attesa programmati relativi alle linee sottoposte a verifica nella sessione, con un minimo di quattro ore.

Le verifiche, al fine di ottimizzare i tempi, saranno effettuate in contraddittorio, esclusivamente, tra il personale incaricato dall'Amministrazione Comunale ed il personale incaricato dalla Società. Sarà, pertanto, cura di ognuno dei due contraenti comunicare all'altro i nominativi del personale legittimato a sostenere l'attività di verifica in contraddittorio. Tale attività verrà svolta, preferibilmente, nell'intervallo temporale dalle ore 7,30 alle ore 14,00 dei giorni lavorativi.

Di ogni sessione di verifica verrà fornita ufficiale evidenza redigendo apposito verbale in doppia copia e firma congiunta dei rappresentanti delle parti. Per ciascuno dei parametri sopra evidenziati, con riferimento alle verifiche effettuate in tutto il bimestre verrà pertanto calcolato il valore medio dei disservizi espressi in percentuale (come da tab. 1) da utilizzare per il calcolo della corrispondente penale giornaliera (da applicare per tutti i giorni del bimestre) in funzione del valore assoluto dei disservizi relativi al parametro (tab. 3) e dell'incidenza del parametro di qualità in esame rispetto alla penale massima giornaliera applicabile.

Le parti si impegnano a ridefinire entro il 31/06/2016 le modalità dell'attività di controllo e monitoraggio dei servizi oggetto del presente contratto di servizio.

### **ART. 35**

#### ***(Appalti di lavori, forniture e servizi e Modificazioni Consensuali del Contratto)***

Per la conclusione di contratti, per l'affidamento di appalti di lavori e forniture di beni o servizi, la Società è tenuta ad osservare le norme di legge in materia ad essa applicabili ed a garantire, comunque, la concorrenza fra i possibili offerenti e la massima trasparenza nelle proprie procedure.

A tal fine, per settori ed ambiti non disciplinati da specifica normativa direttamente applicabile alla Società, la stessa dovrà dotarsi di apposita regolamentazione che, nel rispetto dei principi di cui sopra, determini le modalità procedurali per la scelta del contraente.

Ogni eventuale modificazione consensuale del presente contratto dovrà risultare da atto sottoscritto dalle parti, validamente ed efficacemente assunto secondo le rispettive procedure autorizzative interne.

Le parti procederanno di comune accordo agli aggiornamenti ed alle revisioni che si rendessero necessari in seguito alla modificazione del

quadro normativo di riferimento.

### **ART. 36**

#### ***(Condizioni alla Scadenza)***

Alla scadenza del periodo di affidamento dei servizi e/o attività oggetto del presente contratto, e, fatte salve eventuali nuove disposizioni legislative, il Comune si riserva di prorogare il contratto per la durata che riterrà più opportuna, con riferimento alla peculiarità del servizio pubblico affidato e tenuto conto dei programmi di investimento e degli obiettivi da raggiungere.

Alla scadenza avrà termine, unitamente all'affidamento dei servizi, l'eventuale concessione in comodato di beni o impianti inerenti la gestione dei servizi in ambito comunale, che rientreranno pertanto nella piena disponibilità del Comune.

Alla suddetta scadenza il Comune si riserva la facoltà di fare consegnare direttamente i beni e gli impianti inerenti e strumentali allo svolgimento dei servizi oggetto del contratto ad altro eventuale soggetto gestore, determinandone modalità ed obblighi nei confronti della Società uscente.

### **ART. 37**

#### ***(Risoluzione per inadempimento)***

Il presente atto tra le parti costituisce contratto con obblighi reciproci, ed è, in conseguenza, regolato dalle disposizioni generali del vigente C.C. anche in tema di risoluzione anticipata ex art. 1453 per gravi e reiterati inadempimenti da entrambi le parti.

### **ART.38**

#### ***(Gestione Provvisoria)***

Nel caso di risoluzione anticipata del contratto, L'AMAT è tenuta ad assicurare la prosecuzione del servizio, indipendentemente dalla causa di risoluzione, recesso, scadenza, etc., per un tempo non superiore ad anni 1 (uno) dalla scadenza del Contratto stesso, alle stesse condizioni vigenti alla medesima data di scadenza, dietro invito scritto del Comune, preceduto da regolare atto che impegna la relativa spesa.

Se interverranno interruzioni dal servizio per evento fortuito od accidentale, tutti i termini previsti dal presente Contratto saranno prorogati per periodi corrispondenti.

In tal senso sarà cura della Società informare il Comune della sopravvenuta interruzione dei termini, specificandone la causa, i termini e la nuova data di scadenza.

### **ART. 39**

### ***(Trasferimenti per Costi Sociali)***

I servizi richiesti dal Comune per ragioni di carattere sociale ed i cui costi non trovano, di conseguenza, rispondenza nel perseguimento di fini di reddito, rivestiranno carattere di “costi sociali”, ai sensi dell’art. 23, 6° comma, della L. 142/1990, come recepita dalla L.R. 48/91 e successive modifiche. Le parti si danno altresì atto che i costi per eventuali servizi od oneri richiesti o imposti dal Comune alla Società, ivi compreso tardivi o mancati adeguamenti tariffari previsti dalla normativa vigente, contrari al perseguimento dei principi di economicità, efficacia ed efficienza propri della stessa Società, rivestiranno carattere di trasferimenti economici in favore della Società per la copertura di costi sociali. Il Comune, pertanto, si assumerà l’onere di tali costi che la Società potrà essere chiamata a sostenere su richiesta e secondo le indicazioni che a tal uopo darà lo stesso Comune, entro i limiti degli appositi stanziamenti annualmente previsti nei bilanci comunali e previa rendicontazione dei costi effettivamente sostenuti per le prestazioni richieste. Il pagamento avverrà dietro presentazione di fattura.

### ***ART. 40***

#### ***(Controversie – Clausola compromissoria)***

E’ vietato il ricorso all’arbitrato.

Per tutte le controversie relative al presente contratto il Foro competente è quello di Palermo.

### ***ART. 41***

#### ***(Registrazione)***

Ai fini dell’applicazione dell’art.40 del Dpr 26/04/1986, n 131, si dichiara che i corrispettivi di cui al presente contratto sono soggetti all’imposta sul valore aggiunto ai sensi del D.P.R 26/10/1972, n. 633. Il presente contratto, redatto in forma di scrittura privata, sarà registrato secondo previsioni di legge, con spese a carico della Società. Eventuali altre spese, diritti di segreteria e simili saranno a carico dei contraenti in parti uguali.

### ***ART. 42***

#### ***(Durata del contratto)***

L’Assessorato Regionale delle Infrastrutture e Mobilità ha avviato le attività propedeutiche all’emanazione dei bandi di gara per l’affidamento dei servizi di TPL ed atteso che la relativa informativa deve rimanere in pubblicità per almeno un anno, al fine di garantire la continuità dei servizi, ha provveduto al prolungamento dei termini di valenza dei contratti di affidamento provvisorio su gomma di competenza comunale al 31 dicembre 2017”. La scadenza del presente contratto è, pertanto, fissata, in conseguenza di quanto sopra, al 31/12/2017 fermo restando che il presente



contratto di servizio sarà prorogato, alle stesse condizioni contrattuali, fino a quando il Comune di Palermo non avrà affidato i servizi di mobilità urbana ad un nuovo soggetto a conclusione di procedure di gara.

**ART. 43**  
**(Disposizioni Finali)**

Il presente contratto entrerà in vigore alla data della sua sottoscrizione, e dovrà essere interpretato secondo principi di buona fede, nel rispetto dell'art. 1366 c.c., e secondo le leggi vigenti. Esso dovrà essere interpretato nella sua interezza, attribuendo a ciascuna clausola il senso che ne deriva dal complesso dell'atto, tenendo conto della reale intenzione delle parti al tempo della sua sottoscrizione, ai sensi degli artt. 1362 e 1363 c.c.

Letto, firmato e sottoscritto.

per il COMUNE DI PALERMO .....

per la SOCIETÀ .....

# **ALLEGATO A) AL CONTRATTO DI SERVIZIO PER LA GESTIONE DELLA RIMOZIONE COATTIVA DI AUTOVEICOLI IN SOSTA VIETATA**

## **PIANO TECNICO ED ECONOMICO PER LA GESTIONE DEL SERVIZIO**

*Il sottoesposto piano tecnico-economico viene predisposto al fine di stabilire le modalità e le condizioni alle quali la Società si impegna a gestire il servizio di rimozione coatta di autoveicoli nell'ambito urbano della città di Palermo.*

### **GESTIONE DELLA RIMOZIONE COATTA DI AUTOVEICOLI IN SOSTA VIETATA**

*L'AMAT gestisce nell'ambito urbano della città di Palermo il servizio di rimozione coatta degli autoveicoli posti in sosta vietata in accordo al dettato dell'art. 159 del Codice della strada e alle normative vigenti.*

*Il servizio viene espletato con l'impiego di autogrù conferiti in comodato d'uso dal Comune ad AMAT e per i quali la stessa AMAT si impegna a curare la manutenzione ordinaria e straordinaria ed a pagare gli oneri assicurativi e la tassa di proprietà.*

*Il servizio può essere tuttavia espletato da AMAT anche con il ricorso, ai sensi dell'art.159 (comma 3°) del Codice della Strada, all'uso dei ceppi per il bloccaggio di quei veicoli che abbiano disatteso i divieti di cui all'art.158 del Codice della Strada e non costituiscano però intralcio alla circolazione.*

*L'AMAT s'impegna ad effettuare, salvo casi di forza maggiore, il servizio di rimozione nell'arco delle 24 ore di ogni giorno dell'anno, impiegando almeno 6 autogrù in ciascuno dei due turni diurni compresi nella fascia oraria 08-20, almeno 2 autogrù nella fascia oraria 20-01 e nei turni diurni di sabato, domenica e di festività e almeno 1 autogrù nella fascia oraria 01-08.*

*In tutti quei casi in cui è richiesto dal Comando di Polizia Municipale un numero maggiore di autogrù per eventi o manifestazioni straordinarie, nel caso AMAT non possa sopperire autonomamente a tali richieste, la stessa è autorizzata a coordinare l'intervento di eventuali ditte private con le quali stipulerà opportune convenzioni.*

*I gruisti opereranno in attività di pattugliamento del territorio insieme ad agenti della Polizia Municipale.*

*Essendo la remunerazione del servizio legata al numero dei prelievi effettuati, nel caso in cui gli stessi non siano sufficienti ad assicurare l'equilibrio economico del servizio,*

*il numero di autogrù messe a disposizione in ciascun turno potrà diminuire rispetto al valore precedentemente riportato al fine di ripristinare comunque tale equilibrio.*

*Nel caso in cui, al verificarsi della condizione soprariportata, il Comando di Polizia Municipale richieda comunque il mantenimento del livello del servizio anche quale attività di pattugliamento del territorio, la Società si impegna a mantenere tale livello del servizio assicurando la disponibilità anche delle autogrù in eccesso, a fronte del pagamento di una tariffa oraria ricavata sulla base del costo orario della manodopera riportato nelle tabelle provinciali dell'ANCE -in vigore al momento della richiesta- incrementato del 25%. Contestualmente all'ordine delle prestazioni dovrà essere comunicata la data ed il numero dell'impegno contabile, ai sensi dell'art.191, comma 1, del D.Lgs. n.267 del 2000.*

*La Società non è tenuta ad effettuare la rimozione di autoveicoli in tutti quei casi non previsti dall'art.159 (comma 1) del D.Lgs 285/1992. In particolare all'AMAT Palermo S.p.A. in forza del presente contratto, non compete la rimozione di veicoli in sosta, ove per il loro stato o per altro fondato motivo possa ritenersi che gli stessi siano stati abbandonati. In quest'ultimo caso il richiesto intervento della Società dovrà formare oggetto di altra convenzione da stipularsi con l'Amministrazione Comunale*

*La sanzione amministrativa accessoria della rimozione del veicolo potrà essere disposta dagli Agenti di Polizia Municipale a mezzo delle autogrù aziendali, o mediante bloccaggio del veicolo con i ceppi; gli stessi provvederanno affinché il veicolo sia trasportato e custodito presso una depositaria autorizzata, ovvero sia liberato dal ceppo, su richiesta dell'utente.*

*Di ogni prelievo o bloccaggio l'AMAT curerà di dare immediata comunicazione, contenente gli estremi del veicolo ed il luogo e le ragioni della rimozione, al centro operativo della Società. La restituzione di ogni veicolo all'avente diritto verrà effettuata dal responsabile della depositaria previo pagamento della sanzione amministrativa accessoria della rimozione che compete ad AMAT nella misura prevista dagli artt.1, 2 e 3 del Decreto del Ministero dei Trasporti n. 401 del 4.09.1998 e ss.mm.ii. (attualmente vigono le tariffe di cui alla Delibera del Commissario Straordinario n° 57 del 03/05/2012) e delle relative spese di custodia. Le procedure di rilascio dei veicoli rimossi saranno stabilite dal Comando di P.M. di concerto con L'AMAT.*

*Per lo sbloccaggio del veicolo dal ceppo e la sua restituzione all'avente diritto la sanzione accessoria viene stabilita in misura pari all'ammontare dei diritti fissi di rimozione fissati con la citata Delibera n° 57/2012.*

*Resta inteso, altresì, che nel caso del mancato ritiro dell'autoveicolo da parte del proprietario, trascorsi 7 giorni dalla data di prelievo, il comando di P.M. si impegna, su segnalazione dell'AMAT, ad avviare la pratica di alienazione o demolizione del veicolo nei termini previsti dal D.P.R. 19/02/2001 n.189.*

*Nell'espletamento del servizio verrà assicurato il massimo numero di depositerie possibili sul territorio cittadino. Verrà almeno garantita una depositeria per ciascuna circoscrizione.*

*A far data dall'1/1/2016 le tariffe relative al servizio di rimozione coatta dei veicoli vengono fissate come segue:*

Rimozione e trasporto in depositeria di veicoli di massa complessiva a pieno carico fino a 1,5 t	€ 60,00 + €/km 3,20 per indennità chilometrica
Rimozione e trasporto in depositeria di veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 1,5 t e fino a 3,5 t	€ 80,00 + €/km 3,72 per indennità chilometrica
Rimozione e trasporto in depositeria di veicoli di massa complessiva a pieno carico fino a 1.5 t effettuata in orario notturno (dalle 20.00 alle 7.00 del giorno successivo ) o in giornata festiva	€ 75,00 + €/km 4,16 per indennità chilometrica
Rimozione e trasporto in depositeria di veicoli di massa a pieno carico oltre 1.5 t e fino a 3,5 t effettuata in orario notturno (dalle 20.00 alle 7.00 del giorno successivo) o in giornata festiva	€ 100,00 + €/km 4,83 per indennità chilometrica
Rimozione e trasporto in depositeria di veicoli di massa a pieno carico oltre 3,5 t	€ 125 + €/km 6,50 per indennità chilometrica incrementato del 10% per ogni tonnellata o frazione di tonnellata eccedente 3,5 t
Rimozione e trasporto in depositeria di veicoli di massa a pieno carico oltre 3,5 t effettuata in orario notturno (dalle 20.00 alle 7.00 del giorno successivo) o in giornata festiva	€ 150,00 + 6,50 €/km per indennità chilometrica incrementato del 10% per ogni tonnellata o frazione di tonnellata eccedente 3,5 t



**COMUNE DI PALERMO**  
Ufficio di Staff del Segretario Generale  
Ufficio Affari Istituzionali-Controllo Regolarità Amministrativa

Responsabile dell'U.O. "Affari istituzionali": Dott. Pietro Messina

**OGGETTO: Osservazioni del Segretario Generale rese nell'esercizio delle funzioni consultive, referenti e di assistenza alle riunioni della giunta comunale (Art.9 Regolamento dei controlli interni – Controllo di regolarità amministrativa e contabile – Controllo strategico. – Approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n° 198 del 21/05/2013).**

Valutazione Regolarità Giuridico – Amministrativa

Proposta di deliberazione di Giunta Comunale. PDL n° 776976/P

Acquisita in data 09-10-15 alle ore 15,40 e concernente: *Aggiornamento e rinnovo del contratto di servizi AMAT S.P.A.*

Parere di regolarità tecnica

Parere di regolarità contabile

Visto del Sindaco/  
Assessore

Favorevole

Favorevole

SI

Contrario

Contrario

NO

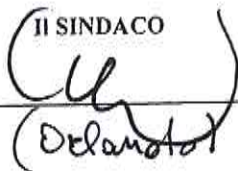
**Non dovuto** in quanto il provvedimento non comporta spesa o diminuzione di entrata

Con riferimento alla proposta di deliberazione in oggetto indicata, sotto il profilo della regolarità amministrativa si rappresenta alla Giunta Comunale che la medesima è pervenuta in data odierna nel corso dell'adunanza giuntale – oltre i termini previsti dall'art. 4 del Regolamento dei controlli interni.

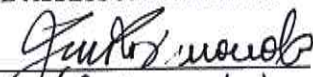
In ragione di tale circostanza, lo scrivente si è limitato a verificare che sull'atto in parola risultano regolarmente espressi i pareri di regolarità tecnica contabile da parte delle competenti funzioni dirigenziali.

Il Vice Segretario Generale  
(Dott. Strafino Di Peri)

Letto, approvato e sottoscritto.

IL SINDACO  
  
(Delandol)

L'ASSESSORE ANZIANO

  
(Raimondo)

IL VICE  
IL SEGRETARIO GENERALE  
  
(Di Perri)

N° \_\_\_\_\_ Registro pubblicazione Albo Pretorio

Affissa all'Albo Pretorio di questo Comune in data 10.10.2015 per la pubblicazione a tutto il quindicesimo giorno successivo.

IL MESSOCOMUNALE  
\_\_\_\_\_

Palermo li,.....

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE  
\*\*\*\*\*

Copia della presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio di questo Comune dal \_\_\_\_\_ a tutto il quindicesimo giorno successivo.

IL MESSO COMUNALE  
\_\_\_\_\_

IL SEGRETARIO GENERALE  
\_\_\_\_\_

Palermo ,li,.....

DICHIARAZIONE DI ESECUTIVITA'  
\*\*\*\*\*

La presente deliberazione è divenuta esecutiva il \_\_\_\_\_

- in seguito al decorso di giorni dieci dalla pubblicazione all'Albo Pretorio di questo Comune come sopra certificato
- in quanto dichiarata immediatamente esecutiva in sede di approvazione da parte dell'Organo Collegiale deliberante e pubblicata ex art.12 Legge Regionale n.5/2011.

IL SEGRETARIO GENERALE  
\_\_\_\_\_

Palermo, li,.....