



Articolo 30 comma 2 del D.Lgs. 23-12-2022 n. 201 - Appendice alla ricognizione delle società partecipate di cui all'art. 20 del D.Lgs. 175/2016 relativa all'affidamento in house del servizio di gestione parcheggi e aree di sosta.

Il comma 2 dell'articolo 30 dispone che la ricognizione è contenuta in un'apposita relazione ed è aggiornata ogni anno, contestualmente all'analisi dell'assetto delle società partecipate di cui all'articolo 20 del decreto legislativo n. 175 del 2016 il quale dispone una revisione periodica delle partecipazioni pubbliche.

Contesto normativo

In via preliminare si ritiene opportuno ricostruire il contesto normativo europeo e nazionale di riferimento in cui si inquadrano i servizi pubblici locali a rilevanza economica.

Per quanto riguarda la normativa europea, che ha fortemente condizionato quella nazionale in materia di affidamento delle concessioni di servizi pubblici, si richiamano alcune regole fondamentali in materia di "servizi di interesse economico generale" (SIEG), categoria che corrisponde, sul piano nazionale, a quella dei servizi pubblici a rilevanza economica.

Tra le fonti più significative si richiamano:

- il Libro bianco sui servizi di interesse generale del 12 maggio 2001, COM (2004), ove si precisa che "*nell'Unione i servizi di interesse generale rimangono essenziali per garantire la coesione sociale e territoriale e salvaguardare la competitività dell'economia europea. I cittadini e le imprese hanno il diritto di pretendere l'accesso a servizi di interesse generale di alta qualità e a prezzi abbordabili in tutta l'Unione europea*";
- la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, art. 36 rubricato "Accesso ai servizi d'interesse economico generale" secondo cui "*al fine di promuovere la coesione sociale e territoriale dell'Unione, questa riconosce e rispetta l'accesso ai servizi d'interesse economico generale quale previsto dalle legislazioni e prassi nazionali, conformemente al trattato che istituisce la Comunità europea*";
- il Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea secondo cui "...*in considerazione dell'importanza dei servizi di interesse economico generale nell'ambito dei valori comuni dell'Unione, nonché del loro ruolo nella promozione della coesione sociale e territoriale, l'Unione e gli Stati membri, secondo le rispettive competenze e nell'ambito del campo di applicazione dei trattati, provvedono affinché tali servizi funzionino in base a principi e condizioni, in particolare economiche e finanziarie, che consentano loro di assolvere i propri compiti. Il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando mediante regolamenti secondo la procedura legislativa ordinaria, stabiliscono tali principi e fissano tali condizioni, fatta salva la competenza degli Stati membri, nel rispetto dei trattati, di fornire, fare eseguire e finanziare tali servizi*" (art. 14 TFUE) e "*Gli Stati membri non emanano né mantengono, nei confronti delle imprese pubbliche e delle imprese cui riconoscono diritti speciali o esclusivi, alcuna misura contraria alle norme dei trattati, specialmente a quelle contemplate dagli articoli 18 e da 101 a 109 inclusi. Le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme dei trattati, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione...*" (art. 106 TFUE);
- le Direttive europee relative ad appalti pubblici e servizi (Direttiva 2014/24/UE e Direttiva 2014/25/UE) e la Direttiva 2014/23/CE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione che in particolare offre la definizione sostanziale di concessione secondo cui "...*l'aggiudicazione di una concessione di lavori o di servizi comporta il trasferimento al*

concessionario di un rischio operativo legato alla gestione dei lavori o dei servizi, comprendente un rischio sul lato della domanda o sul lato dell'offerta, o entrambi" (art. 5); tale definizione è strettamente collegata al trasferimento in capo al privato concessionario di un rischio operativo necessariamente di natura economica avente potenziali riflessi sulla sostenibilità del piano economico finanziario della concessione che può riguardare sia il lato della domanda sia quello dell'offerta.

Con riferimento alle modalità di gestione dei servizi pubblici, l'ordinamento comunitario contempla tre soluzioni alternative: affidamento a terzi mediante procedura ad evidenza pubblica, affidamento mediante partenariato pubblico privato istituzionalizzato – PPPI, affidamento a società *in house providing*.

Per quanto concerne la prima modalità gestionale, si tratta di un affidamento a un soggetto terzo rispetto all'amministrazione concedente che viene selezionato mediante l'espletamento di una gara nel rispetto dei principi del TFUE con particolare alla tutela della concorrenza e del mercato unico.

Per quanto concerne l'affidamento a società *in house*, si tratta di un modello organizzativo elaborato dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia europea e che è stato successivamente codificato nelle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE. Ai fini della configurazione di tale modalità di affidamento in autoproduzione, è necessario che il soggetto destinatario dell'affidamento presenti cumulativamente i seguenti tre requisiti: capitale interamente detenuto da soggetti pubblici (salvo la possibilità di una partecipazione non determinante di soggetti privati purché prevista da specifica disposizione di legge); esercizio, da parte dei soci pubblici, di un controllo sulla società analogo a quello espletato sulle proprie strutture e uffici; svolgimento, da parte della società in questione, dell'attività prevalente in favore dei soggetti pubblici soci.

Infine, con riferimento alla modalità di affidamento tramite PPPI, si deve considerare che a livello europeo esso viene ad inserirsi nel contesto del partenariato pubblico privato (PPP), la cui codificazione risale al Libro verde della Commissione Europea del 2004, nel quale la Commissione ha affermato che il termine PPP si riferisce in generale a "*forme di cooperazione tra le autorità pubbliche e il mondo delle imprese che mirano a garantire il finanziamento, la costruzione, il rinnovamento, la gestione o la manutenzione di un'infrastruttura o la fornitura di un servizio*". La ratio dell'istituto, come si evince dal citato Libro verde, va rinvenuta nella difficoltà dell'amministrazione di reperire risorse necessarie ad assicurare la fornitura di un'opera o di un servizio alla collettività. In un quadro di questo tipo, il ricorso a capitali ed energie private diventa momento quasi ineludibile nel difficile compito di garantire un'azione amministrativa efficiente ed efficace, fortemente improntata a criteri di economicità.

Infine, sempre con riguardo alla forma del PPP istituzionalizzato, la Commissione Europea è intervenuta nel 2008 con una "comunicazione interpretativa della Commissione sulla applicazione del diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni ai partenariati pubblico-privati istituzionalizzati – PPPI (2008/C91/02)" di fondamentale importanza che descrive, prima fra gli atti regolatori, la c.d. procedura a doppio oggetto e la logica sottesa alla medesima. In particolare, la commissione chiarisce come il suo intervento, sviluppatosi a valle del Libro verde sul partenariato pubblico privato nasca dalla necessità di meglio qualificare lo specifico caso di partnership con creazione di soggetti giuridici di natura mista: "*L'incertezza giuridica che regna attorno alla partecipazione di partner privati ai PPPI può nuocere al successo della formula. Il rischio di dar vita a strutture basate su contratti che successivamente possono rivelarsi non conformi al diritto comunitario può anche dissuadere le autorità pubbliche e i soggetti privati dal costituire partenariati pubblico-privati istituzionalizzati*".

Con riferimento alla normativa nazionale in tema di affidamento dei servizi di interesse economico generale prestati a livello locale (o, secondo la nozione tipica di diritto interno, servizi pubblici locali di rilevanza economica), oggetto nel corso degli anni di molti interventi, quesiti referendari e pronunce della Corte costituzionale, occorre in primo luogo richiamare il recente D.Lgs. 201/2022, recante il "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica", che si pone al vertice delle fonti in materia in virtù di quanto previsto all'art. 4 secondo cui "*Le disposizioni del presente decreto si applicano a tutti i servizi di interesse economico generale prestati a livello locale, integrano le normative di settore e, in caso di contrasto, prevalgono su di esse, nel rispetto del diritto dell'Unione Europea e salvo che non siano previste nel presente decreto specifiche norme di salvaguardia e prevalenza della disciplina di settore*".

La Riforma dei servizi pubblici locali a rilevanza economica

Il D.Lgs. 201 del 23 Dicembre 2022 prevede che l'organizzazione e le conseguenti scelte di gestione dei SPL debbano tener conto dei principi previsti dall'art. 3 dello stesso, ossia rispondenza alle esigenze delle comunità di riferimento e

alla soddisfazione dei bisogni dei cittadini e degli utenti, nel rispetto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità; ai principi di concorrenza, sussidiarietà, anche orizzontale, efficienza nella gestione, efficacia nella soddisfazione dei bisogni dei cittadini, sviluppo sostenibile, produzione di servizi quantitativamente e qualitativamente adeguati, applicazione di tariffe orientate a costi efficienti, promozione di investimenti in innovazione tecnologica, proporzionalità e adeguatezza della durata, trasparenza sulle scelte compiute dalle amministrazioni e sui risultati delle gestioni; centralità del cittadino e dell'utente, anche favorendo forme di partecipazione attiva.

Il Dlgs 201/2022 prevede che la scelta relativa alla modalità di gestione per i servizi a rete possa ricadere, ai sensi dell'art. 14, e previa redazione della apposita relazione, solo su una delle seguenti tre modalità:

- Affidamento a terzi mediante procedura ad evidenza pubblica;
- Affidamento a società mista (declinazione in Italia del modello del PPPI);
- Affidamento a società *in house*

Per quanto concerne la prima modalità di affidamento, l'art. 15 del d.lgs. n. 201/2022 stabilisce che *"Gli enti locali e gli altri enti competenti affidano i servizi di interesse economico generale di livello locale secondo la disciplina in materia di contratti pubblici, favorendo, ove possibile in relazione alle caratteristiche del servizio da erogare, il ricorso a concessioni di servizi rispetto ad appalti pubblici di servizi, in modo da assicurare l'effettivo trasferimento del rischio operativo in capo all'operatore."*

Per quanto riguarda l'affidamento a società *in house*, l'art. 17 del d.lgs. n. 201/2022 stabilisce che:

"Gli enti locali e gli altri enti competenti possono affidare i servizi di interesse economico generale di livello locale a società in house, nei limiti e secondo le modalità di cui alla disciplina in materia di contratti pubblici e di cui al decreto legislativo n. 175 del 2016.

Nel caso di affidamenti in house di importo superiore alle soglie di rilevanza europea in materia di contratti pubblici, fatto salvo il divieto di artificioso frazionamento delle prestazioni, gli enti locali e gli altri enti competenti adottano la deliberazione di affidamento del servizio sulla base di una qualificata motivazione che dia espressamente conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato ai fini di un'efficiente gestione del servizio, illustrando, anche sulla base degli atti e degli indicatori di cui agli articoli 7, 8 e 9, i benefici per la collettività della forma di gestione prescelta con riguardo agli investimenti, alla qualità del servizio, ai costi dei servizi per gli utenti, all'impatto sulla finanza pubblica, nonché agli obiettivi di universalità, socialità, tutela dell'ambiente e accessibilità dei servizi, anche in relazione ai risultati conseguiti in eventuali pregresse gestioni in house, tenendo conto dei dati e delle informazioni risultanti dalle verifiche periodiche di cui all'articolo 30.

Il contratto di servizio è stipulato decorsi sessanta giorni dall'avvenuta pubblicazione, ai sensi dell'articolo 31, comma 2, della deliberazione di affidamento alla società in house sul sito dell'ANAC. La disposizione di cui al presente comma si applica a tutte le ipotesi di affidamento senza procedura a evidenza pubblica di importo superiore alle soglie di rilevanza europea in materia di contratti pubblici, compresi gli affidamenti nei settori di cui agli articoli 32 e 35.

Per i servizi pubblici locali a rete, alla deliberazione di cui al comma 2 è allegato un piano economico- finanziario che, fatte salve le discipline di settore, contiene anche la proiezione, su base triennale e per l'intero periodo di durata dell'affidamento, dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti, nonché la specificazione dell'assetto economico-patrimoniale della società, del capitale proprio investito e dell'ammontare dell'indebitamento, da aggiornare ogni triennio. Tale piano deve essere asseverato da un istituto di credito o da una società di servizi iscritta all'albo degli intermediari finanziari ai sensi dell'articolo 106 del testo unico di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'articolo 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966, o da revisori legali ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 39.

L'ente locale procede all'analisi periodica e all'eventuale razionalizzazione previste dall'articolo 20 del decreto legislativo n. 175 del 2016, dando conto, nel provvedimento di cui al comma 1 del medesimo articolo 20, delle ragioni che, sul piano economico e della qualità dei servizi, giustificano il mantenimento dell'affidamento del servizio a società in house, anche in relazione ai risultati conseguiti nella gestione."

Con riferimento all'affidamento a società mista, l'art. 16 del D.Lgs. 201/2022 stabilisce che “*1. Gli enti locali e gli altri enti competenti possono affidare i servizi di interesse economico generale di livello locale a società a partecipazione mista pubblico-privata, come disciplinate dal decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175. In tali casi, il socio privato è individuato secondo la procedura di cui all'articolo 17 del decreto legislativo n. 175 del 2016.*

2. L'ente locale può cedere in tutto o in parte la propria partecipazione nelle società di cui al comma 1 mediante procedure a evidenza pubblica. Tale cessione non comporta effetti sulla durata delle concessioni e degli affidamenti in essere.”

L'art. 17 del d.lgs. n. 175/2016 prevede che:

“1. Nelle società a partecipazione mista pubblico-privata la quota di partecipazione del soggetto privato non può essere inferiore al trenta per cento e la selezione del medesimo si svolge con procedure di evidenza pubblica a norma dell'articolo 5, comma 9, del decreto legislativo n. 50 del 2016 e ha a oggetto, al contempo, la sottoscrizione o l'acquisto della partecipazione societaria da parte del socio privato e l'affidamento del contratto di appalto o di concessione oggetto esclusivo dell'attività della società mista.

2. Il socio privato deve possedere i requisiti di qualificazione previsti da norme legali o regolamentari in relazione alla prestazione per cui la società è stata costituita. All'avviso pubblico sono allegati la bozza dello statuto e degli eventuali accordi parasociali, nonché degli elementi essenziali del contratto di servizio e dei disciplinari e regolamenti di esecuzione che ne costituiscono parte integrante. Il bando di gara deve specificare l'oggetto dell'affidamento, i necessari requisiti di qualificazione generali e speciali di carattere tecnico ed economico-finanziario dei concorrenti, nonché il criterio di aggiudicazione che garantisca una valutazione delle offerte in condizioni di concorrenza effettiva in modo da individuare un vantaggio economico complessivo per l'amministrazione pubblica che ha indetto la procedura. I criteri di aggiudicazione possono includere, tra l'altro, aspetti qualitativi ambientali, sociali connessi all'oggetto dell'affidamento o relativi all'innovazione.

3. La durata della partecipazione privata alla società, aggiudicata ai sensi del comma 1 del presente articolo, non può essere superiore alla durata dell'appalto o della concessione. Lo statuto prevede meccanismi idonei a determinare lo scioglimento del rapporto societario in caso di risoluzione del contratto di servizio.

4. Nelle società di cui al presente articolo:

a) gli statuti delle società per azioni possono contenere clausole in deroga delle disposizioni dell'articolo 2380- bis e dell'articolo 2409-novies del codice civile al fine di consentire il controllo interno del socio pubblico sulla gestione dell'impresa;

b) gli statuti delle società a responsabilità limitata possono prevedere l'attribuzione all'ente o agli enti pubblici partecipanti e ai soci privati di particolari diritti, ai sensi dell'articolo 2468, terzo comma, del codice civile, e derogare all'articolo 2479, primo comma, del codice civile nel senso di eliminare o limitare la competenza dei soci;

c) gli statuti delle società per azioni possono prevedere l'emissione di speciali categorie di azioni e di azioni con prestazioni accessorie da assegnare al socio privato;

d) i patti parasociali possono avere durata superiore a cinque anni, in deroga all'articolo 2341-bis, primo comma, del codice civile, purché entro i limiti di durata del contratto per la cui esecuzione la società è stata costituita.

2. Nel rispetto delle disposizioni del presente articolo, al fine di ottimizzare la realizzazione e la gestione di più opere e servizi, anche non simultaneamente assegnati, la società può emettere azioni correlate ai sensi dell'articolo 2350, secondo comma, del codice civile, o costituire patrimoni destinati o essere assoggettata a direzione e coordinamento da parte di un'altra società.

5. Alle società di cui al presente articolo che non siano organismi di diritto pubblico, costituite per la realizzazione di lavori o opere o per la produzione di beni o servizi non destinati ad essere collocati sul mercato in regime di concorrenza, per la realizzazione dell'opera pubblica o alla gestione del servizio per i quali sono state specificamente costituite non si applicano le disposizioni del decreto legislativo n. 50 del 2016, se ricorrono le seguenti condizioni:

a) la scelta del socio privato è avvenuta nel rispetto di procedure di evidenza pubblica;

b) il socio privato ha i requisiti di qualificazione previsti dal decreto legislativo n. 50 del 2016 in relazione alla

prestazione per cui la società è stata costituita;

c) *la società provvede in via diretta alla realizzazione dell'opera o del servizio, in misura superiore al 70% del relativo importo”.*

Alla disciplina generale posta del D.Lgs. 201/2022 si affianca la specifica normativa di settore, per quanto riguarda il settore idrico e quello dei rifiuti urbani, contenuta nel D.Lgs. 152/2006 recante “Norme in materia ambientale”, con la quale si attribuiscono agli Enti di Governo di Ambito la competenza in ordine all’organizzazione del servizio, alla scelta della forma di gestione, alla determinazione e modulazione delle tariffe all’utenza, all’affidamento della gestione e relativo controllo, secondo cui l’ente di governo dell’ambito, nel rispetto del Piano d’ambito e del principio di unicità della gestione per ciascun ambito territoriale ottimale, delibera la forma di gestione, fra quelle previste dall’ordinamento europeo, provvedendo conseguentemente all’affidamento del servizio nel rispetto della normativa nazionale in materia di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica.

A tale proposito si ricorda che l’art. 3bis comma 1bis del D.L. 138/2011 prevede che “[...] Le deliberazioni degli enti di governo di cui al comma 1 sono validamente assunte nei competenti organi degli stessi senza necessità di ulteriori deliberazioni, preventive o successive da parte degli organi degli enti locali [...]”.

Arriviamo infine all’articolo 30 del D.Lgs. 201/2022, che reca norme relative alla ricognizione periodica della situazione gestionale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica affidati, i cui risultati devono essere rappresentati in una apposta Relazione, aggiornata annualmente.

In particolare, il comma 1 stabilisce l’obbligo per i comuni, o le loro eventuali forme associative, e per le città metropolitane, con il supporto e coordinamento delle province, l’obbligo di effettuare una ricognizione periodica della situazione gestionale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica nei rispettivi territori.

La ricognizione è volta a rilevare, per ogni servizio affidato, in modo analitico, l’andamento del servizio dal punto di vista economico, della qualità del servizio e del rispetto degli obblighi del contratto di servizio, tenendo conto anche degli atti e degli indicatori di cui agli articoli 7, 8 e 9.

La ricognizione rileva altresì l’entità del ricorso all’affidamento a società in house, gli oneri e l’impatto economico-finanziario che ne derivano per gli enti affidanti, nonché le proposte gestionali pervenute all’ente locale da parte degli operatori economici interessati durante il periodo temporale di riferimento.

La gestione dei parcheggi e delle aree di sosta

Consiag Servizi Comuni Srl è l’attuale gestore in house per il Comune di Prato del servizio di gestione dei parcheggi e aree di sosta di proprietà comunale.

Storia

Il Comune di Prato nel 2004 ha affidato ad ASM S.p.A. con il modulo gestionale dell’in-house le seguenti attività:

1. Servizio parcheggio veicoli unitamente alla gestione e realizzazione di infrastrutture per la mobilità, per la custodia delle autovetture nelle aree destinate a parcheggio a pagamento, nonché alla progettazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture legate alla mobilità.
2. Servizio rimozione e custodia dei veicoli (ora non più affidato ad ASM Spa) per le operazioni di rimozione, trasporto, deposito e restituzione di veicoli in tutti i casi previsti dal codice della strada e dai regolamenti e norme in materia.
3. Attività di supporto alla mobilità urbana, consistente nell’espletamento delle funzioni operative relative al rilascio dei permessi per la circolazione in aree pedonali urbane e zone a traffico limitato su tutto il territorio comunale.

ASM Spa, come espressamente previsto dal contratto di servizio 31219/2004 art. 14, svolgeva le attività affidate tramite la sua società controllata al 100% Essegemme Spa, nella quale sono stati inquadrati i dipendenti che svolgono tale servizio, oltre alle immobilizzazioni pertinenti l'attività svolta.

Essegemme Spa era una società interamente partecipata da ASM Spa, con un capitale di € 229.500,00. La società non operava sul mercato ma svolgeva esclusivamente attività sul territorio del Comune di Prato sulla base del contratto di affidamento Rep. 31219/2004.

Con Delibera di Giunta 567 del 4 dicembre 2012 l'amministrazione affidava ad ASM Spa la gestione del Parcheggio in struttura del Serraglio, stabilendo di integrare la configurazione dei rapporti economici della gestione degli investimenti su di esso realizzati, secondo il regime giuridico dell'articolo 8 del disciplinare stesso allegato al Rep. 31219/2004;

Il contratto di servizio ancora in essere ha scadenza nel 2034 e prevede la possibilità di revisioni biennali.

Con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 85 del 24/11/2016 ad oggetto: "Gruppo Pubblica Amministrazione - attività di indirizzo e coordinamento sulle gestioni esternalizzate tramite società partecipate - servizio di gestione dei parcheggi, aree di sosta a pagamento e attività accessorie di supporto alla mobilità" l'amministrazione comunale ha impartito ad ASM Spa i seguenti indirizzi:

1. realizzare la incorporazione della società Essegemme Spa in Asm Spa, funzionale alla successiva definizione e cessione del ramo di azienda relativo alla gestione dei parcheggi, tramite progetto di fusione ai sensi dell'art. 2501 ter e successivi del codice civile (predisposizione del progetto di fusione da parte degli organi di amministrazione) e 2505 del codice civile (fusione per incorporazione di una società interamente posseduta);

2. riallocare il servizio scorporando il ramo di azienda relativo alle attività legate alla gestione del contratto Rep. 31219/2004 limitatamente al servizio parcheggi e aree di sosta a pagamento e delle attività accessorie alla mobilità da ASM Spa, individuando il destinatario in Consiag Servizi Comuni Srl, quale unica fra le attuali società in house del Comune di Prato dotata delle capacità tecniche, delle competenze e delle disponibilità necessarie per acquistare il ramo di azienda ceduto;

3. circoscrivere il ramo di azienda ceduto da ASM Spa a Consiag Servizi Comuni Srl sulla base delle attività e delle passività funzionali alla gestione del servizio in oggetto, comprensivo in particolare di:

a) immobilizzazioni per riqualificazione del parcheggio del Serraglio, afferenti l'impianto fotovoltaico, impianto di videosorveglianza e parti murarie annesse, parcometri in uso presso i parcheggi, con esclusione dei varchi elettronici di cui anche al disciplinare tecnico allegato alla convenzione Rep. 31219/2004;

b) Trattamento di fine rapporto e ratei relativi a ferie e oneri contributivi del personale dipendente;

c) eventuali altri debiti in relazione al contratto in essere, se ancora dovuti.

4. realizzare il subentro finale di Consiag Servizi Comuni Srl nei rapporti di lavoro dipendente, senza eccezioni, mantenendo la stessa qualifica e la stessa mansione e trattamento economico di cui i dipendenti attualmente godono, riconoscendo agli stessi l'anzianità e tutti gli altri benefici maturati durante il proprio rapporto di lavoro con Essegemme Spa, ai sensi dell'articolo 2112 c.c.

5. apportare un aggiornamento, con previsioni di modifiche periodiche, ai contenuti degli attuali disciplinari tecnici, allegati al contratto di servizio Rep. 31219/2004, senza determinare riflessi negativi sul bilancio del Comune in termini di maggiore spesa, nell'ottica di miglioramento della efficienza della attività di gestione dei parcheggi a pagamento e delle attività accessorie alla mobilità, realizzando una maggiore integrazione rispetto alle politiche strategiche dell'amministrazione nonché rispetto al Piano Urbano della Mobilità, e in particolare rimodulando in un rapporto giuridico unico di natura contrattuale di pari importo annuo lordo quanto ad oggi versato separatamente a titolo di canone per l'affidamento del servizio e Canone Occupazione Spazi ed Aree Pubbliche (Cosap).

Nella cessione del ramo di azienda relativo alla gestione dei parcheggi, successivo alla fusione per incorporazione di Essegemme Spa in Asm Spa, sono stati inclusi i contratti attivi e passivi inerenti le attività funzionali e strumentali alla gestione dei parcheggi ed infrastrutture per la mobilità ed esclusi ogni debito e credito non specificamente menzionato. In ogni caso, la società cedente si è obbligata a rilevare indenne la società cessionaria per tutto quanto dovesse essere tenuta a pagare, non incluso nel contratto di cessione di ramo di azienda, obbligandosi a rifondere la società cessionaria di quanto la stessa fosse stata chiamata a versare nei confronti di creditori del ramo d'azienda ceduto per effetto dell'art. 2560 c.c.

Sulla base di tali indirizzi, è stata quindi realizzata:

1. la fusione per incorporazione della società Essegemme Spa in ASM Spa (atto di fusione Rep. 53.002 fascicolo 14.804, registrato a prato il 22.02.2017 al n. 2027)
2. la contestuale cessione del ramo di azienda dalla società ASM Spa alla società Consiag Servizi Comuni Srl (atto di cessione di ramo di attività n. 53.003 fascicolo 14.805 registrato a Prato il 24.02.2017 al n. 2129)

1. Esistenza delle condizioni di controllo sulla società Consiag Servizi Comuni Srl

La società è in possesso dei requisiti previsti dall'art. 7 del D. Lgs. 36/2023 Codice dei Contratti pubblici e dall'art. 16 del D.Lgs. 175/2016 che, nel loro insieme, definiscono tutte le caratteristiche che il soggetto in house deve possedere per poter ricevere legittimamente affidamenti diretti da parte dell'Ente socio.

Nello specifico che gli elementi rilevanti ai fini della prova del requisito del controllo analogo possono essere così rappresentati:

1. Art. 2 dello Statuto: tale previsione impone che solo soggetti a totale capitale pubblico possano partecipare al capitale sociale di Consiag Servizi Comuni, così evitando la possibilità che soggetti a capitale privato possano partecipare, anche indirettamente, alla società influenzandone le decisioni.
2. Art. 3 dello Statuto: tale previsione impone un vincolo di strumentalità della società rispetto ai fini perseguiti dai soci stessi, chiarendo che la natura della società stessa è quella di soggetto sottoposto al controllo analogo dei soci partecipanti.
3. Art. 6.4 dello Statuto: la disposizione dà attuazione all'art. 16 del D.Lgs. 175/2016 in ordine allo svolgimento di attività prevalentemente rivolta a favore dei soci.

4. Art. 12 dello Statuto: la disposizione assegna all'Assemblea della società un rilevante insieme di competenze, sottraendole alla competenza dell'organo amministrativo e, dunque, consentendo che siano i soci stessi a decidere (secondo i quorum di cui si dirà di seguito) sulle scelte più importanti della società. In particolare, rilevano i punti:

12.1: che prevede la competenza esclusiva dell'assemblea per ogni decisione di ordine generale sulle scelte strategiche e gestionali, nonché sulla programmazione delle attività e, inoltre, su ogni questione che 1/3 dei soci demandi alla decisione assembleare;

12.2, lett. b): che prevede l'approvazione di una serie di strumenti di controllo preventivo sull'operato della società, quali il piano degli investimenti, il piano industriale pluriennale e il piano industriale annuale, i criteri di gestione delle attività, eventuali modifiche all'organigramma della società e la verifica, ex post, della conformità delle attività al piano pluriennale già approvato;

12.2, lett. g): che l'eventuale nomina di un direttore generale e l'individuazione dei suoi poteri spetti all'Assemblea;

12.2, lett. i-k): che prevedono la competenza dell'Assemblea per la prestazione di garanzie superiori a euro 100.000,00, per l'acquisto di beni (mobili o immobili) di valore superiore a euro 200.000,00 ovvero per la stipula di rapporti finanziari di valore superiore a euro 500.000,00;

12.2, lett. n): che prevede un obbligo per l'organo amministrativo di presentare relazioni periodiche sullo stato della gestione della società e sulla conformità delle attività svolte alla programmazione approvata dall'Assemblea, con competenza dell'Assemblea stessa di approvare dette relazioni;

12.2., lett. o): che prevede la competenza assembleare per l'assunzione della decisione di dismettere gli affidamenti diretti per l'ipotesi ed ai sensi dell'art. 16, comma 5 del d.lgs 175/2016

12.3: che prevede la competenza dell'Assemblea ad adottare capitolati di servizi per lo svolgimento di attività verso i soci ai quali l'organo amministrativo deve attenersi;

12.4: che prevede la possibilità per l'Assemblea, in ogni momento, di richiedere informazioni e chiarimenti sull'andamento della gestione alla direzione e all'organo amministrativo;

12.5-12.8: che prevede la possibilità per ciascun socio di demandare alla competenza dell'assemblea qualsiasi decisione inerente la gestione del servizio affidato; peraltro, in tal caso è il socio stesso a convocare l'Assemblea e per l'ipotesi in cui l'Assemblea non approvi una decisione conforme alla volontà del socio esso ha diritto di recedere dalla società.

5. Art. 18 dello Statuto: sono previsti specifici quorum, sia di costitutivi che deliberativi, volti a far sussistere un controllo in capo a ciascun ente socio. In particolare:

- nei casi previsti dall'art. 12.2, in prima convocazione, sia il quorum costitutivo che quello deliberativo è pari al 100% del capitale sociale;

- al fine di assicurare una ipotesi di controllo congiunto ai sensi dell'art. 2 comma 1 lettera d) del D.Lgs. 175/2016, l'art. 18.3 prevede che per le decisioni di cui al punto e) dell'art. 12.2 (ossia la nomina dell'organo amministrativo) sia il quorum costitutivo che quello deliberativo è pari al 100% del capitale sociale, di modo che l'organo amministrativo sia rappresentativo di ciascun socio;

- sempre l'art. 18.3 prevede che per le decisioni più importanti di cui all'art. 12.2, in seconda convocazione, sia necessario un quorum costitutivo pari alla metà del capitale sociale e la metà dei soci, mentre viene richiesta comunque l'unanimità dei presenti per l'assunzione della deliberazione

6. Art. 21.4 dello Statuto: la disposizione prevede il diritto di ciascun socio di richiedere all'organo amministrativo una relazione sull'andamento del servizio.

Si precisa altresì che il controllo viene quindi garantito a ciascun socio attraverso il combinato disposto dalle regole sulla ripartizione di competenze fra organo amministrativo e Assemblea con le regole sui quorum assembleari.

In sostanza, l'Assemblea risulta titolare di ampi poteri gestionali, oltre che del potere di fornire indirizzi e dettare le linee strategiche della società, ed ha poteri di controllo sull'operato dell'organo amministrativo, superiori rispetto ai poteri normalmente attribuiti all'organo assembleare in una società di capitali.

E le decisioni più importanti devono essere assunte con il voto unanime: (i) in prima seduta, di tutti i soci; (ii) in seconda seduta, dei soci presenti, salvo l'ipotesi della nomina dell'organo amministrativo che deve sempre essere affettuata all'unanimità di tutti i soci in modo da garantire il pieno rispetto dell'art. 5, comma 5 del D.Lgs. 50/2016, come recepito dal D.Lgs. 36/2023.

In tal modo, sono quindi presenti sia strumenti di controllo ex ante (come l'adozione degli strumenti di programmazione da parte dei soci), di controllo contestuale (come la necessaria approvazione dell'Assemblea per la stipula di particolari contratti, oltre che la possibilità in ogni tempo di richiedere relazioni all'organo amministrativo sui servizi affidati e l'obbligo di presentare relazioni semestrali da parte dell'organo amministrativo stesso), e di controllo ex post (come la verifica di corrispondenza dell'operato della società con gli strumenti di programmazione decisi dai soci in sede assembleare).

Considerato che dal 1° luglio 2023 non è più operativo l'elenco delle società in house gestito da ANAC, previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 che è stato abrogato dall'art.226 c.1 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, a cui la Società era stata iscritta nel 2018;

Si richiama infine la attuale compagine sociale:

Soci	valore quota	%
Comune di Agliana	5.048,80	7,69
Comune di Cantagallo	5.048,80	7,69
Comune di Carmignano	5.048,80	7,69
Comune di Lastra a Signa	5.048,80	7,69
Comune di Montale	5.048,80	7,69
Comune di Montemurlo	5.048,80	7,69
Comune di Montespertoli	5.048,80	7,69
Comune di Prato	5.048,80	7,69
Comune di Poggio a Caiano	5.048,80	7,69
Comune di Sesto Fiorentino	5.048,80	7,69
Comune di Signa	5.048,80	7,69
Comune di Vaiano	5.048,80	7,69
Comune di Vernio	5.048,80	7,69
	65.634,40	100,00

2. Andamento della società Consiag Servizi Comuni srl

Contesto

Nel corso dell'anno 2023 l'economia internazionale ha continuato a crescere in moderata decelerazione rispetto all'anno precedente.

Le più recenti previsioni della Commissione Europea mostrano un ulteriore rallentamento del Pii mondiale in entrambi gli anni dell'orizzonte di previsione (+3,1% e +2,9% rispettivamente per il 2024 e 2025).

Le prospettive economiche internazionali restano caratterizzate da elevata incertezza e rischi al ribasso legati principalmente all'acuirsi e al diffondersi delle tensioni geo-politiche e a condizioni finanziarie meno favorevoli.

Nel corso dell'anno si è registrata una moderazione generalizzata dell'inflazione a seguito dell'orientamento più restrittivo della politica monetaria e del calo delle quotazioni delle materie prime energetiche rispetto ai picchi dello

scorso anno. L'inflazione di fondo ha mostrato un percorso di rientro più graduale.

Tale prospettiva si rispecchia anche sul piano nazionale.

Il Pil italiano, sebbene in forte rallentamento rispetto al 2022 (dove toccava le vette del +3,9%), conferma ancora il trend di crescita, sfiorando nel 2023 il +0,7% rispetto all'anno precedente.

L'aumento del prodotto interno lordo è sostenuto dal contributo della domanda interna che, al netto delle scorte, contribuisce positivamente per 0,8 punti percentuali, mentre la domanda estera netta fornisce un apporto lievemente negativo (-0,1 p.p.). In questo scenario, il saldo della bilancia beni e servizi risulta ancora leggermente negativo (-0,1% del Pii) e il contributo delle scorte nullo.

Il trend di lieve crescita è confermato anche dal lato della domanda trainata principalmente dai consumi privati e delle istituzioni senza scopo di lucro (ISP) (+1,4%) sostenuti dalla decelerazione dell'inflazione, da un graduale (anche se parziale) recupero delle retribuzioni e dalla crescita dell'occupazione. Gli investimenti sono attesi in netto rallentamento rispetto al biennio precedente (+0,6%). Alla crescita è accompagnata, tuttavia, una riduzione della propensione al risparmio e dei consumi delle Amministrazioni Pubbliche (-0,4%). Degno di nota è il calo degli investimenti in costruzioni, determinato principalmente dalla componente delle abitazioni (-7,8% nei primi tre trimestri del 2023 rispetto allo stesso periodo del 2022), a seguito dell'esaurirsi delle detrazioni previste dal superbonus 110%; in crescita invece la componente non residenziale (+4,4%). Segnali positivi arrivano dagli investimenti in prodotti di proprietà intellettuale (+4,4%).

Gli investimenti fissi lordi, sebbene in forte decelerazione rispetto ai risultati raggiunti nel 2022, sono previsti crescere di 0,6%. La quota di investimenti sul Pii è attesa pari a 21,1%.

Il trend di crescita è confermato anche nell'ambito dell'occupazione, con il tasso di occupazione che si attesta in linea con quello del Pii (+0,6%), a cui si accompagna un calo del tasso di disoccupazione (7,6%).

Sviluppo della domanda e andamento dei mercati in cui opera la società

Il settore dei servizi di pubblica utilità riveste un ruolo di primaria importanza all'interno dell'economia italiana. Un risultato che viene tuttavia raggiunto con livelli di servizio ed efficienza molto eterogenei sul territorio italiano a causa dell'elevata frammentazione degli operatori di diverse dimensioni.

Con lo scopo di migliorare l'efficienza e la trasparenza di questi servizi, Governo e Autorità Nazionale hanno perciò perseguito nel tempo delle azioni miranti a una razionalizzazione del settore, fin dall'emersione del d.lgs.17512016.

Lo scenario del settore è pertanto caratterizzato dalla presenza di fattori che convergono nella direzione di una maggiore industrializzazione delle attività, da conseguirsi mediante crescenti piani di investimento e passando anche attraverso il consolidamento degli operatori di minori dimensioni.

Occorrerà comprendere nel corso dei prossimi esercizi l'impatto che l'applicazione del D.Lgs. 20112022 produrrà nei settori di interesse.

In questo contesto, Consiag Servizi Comuni S.r.l. opera con un modello di sviluppo che coniuga lo sfruttamento delle economie di scala e delle sinergie acquisite con la crescita degli ultimi anni.

La strategia di efficientamento ha permesso una decisa crescita delle dimensioni e sono state raggiunte posizioni consolidate a livello territoriale nelle principali attività gestite. Tale posizione ha permesso alla società di affermarsi come riferimento per i servizi gestiti all'interno della Provincia di Prato e nei comuni limitrofi.

In ultimo, in linea con gli obiettivi del PNRR e della strategia di innovazione tecnologica, portata avanti dai maggiori paesi europei, la società sta investendo nella digitalizzazione dei processi informativi delle Pubbliche Amministrazioni.

Concorrenza nel settore

Il settore dei servizi pubblici e strumentali alle attività delle pubbliche amministrazioni è sempre più caratterizzato da rapidi cambiamenti, con dinamiche competitive in un contesto normativo orientato alla specializzazione, e da alcuni elementi di trasformazione sotto il profilo della normativa di settore.

L'attività in house providing svolta dalla società le permette di operare al riparo dalla concorrenza in un regime di esclusiva per i Comuni soci a favore dei quali gestisce numerosi servizi. L'azione della società quale braccio operativo degli uffici comunali le permette di ottenere un grado di soddisfazione elevato dei committenti soci.

La strategia di consolidamento menzionata nel paragrafo precedente ha permesso poi a Consig Servizi Comuni S.r.l. di ottenere efficienza ed economie di scala nelle proprie attività, permettendole di garantire prestazioni di maggiore qualità e con prezzi più bassi rispetto al mercato, nel pieno rispetto del principio di economicità.

Rispetto al settore informatico, gli importanti investimenti derivanti dalle risorse del PNRR hanno comportato un notevole aumento della concorrenza di operatori privati, attratti dalle disponibilità economiche.

Andamento della gestione nei settori in cui opera la società

Si segnala che l'esercizio 2023 ha visto, analogamente all'andamento economico generale, una rinnovata crescita nei settori di attività della società, in cui i Comuni, anche grazie alle risorse del PNRR, hanno potuto investire. La gestione sosta ha avuto un andamento positivo, comparabile a quelli pre-pandemia.

Si nota infine una sempre maggiore attenzione alla gestione del verde pubblico, oggetto anch'esso di affidamento del Comune di Prato, strumento ormai ritenuto essenziale per una crescita sempre più sostenibile dei centri urbani.

Indici

	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021
Ricavi	22.298.516	19.622.877	17.532.561
Margine operativo lordo (Mol o Ebitda)	2.224.944	1.577.098	1.660.61
Reddito operativo (Ebit)	858.634	313.456	350.010
Utile (perdita) d'esercizio	410.704	182.793	238.651
Attività fisse	5.784.363	5.092.193	4.577.531
Patrimonio netto complessivo	1.482.016	1.085.843	903.041
Posizione finanziaria netta	-2.699.464	-2.826.063	-2.264.452

Risultati conseguenti negli ultimi tre esercizi in termini di valore della produzione, margine operativo lordo e il Risultato prima delle imposte:

	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021
valore della produzione	22.434.433,00	19.694.884,00	17.563.888,00
margine operativo lordo	2.224.944,00	1.577.098,00	1.660.610,00
Risultato prima delle imposte	622.727,00	270.730,00	327.226,00

Nel 2023 i ricavi sono considerevolmente aumentati in tutte le linee di business grazie all'aumento dei lavori effettuati. Si rileva che l'abbassamento dei prezzi dell'energia elettrica e del gas ha contribuito a migliorare il margine operativo lordo.

La manutenzione strade e del verde pubblico è incrementata per i maggiori servizi richiesti dai Comuni di Prato e Montemurlo per attività di natura ordinaria e straordinaria, anche in relazione agli eventi alluvionali che hanno colpito il territorio a novembre 2023.

Il global service relativo alla manutenzione immobili è cresciuto per i lavori richiesti dai Comuni di Signa e Montemurlo per attività di natura ordinaria.

Sugli stessi settori c'è stato un aumento dei ricavi dovuto anche agli interventi effettuati a seguito degli eventi alluvionali verificatisi nel novembre scorso nell'area di interesse dei Comuni soci.

E' del giugno 2023 l'entrata in funzione del nuovo data center, per cui questo nuovo servizio in cloud ha fatto incrementare i ricavi dei sistemi informatici.

Nella pubblica illuminazione l'incremento è in parte dovuto all'intera annualità del servizio prestato nei confronti del Comune di Signa che era iniziato a metà del 2022.

Sono cresciuti anche i ricavi del servizio energia, che riscontrano un effetto netto negativo a causa della diminuzione dei costi di approvvigionamento dell'energia elettrica e del gas.

Il servizio dei parcheggi e delle infrastrutture ha continuato il trend di crescita post pandemia, riscontrato su tutti i Comuni richiedenti il servizio (Prato, Sesto Fiorentino e Signa).

I proventi cimiteriali sono diminuiti a causa della reinternalizzazione del servizio del Comune di Carmignano dal marzo del 2023. I proventi iscritti si riferiscono prevalentemente al servizio prestato nel Comune di Montemurlo.

Principali dati economici

Andamento del valore della produzione e dei costi della produzione:

Bilancio al	Valore della produzione	Variazione %	Costo della produzione	Variazione %
31/12/2014	7.245.079,00		7.208.936,00	
31/12/2015	7.093.372,00	-2,09%	7.067.454,00	-1,96%
31/12/2016	12.849.942,00	+45%	12.667.993,00	+44%
31/12/2017	14.417.221,00	+12%	14.295.502,00	+13%
31/12/2018	15.217.684,00	+5,26%	15.084.179,00	+5,23%
31/12/2019	16.342.201,00	+6,9%	16.150.482,00	+6,6%
31/12/2020	15.769.955,00	-4%	15.557.508,00	-4%
31/12/2021	17.563.888,00	+10,21%	17.208.403,00	+9,5%
31/12/2022	19.694.884,00	+11%	19.358.728,00	+11%
31/12/2023	22.434.433,00	+12%	21.552.695,00	+10%

Il conto economico riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in Euro):

	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Ricavi netti	22.275.412,00	19.600.177,00	2.675.235,00
Costi esterni	13.596.980,00	12.141.384,00	1.455.596,00
Valore Aggiunto	8.678.432,00	7.458.793,00	1.219.639,00
Costo del lavoro	6.453.488,00	5.881.695,00	571.793,00
Margine Operativo Lordo	2.224.944,00	1.577.098,00	647.846,00
Ammortamenti, svalutazioni ed altri	1.366.310,00	1.263.642,00	102.668,00

accantonamenti			
Risultato Operativo	858.634,00	313.456,00	545.178,00
Proventi non caratteristici	23.104,00	22.700,00	404,00
Proventi e oneri finanziari	-259.011,00	-65.426,00	-193.585,00
Risultato Ordinario	622.727,00	270.730,00	351.997,00
Rivalutazioni e svalutazioni			
Risultato prima delle imposte	622.727,00	270.730,00	351.997,00
Imposte sul reddito	212.023,00	87.937,00	124.086,00
Risultato netto	410.704,00	182.793,00	227.911,00

Il valore della produzione è incrementato del 13,91% rispetto al 2022, aumento in linea con quello del 2021 rispetto all'esercizio precedente (+11,83%).

L'aumento dei ricavi si riscontra in prevalenza della manutenzione strade (+3,66%), in quella degli immobili (+2,7%), nella manutenzione del verde pubblico (+0,40%) e nei servizi informatici (0,73%). Il servizio energia, è nominalmente diminuito di €/mln 0,2 a causa della consistente riduzione dei costi dell'energia elettrica e del gas (pari ad €/mln 1,1) ma ha riscontrato un incremento dei lavori eseguiti. Lievi incrementi si sono verificati nel centro servizi, nei servizi cimiteriali e nei ripristini post incidente. I ricavi delle soste sono aumentati di €/mln 0,2.

I costi esterni sono esposti al netto della capitalizzazione dei costi del personale ed accolgono anche gli accantonamenti per la svalutazione dei crediti ed altri accantonamenti che la società ha effettuato nel 2023 per adeguare i fondi rischi esistenti e per coprire le spese future a fronte di nuovi affidamenti ricevuti nell'ambito della gestione di aree allestite a verde pubblico realizzate da terzi e di proprietà del Comune di Prato.

Il valore dei costi esterni risulta in aumento rispetto all'esercizio precedente, per i maggiori acquisti conseguenti ai servizi richiesti. Tale voce accoglie in via prevalente i costi relativi all'acquisto di materiali e di servizi diretti, ossia acquistati dalla società per rendere possibile l'esecuzione dei lavori relativi agli affidamenti.

Per quanto riguarda i costi dei materiali si segna una diminuzione di €/mln 1,0 rispetto all'esercizio precedente prevalentemente dovuto alla riduzione dei costi di approvvigionamento delle materie prime energetiche. La società ha tuttavia riversato tali riduzioni sui Comuni soci, affidatari dei servizi, soprattutto in sede di conguagli annuali. In secondo luogo si riscontano minori consumi dovuti alle temperature che nel 2023 sono state particolarmente miti.

I maggiori costi di acquisto delle caldaie e accessori, dei materiali edili per la manutenzione delle strade e del verde pubblico sono dovuti all'incremento degli acquisti per maggiori lavori effettuati, che si riscontrano in un aumento dei ricavi delle corrispondenti linee di business.

L'incremento più rilevante all'interno dei costi è avvenuto in quelli per servizi, pari ad €/mln 1,8: in particolare nella manutenzione degli immobili (+ €/mln 0,6), delle strade e della segnaletica stradale (+ €/mln 0,9), del verde pubblico(+ €/mln 0,3), della manutenzione e riqualificazione impianti(+ €/mln 0,1), in linea con gli acquisti di materiali e l'aumento dei ricavi per quegli affidamenti. Hanno subito leggeri decrementi i servizi di videosorveglianza, perché in tale ambito sono stati effettuati più investimenti e minori manutenzioni, e quelli di service grazie alla maggiore internalizzazione di queste attività

Relativamente al costo del lavoro, l'aumento del 9,72% rispetto al 2021 (dove era aumentato del 9,66% rispetto all'anno precedente) è da attribuire all'aumento del numero del personale dipendente in attuazione di quanto previsto dal Piano Industriale e anche delle retribuzioni ai dipendenti ai quali sono state riconosciute le prestazioni straordinarie richieste dal maggior impegno a seguito degli eventi alluvionali del novembre scorso.

L'aumento, rispetto all'esercizio precedente, del margine operativo lordo, del risultato operativo è prevalentemente

da attribuire al maggior aumento dei ricavi d'esercizio (+ €/mln 2,5) a fronte di un incremento dei costi della produzione complessivamente pari a + €/mln 2,2.

Analogo riflesso si è avuto sul risultato netto esposto dopo aver effettuato svalutazioni crediti per € 26.011, accantonamenti ai fondi per € 58.655 e stanziamenti fiscali per € 212.023 ottenuti come somma algebrica fra le imposte correnti di € 331.427 e le imposte anticipate negative di € 119.404.

A migliore descrizione della situazione reddituale della società si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di redditività confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021
ROE netto	0,38	0,2	0,36
ROE lordo	0,58	0,3	0,49
ROI	0,06	0,02	0,03
ROS	0,04	0,02	0,02

Principali dati patrimoniali

Stato patrimoniale riclassificato 2023 a confronto con il 2022

	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	3.704.376	3.638.726	65.650
Immobilizzazioni materiali nette	2.078.106,00	1.451.586,00	626.520,00
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie (escluso credili immobilizzati)	1.881,00	1.881,00	0,00
Capitale immobilizzato	5.784.363,00	5.092.193,00	692.170,00
Rimanenze di magazzino	290.763,00	369.824,00	-79.061,00
Crediti verso Clienti	4.930.742,00	5.643.580,00	-712.838,00
Altri crediti	627.680,00	643.185,00	-15.505,00
Ratei e risconti attivi	446.750,00	415.988,00	30.762,00
Attività d'esercizio a breve termine	6.295.935,00	7.072.577,00	-776.642,00
Debiti verso fornitori	4.925.496,00	5.604.775,00	679.279,00
Debiti tributari e previdenziali	541.065,00	341.662,00	-199.403,00
Altri debiti	715.638,00	745.133,00	29.495,00
Ratei e risconti passivi	88.412,00	93.813,00	5.401,00

Passività d'esercizio a breve termine	6.270.611,00	6.785.383,00	514.772,00
Capitale d'esercizio netto	25.324,00	287.194,00	-261.870,00
TFR	1.166.852,00	1.061.710	-105.142,00
Altre passività a medio lungo termine	461.355,00	405.771,00	-55.584,00
Passività a medio lungo termine	1.628.207,00	1.467.481,00	-160.726,00
Capitale investito	4.181.480,00	3.911.906,00	269.574,00
Patrimonio Netto	-1.482.016,00	1.085.843,00	-396.173,00
PFN netta a medio lungo termine	-4.920.188,00	-1.237.240,00	-3.682.948,00
PFN netta a breve	2.220.724,00	-1.588.823,00	3.809.547,00
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	-4.181.480,00	-3.911.906,00	269.574,00

A commento dello Stato Patrimoniale riclassificato si espone quanto segue.

L'aumento del capitale immobilizzato riflette l'effetto netto della dinamica degli investimenti, che nel 2023 sono stati pari ad €/mln 2,0, e degli ammortamenti pari ad €/mln 1,3.

La riclassifica dello Stato Patrimoniale evidenzia l'importante ristrutturazione del debito che la società ha effettuato nel corso del 2023. Già dal 2022 parallelamente al percorso di fusione del socio Consig S.p.a., con cui veniva intrattenuto un rapporto di cash pooling - riguardato come fonte di finanziamento a breve termine, estremamente flessibile nel suo utilizzo e con costi rapportati agli utilizzi - forma non adottata dall'incorporante Alia Servizi Ambientali S.p.a., le parti si erano accordate nel sostituire questa forma di finanziamento con un finanziamento soci di €/mln 2,5 rimborsabile in sette anni, erogato nel gennaio 2023. Nel marzo e nel settembre dello scorso esercizio la società ha stipulato due finanziamenti bancari per €/mln 2,7 rimborsabili entro il 2030.

Questo ha fatto sì che la società abbia goduto di notevole liquidità durante tutto il 2023 riscontrando tuttavia un incremento dell'indebitamento sia nei confronti del sistema bancario che di terzi, perché il socio Alia Servizi Ambientali S.p.a., subentrato a Consig S.p.a. in seguito alla sua fusione per incorporazione, è receduto nel maggio 2023.

L'indebitamento finanziario netto a medio - lungo termine è incrementato di €/mln 3,7 passando da €/mln 1,2 a €/mln 4,9. Quello di breve termine, negativo al 31/12/2022, per €/mln 1,6 si è trasformato alla fine del 2023, in una posizione finanziaria di €/mln 2,2 con un miglioramento di €/mln 3,8.

Nel suo complesso, rispetto al 2022, l'indebitamento finanziario complessivo è passato da €/mln 2,8 a €/mln 2,7.

Il venir meno di una fonte di finanziamento a breve termine, seppur in atto dalla sua costituzione, e con oneri finanziari rapportati al suo utilizzo, sostituita da un finanziamento di importo determinato, la stipula di ulteriori finanziamenti per far fronte agli impegni di rimborso e di investimento, il livello elevato dei tassi di interesse, hanno comportato un sensibile aumento degli oneri finanziari corrisposti nel 2023 di €/mln 0,2.

La dinamica finanziaria che ha caratterizzato il 2023 si è riflessa:

Nei debiti verso fornitori che sono diminuiti di €/mln 0,8 rispetto al 2022 a fronte di un aumento dei costi di € 2,2, e nei crediti verso clienti che sono diminuiti di €/mln 0,7, nonostante l'incremento dei ricavi di €/mln 2,7. La società nel 2023 ha potuto anticipare il ciclo degli incassi risultando favorita dal meccanismo di fatturazione degli acconti in corso d'anno parametrati ai volumi dell'anno precedente che aveva registrato un forte aumento dei prezzi dell'energia.

Relativamente al capitale circolante netto, diminuito di €/mln 0,3 rispetto al 2022, si riscontra un aumento degli

investimenti, al netto degli ammortamenti d'esercizio, di €/mln 0,7, una riduzione generalizzata nelle voci che compongono le attività d'esercizio a breve per €/mln 0,8 e una diminuzione delle passività a breve per €/mln 0,5, nonostante l'incremento dei debiti tributari di €/mln 0,2 per i maggiori redditi d'esercizio. Le variazioni più rilevanti sono riferite ai crediti verso clienti e ai debiti verso fornitori.

L'aumento delle passività a lungo termine di €/mln 0,2 si riferisce agli accantonamenti ai fondi rischi e Tfr.

Come emerso anche negli esercizi precedenti, rispetto all'entità degli investimenti e al fatturato, la società risente di una bassa patrimonializzazione. Nel corso degli anni tuttavia, non distribuendo gli utili conseguiti a favore di un rafforzamento patrimoniale, il patrimonio netto ha assunto l'importo di €/mln 1,5, con un incremento di €/mln 0,4 rispetto al 2022.

La società, nei rapporti con il sistema bancario, è stata favorita dalla natura della base societaria, avendo avuto sempre soci pubblici e partecipati da enti pubblici, e dalla natura degli affidamenti che le sono stati assegnati. Dal 2016 al 2023 è riuscita ad ottenere tutti finanziamenti chirografari, con spread contenuti, parametrati all'Euribor a 3 e 6 mesi, necessari a supportare il ciclo degli investimenti che, come noto, si concentrano nel periodo iniziale dell'investimento, mentre i ricavi sono spalmati sulla durata dell'affidamento.

A migliore descrizione della solidità patrimoniale della società si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio attinenti sia (i) alle modalità di finanziamento degli impieghi a medio/lungo termine che (ii) alla composizione delle fonti di finanziamento, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021
Margine primario di struttura	-4.302.347,00	-4.006.350,00	-3.674.491,00
Quoziente primario di struttura	0,26	0,21	0,2
Margine secondario di struttura	-2.674.140,00	-2.538.869,00	-2.302.931,00
Quoziente secondario di struttura	0,5	0,5	0,5

Il margine primario di struttura, ottenuto come differenza fra i mezzi propri e l'attivo immobilizzato, è negativo ed incrementato rispetto all'esercizio precedente a causa del maggior aumento del capitale immobilizzato rispetto ai mezzi propri. La società ha effettuato nel 2023 investimenti in misura superiore rispetto ai precedenti esercizi e agli ammortamenti di periodo. Questa attività è supportata in misura ridotta dall'autofinanziamento - nell'ambito della politica di rafforzamento dei mezzi propri della società che dalla sua costituzione non ha distribuito utili - e in misura prevalente da fonti esterne di medio periodo. Nel corso degli anni la capitalizzazione di Consig Servizi Comuni S.r.l. ha rappresentato un processo necessario, da parte dei soci, con l'obiettivo di dotare la società di adeguati mezzi propri, considerato il modesto capitale sociale iniziale.

Il margine secondario di struttura, definito come la differenza fra i mezzi propri più le passività consolidate e l'attivo fisso, è negativo e in crescita rispetto all'esercizio precedente, risente, come specificato, dello squilibrio esistente fra i mezzi finanziari propri e le esigenze di investimento a cui, come noto, la società sopperisce con il ricorso all'indebitamento, a medio termine. L'incremento dell'attivo immobilizzato è stato superiore a quello delle passività a medio – lungo termine dei mezzi propri.

Il quoziente secondario di struttura è definito come il rapporto fra mezzi propri e passività consolidate da un lato e l'attivo fisso dall'altro. Quando assume valori superiori ad 1 il finanziamento delle immobilizzazioni avviene integralmente con fonti a medio-lungo termine (c.d. passivo permanente), se il valore è inferiore ad 1 una parte delle immobilizzazioni e l'attivo circolante sono finanziate con capitale di debito.

Principali dati finanziari

La posizione finanziaria netta al 31/12/2023 è la seguente:

	31/12/2023	31/12/2022	variazione
Depositi bancari	3.125.830,00	325.545,00	2.800.285,00
Denaro e altri valori in cassa	112.846,00	122.493,00	-9.647,00
Disponibilità liquide	3.238.676,00	448.038,00	2.790.638,00
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		1.835.650,00	-1.835.650,00
Debiti verso banche entro l'esercizio successivo	2.450,00	2.607,00	157,00
Debiti per cash pooling		3.348.288,00	3.348.288,00
Debiti verso altri finanziatori (entro l'esercizio successivo)	357.144,00		-357.144,00
Quota a breve di finanziamenti	728.314,00	536.492,00	-191.822,00
Crediti finanziari	-69.956,00	-14.816,00	55.140,00
Debiti finanziari a breve termine	-1.017.952,00	-3.872.511,00	2.854.559,00
Posizione finanziaria netta a breve	2.220.724,00	-1.588.823,00	3.809.547,00
Debiti verso altri finanziatori oltre l'esercizio successivo	1.758.712,00		-1.758.712,00
Quota a lungo termine di finanziamenti	3.134.476,00	1.237.240	-1.897.236,00
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	-4.920.188,00	-1.237.240,00	-3.682.948,00
Posizione finanziaria netta	-2.699.464,00	-2.826.063,00	126.599,00

L'indebitamento finanziario netto nel suo complesso è leggermente diminuito, mentre si riscontrano importanti variazioni nell'indebitamento a breve e in quello a medio termine.

La società nel 2023 ha una posizione finanziaria positiva, di €/mln 2,2 contro un indebitamento finanziario di €/mln 1,6 del precedente esercizio. La liquidità sui conti, di cui la società ha goduto per tutto il 2023, dipende dall'ottenimento di finanziamenti bancari e da terzi per complessive €/mln 5,2 che sono stati utilizzati per rimborsare il debito verso Consig S.p.a. per cash pooling, che aveva un saldo netto di €/mln 1,1, e per il pagamento degli investimenti per il data center e relativi agli affidamenti, per il rimborso delle rate dei

finanziamenti venute a scadenza per €/mln 1,0. Nel primo trimestre del 2024 la liquidità ha continuato a diminuire nell'ambito del programma di investimenti e di puntuale assolvimento delle obbligazioni sociali.

In merito all'aumento degli oneri finanziari si fa rinvio a quanto esposto all'interno dei commenti allo Stato Patrimoniale riclassificato del presente documento e ancora più dettagliatamente esposto nella Nota Integrativa in merito ai "Debiti verso banche" e "Debiti verso altri finanziatori".

A migliore descrizione della situazione finanziaria si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti

	31/12/2013	31/12/2022	31/12/2021
Liquidità primaria	1,3	0,9	0,87
Liquidità secondaria	1,35	0,95	0,92
Indebitamento	8,65	8,74	7,22
Tasso di copertura degli immobilizzi	1,39	0,74	0,69

L'indice di liquidità primaria esprime l'attitudine dell'azienda a soddisfare gli impegni di breve periodo attraverso le risorse già liquide e liquidabili. Deve essere maggiore o uguale a 1.

Nel 2021 l'indice registra un incremento a 0,87 rispetto al 2020 per l'effetto combinato della diminuzione delle disponibilità liquide e dei crediti verso clienti di €/mln 0,36 e delle passività a breve di €/mln 1,04. Nel 2022 il valore rimane sostanzialmente invariato, con un aumento delle disponibilità liquide e dei crediti verso clienti di €/mln 2,4 da un lato, dei debiti verso fornitori di €/mln 2,2 dall'altro.

La dinamica dell'indice dell'ultimo triennio denota una crescita dovuta all'aumento della liquidità, che tuttavia per il 2023 risulta transitoria e già diminuita nel primo trimestre 2024, perché utilizzata per il pagamento degli investimenti effettuati, come da Piano Industriale.

L'indice di liquidità secondaria è ottenuto come rapporto tra la somma delle liquidità immediate, differite e le rimanenze finali rispetto ai debiti a breve termine e dovrebbe assumere valori ottimali fra 1,5 e 2, in quanto al suo interno sono comprese le rimanenze finali, che hanno un grado di liquidabilità minore rispetto alle liquidità differite, come i crediti verso clienti. Nel 2023 il valore è pari a 1,35 in miglioramento rispetto agli esercizi precedenti, per la situazione contingente specificata nel paragrafo precedente.

L'indice di indebitamento viene riguardato come il rapporto tra mezzi propri e il capitale di terzi ottenuto, a titolo oneroso, da soggetti esterni all'impresa. Il grado di indebitamento dell'azienda dipende quindi dall'equilibrio delle due poste. Nel 2021 è pari a 7,22 in netto miglioramento rispetto agli esercizi precedenti, su cui hanno influito il minor indebitamento finanziario a medio termine e la diminuzione delle passività a breve termine. Nel 2022 l'indebitamento è aumentato perché sono aumentati in misura non proporzionale i debiti a breve e lungo termine rispetto all'incremento dei mezzi propri. Come noto l'ammontare dei debiti ha dimensioni significative in funzione dei mezzi propri esistenti. Il leggero miglioramento del 2023 è dato dal più che positivo risultato d'esercizio dell'anno, che ha permesso ai mezzi propri di raggiungere un valore pari ad €/mln 1,5 rispetto ad un capitale sociale di € 65.634 e dalla situazione contingente di giacenza di una parte della liquidità proveniente dai finanziamenti e impiegata nel corso del 2024.

Con il tasso di copertura degli immobilizzi si misura il livello di solidità con cui le immobilizzazioni tecniche e finanziarie sono coperte dal capitale proprio e dai debiti a medio e lungo termine. Esprime l'equilibrio patrimoniale e finanziario della società, considerato che le immobilizzazioni rappresentano investimenti caratterizzati da un ciclo di rientro di media-lunga durata. Nel 2021 è pari a 0,69 in leggera diminuzione rispetto all'esercizio precedente in

quanto la società ha continuato la propria attività di investimento con la copertura di mezzi di terzi. Nel 2022 assume il valore di 0,74. In netto miglioramento nel 2023 con un valore pari ad€ 1,39. Come gli altri indici è legato al perseguitamento di una situazione finanziaria equilibrata alla base di una maggiore capitalizzazione

Informazioni sul personale

Nel corso dell'esercizio non si sono verificate morti sul lavoro del personale iscritto al libro matricola né si sono verificati infortuni gravi sul lavoro che hanno comportato lesioni gravi o gravissime al personale iscritto al libro matricola. Non si sono registrati addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti e cause di mobbing, per cui la società è stata dichiarata definitivamente responsabile.

Nel 2023 sono state svolte 1.269 ore di formazione. Nel corso dell'esercizio la società ha effettuato ordinari investimenti in sicurezza del personale. L'organico medio funzionale della società tenuto conto anche del personale comandato da altre società risulta così composto:

TIPOLOGIA	Unità reali al 31/12/2023	Unità reali al 31/12/2022	Variazioni
Dirigenti	1	1	0
Quadri	1	1,8	-0,8
Impiegati	76,17	70,96	5,21
Operai	61,33	56,67	4,66
TOTALE	139,50	130,43	9,07

A seguire, si evidenziano le caratteristiche tecniche del Servizio di GESTIONE DEI PARCHEGGI E AREE DI SOSTA, a cura del responsabile del Servizio Mobilità.



RELAZIONE RICOGNITIVA SUL SERVIZIO DI GESTIONE DELLA SOSTA A PAGAMENTO DEL COMUNE DI PRATO

Indice

I.	LA MISSIONE.....	4
II.	I SERVIZI.....	5
III.	LA CERTIFICAZIONE AZIENDALE.....	5
IV.	PRESENTAZIONE DELLA CARTA.....	6
1.	PREMESSA.....	6
2.	PRINCIPI ISPIRATORI DELLA CARTA.....	6
EGUAGLIANZA ED IMPARZIALITÀ:.....	6	
CONTINUITÀ DEL SERVIZIO:.....	6	
TRASPARENZA E PARTECIPAZIONE:.....	7	
EFFICIENZA ED EFFICACIA:.....	7	
3.	FINALITÀ DELLA CARTA.....	7
COME STRUMENTO DI CONOSCENZA.....	7	
COME STRUMENTO DI PARTECIPAZIONE.....	7	
COME STRUMENTO DI TUTELA.....	7	
3.	OBIETTIVI.....	8
V.	DESCRIZIONE DEL SERVIZIO.....	8
1.	PARCHEGGI A RASO.....	9
2.	SOSTA SU STRADA CON AUTORIZZAZIONE PER LA SOSTA.....	10
3.	SOSTA SU STRADA PER DISABILI.....	11
4.	PARCHEGGI GESTITI CON SISTEMI A SBARRE.....	13

5. PARCHEGGI IN STRUTTURA MULTIPIANO.....	13
5.1. Parcheggio del Serraglio.....	14
5.2. Parcheggio Oberdan.....	14
6. RIMESSAGGIO BICICLETTE.....	14
VI. CONDIZIONI DEL SERVIZIO.....	14
1. DIRITTI DEGLI UTENTI.....	14
2. DOVERI DEGLI UTENTI E DIVIETI PARTICOLARI.....	14
3. COME FARE PER.....	15
4. SANZIONI AMMINISTRATIVE A CARICO DEGLI UTENTI.....	17
VII. FATTORI ED INDICATORI DELLA QUALITÀ'.....	18
1. FATTORI DI QUALITÀ.....	18
2. INDAGINE DI CUSTOMER SATISFACTION.....	21
3. TRATTAMENTO DEI DATI SENSIBILI.....	22
4. EDITING, DISTRIBUZIONE ED AGGIORNAMENTO DELLA CARTA DEI SERVIZI.....	22
VIII. RELAZIONI CON GLI UTENTI.....	22
1. UFFICIO RELAZIONI CON IL PUBBLICO.....	22
2. TRASPARENZA ED ACCESSO CIVICO.....	23
3. PERSONALE A CONTATTO CON LA CLIENTELA.....	24
IX. ANALISI DI DETTAGLIO SUL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SOSTA A PAGAMENTO NEL COMUNE DI PRATO	
X. SVILUPPO DI SISTEMI DI ASSISTENZA ALL'UTENZA E FACILITAZIONE ALL'UTILIZZO DEL SERVIZIO: APPLICAZIONE (APP) PER PAGAMENTO, RICERCA ED INFORMAZIONI RISPETTO AL SISTEMA DELLA SOSTA A PAGAMENTO DEL COMUNE DI PRATO	
XI. SISTEMA DELLA SOSTA A PAGAMENTO DEL COMUNE DI PRATO E RAPPORTO CON IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ' SOSTENIBILE	

I. LA MISSIONE

Consiag Servizi Comuni S.r.l è una società in house a capitale interamente pubblico. L'Azienda fornisce servizi ai Comuni Soci ed ai cittadini dei territori di riferimento dei Soci; produce vari servizi riguardanti la mobilità tra i quali la gestione dei parcheggi, la gestione degli accessi alla ZTL con l'ausilio dei varchi elettronici.

L'Azienda garantisce una elevata qualità dei servizi erogati, una forte capacità di risposta alle esigenze del cittadino, un considerevole recupero di efficienza con una riduzione dei costi per le Amministrazioni comunali affidanti; non ultima una propensione all'innovazione ed agli investimenti.

I Comuni soci passano pertanto dal ruolo di erogatori diretti di servizi, a quello di Enti affidatari preposti all'indirizzo ed al controllo. Tale prerogativa viene esercitata attraverso la stipula di un disciplinare/contratto di servizio, che stabilisce nel dettaglio i seguenti aspetti:

- ✓ Modalità di erogazione dei servizi.
- ✓ Tariffe.
- ✓ Tipologia del controllo che l'Amministrazione esercita sulla Società.
- ✓ Standard qualitativi dei servizi.

La compagine societaria di Consiag Servizi Comuni S.r.l. è di seguito rappresentata:

NOME SOCIO E CATEGORIA	VALORE NOMINALE
Comune di Agliana	5.048,80 Euro
Comune di Cantagallo	5.048,80 Euro
Comune di Carmignano	5.048,80 Euro
Comune di Lastra a Signa	5.048,80 Euro
Comune di Montale	5.048,80 Euro
Comune di Montemurlo	5.048,80 Euro
Comune di Montespertoli	5.048,80 Euro
Comune di Poggio a Caiano	5.048,80 Euro
Comune di Prato	5.048,80 Euro
Comune di Sesto Fiorentino	5.048,80 Euro
Comune di Signa	5.048,80 Euro
Comune di Vaiano	5.048,80 Euro
Comune di Vernio	5.048,80 Euro
TOTALE:	65.634,40 Euro

Consiag Servizi Comuni ha sede in via U. Panziera, 16 59100 Prato (PO) - Tel +39 0574 870324
Email:consiagservizicomuni@consiagservizicomuni.it PEC:consiagservizicomuni.cert.consiag.it - Sito web: www.consiagservizicomuni.it.

II. I SERVIZI

Le attività di quale Consiag Servizi Comuni S.r.l. nell’ambito della sosta e della mobilità sono articolate in modo tale da rispondere alle esigenze dei cittadini, dei turisti e di chiunque abbia necessità di sosta all’interno del comune di Prato

SERVIZI PER LA SOSTA

- realizzazione di studi di sosta e di mobilità;
- progettazione di interventi di mobilità e sviluppo della pianificazione dei nuovi parcheggi;
- progettazione e realizzazione di strutture di parcheggio;
- gestione delle strutture di parcheggio, comprese le attività di manutenzione delle stesse.

I dipendenti della società ogni giorno svolgono il loro lavoro per garantire i servizi che interessano questa Carta dei Servizi.

La costante attività di formazione, anche con sistemi di affiancamento, permette di aggiornare il personale sui diversi aspetti che caratterizzano le professioni aziendali in un’ottica di costante miglioramento.

III. LA CERTIFICAZIONE AZIENDALE

Consiag Servizi Comuni S.r.l. ha un sistema di gestione certificato secondo le norme ISO 9001 (Qualità), ISO 14001 (Ambiente), ISO 45001 (Sicurezza) e dell’UNICE 11352-ESCO rilasciate dall’ente Det Norske Veritas (DNV).

La certificazione rappresenta l’impegno concreto della società verso la gestione integrata delle tematiche della qualità dei servizi offerti e del rispetto ambientale e sociale.

Essa rappresenta una tappa di miglioramento lungo un percorso che Consiag Servizi Comuni S.r.l. continuerà a sviluppare nei prossimi anni, ponendosi come obiettivo il continuo miglioramento del servizio nell’ottica della sostenibilità sociale ed ambientale.



IV. CARTA DEI SERVIZI

1. PREMESSA

La Carta dei Servizi rappresenta lo strumento con il quale Consiag Servizi Comuni S.r.l. mantiene un rapporto diretto e trasparente con l'utenza al fine di meglio definire e migliorare il livello di qualità dei propri servizi.

La Carta dei Servizi rappresenta dunque un'occasione di dialogo con la clientela che viene informata sui servizi e sugli impegni che la Società assume nei confronti degli stessi relativamente ai servizi da essa erogati.

Ogni cliente vi può fare riferimento per conoscere i servizi erogati e formulare suggerimenti utili a Consiag Servizi Comuni S.r.l. per migliorare le proprie prestazioni.

Il concetto di Carta dei Servizi, assimilabile ad un patto scritto tra le Aziende e gli utilizzatori con l'assunzione di impegni e doveri, ha avuto origine, nell'ambito dei servizi pubblici, da una direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27/01/94 riguardante i "Principi sull'erogazione dei servizi pubblici" e ora anche dalle seguenti disposizioni legislative: Art. 2, comma 461, della Legge 24.12.2007, n. 244 (Finanziaria 2008) e dell'art. 147 del TUEL, come riformulato dal D.L. n. 174/2012 convertito Legge n. 213 del 7 dicembre 2012, le quali prevedono che è necessario garantire il controllo permanente della qualità dei servizi erogati con l'impiego di metodologie dirette a misurare la soddisfazione degli utenti.

Consiag Servizi Comuni S.r.l. ha deliberato di uniformarsi a queste direttive, dando la sua piena disponibilità ad aderire e promuovere i monitoraggi sulla qualità e producendo la carta dei servizi.

2. PRINCIPI ISPIRATORI DELLA CARTA

I principi a cui si ispira la Carta dei Servizi in base ai quali l'Azienda si impegna ad erogare i propri servizi sono:

EGUAGLIANZA ED IMPARZIALITÀ:

L'azienda garantisce la fruibilità dei servizi a tutti i cittadini, fornendo uguale trattamento a parità di condizioni del servizio prestato, sia nell'ambito del territorio comunale, sia fra le diverse categorie o fasce di utenti. L'erogazione del servizio in ogni sua forma è regolamentata in base a specifiche normative comunitarie nazionali, regionali ed aziendali, che si ispirano ai principi fondamentali di obiettività, giustizia ed imparzialità.

L'Azienda si impegna, per quanto nelle sue possibilità e competenze, a garantire e rendere più agevole l'accessibilità ai servizi alle persone diversamente abili o comunque a tutti quei soggetti appartenenti a categorie così dette "deboli".

CONTINUITÀ DEL SERVIZIO:

L’Azienda garantisce un’erogazione del servizio continua e regolare, secondo l’orario pubblicato e diffuso.

TRASPARENZA E PARTECIPAZIONE:

L’Azienda assicura l’informazione all’utenza secondo le modalità e le procedure indicate nella presente carta.

L’Azienda si impegna a valutare segnalazioni, proposte e suggerimenti pervenuti dagli utenti.

L’Azienda si impegna ad aggiornare la CARTA DEI SERVIZI dando atto dei risultati relativamente agli impegni assunti, secondo le modalità indicate nella presente carta.

L’Azienda vuole mantenere e sviluppare un rapporto costante e continuo con i propri utenti, impegnandosi a favorire la loro partecipazione e comunicazione con l’azienda

EFFICIENZA ED EFFICACIA:

L’azienda si impegna ad erogare il servizio nel rispetto degli standard assunti nella presente carta, nonché a perseguire gli obiettivi di miglioramento indicati nella carta medesima.

L’Azienda si impegna ad erogare un servizio adeguato e il più possibile rispondente alle esigenze dell’utente adottando le più opportune soluzioni tecnologiche, organizzative e procedurali, riducendo gli sprechi e cercando di contenere i costi.

3. FINALITA' DELLA CARTA

La Carta costituisce per gli utenti uno strumento di conoscenza, di partecipazione e di tutela:

COME STRUMENTO DI CONOSCENZA

- Fornisce informazioni sulla struttura e sull’organizzazione dell’azienda, sui servizi offerti e sulle modalità di prestazione dei medesimi, sulle condizioni di parcheggio, sulle modalità con cui l’utenza può relazionarsi con l’Azienda;
- Garantisce il sistema di monitoraggio della qualità del servizio erogato;
- Garantisce la pubblicazione, l’aggiornamento e la diffusione della carta, con particolare riferimento ai risultati del monitoraggio della qualità in relazione agli impegni presi ed al raggiungimento degli obiettivi programmati.

COME STRUMENTO DI PARTECIPAZIONE

- Il personale di Consiag Servizi Comuni S.r.l. fornisce al cliente tutte le informazioni inerenti il servizio offerto;
- Garantisce l’effettuazione di monitoraggi della qualità del servizio percepito dai clienti.

COME STRUMENTO DI TUTELA

- Garantisce risposta a chi abbia formulato richieste, segnalazioni, proposte o suggerimenti;
- Stabilisce e garantisce l'applicazione della procedura dei reclami.

4. OBIETTIVI DA RAGGIUNGERE TRAMITE L'APPLICAZIONE DELLA CARTA DEI SERVIZI

I principali obiettivi che Consiag Servizi Comuni S.r.l. si pone al fine di migliorare i servizi erogati sono:

INFORMAZIONE ALL'UTENZA	<ul style="list-style-type: none"> • creare i presupposti per l'informazione all'utenza sui servizi erogati, sulle tariffe e sulle modalità di accesso ai servizi attraverso <i>punti informativi</i> (come ad esempio sito web, cartelloni informativi, PMV (Pannelli a Messaggi Variabili), APP, depliant, brochure, ecc.); 	Costantemente
SODDISFAZIONE	<ul style="list-style-type: none"> • organizzare e mantenere le banche dati informatizzate, contenenti le informazioni sulle prestazioni erogate, sulle tariffe e sulle modalità di accesso ai servizi; 	Costantemente
	<ul style="list-style-type: none"> • rilevare i bisogni e il livello di soddisfazione dell'utenza per i servizi erogati; 	Ogni anno
	<ul style="list-style-type: none"> • promuovere indagini, sondaggi ed altre iniziative sul grado di soddisfazione dei servizi e sull'evoluzione dei bisogni anche attraverso la collaborazione, ad esempio, del Comune di Prato e con le Organizzazioni rappresentative dei cittadini 	Ogni anno
	<ul style="list-style-type: none"> • relazionare periodicamente sulle iniziative assunte e sul risultato di indagini e sondaggi; 	Ogni anno
	<ul style="list-style-type: none"> • promuovere e coordinare le fasi di individuazione dei fattori, degli indicatori e degli standard di qualità dei servizi così come delineati dalla "carta dei servizi"; 	Ogni anno
RECLAMI	<ul style="list-style-type: none"> • ricevere le osservazioni, le opposizioni o i reclami in qualunque forma presentati dai cittadini/utenti; 	Quotidianamente
	<ul style="list-style-type: none"> • provvedere direttamente, acquisendo tutti gli elementi necessari alla formazione del giudizio, a dare risposta all'utente per le segnalazioni che si presentano di certa e univoca definizione; predisporre l'attività istruttoria di quei reclami che non si prestano all'immediata e rapida definizione 	Costantemente

V. DESCRIZIONE DEL SERVIZIO.

Alla data attuale Consiag Servizi Comuni S.r.l. gestisce su Prato 2 parcheggi con sistema a sbarre e 2 parcheggi in struttura oltre alla gestione di tutti i parcheggi a raso dislocati nella ZTC del Comune di Prato.

I parcheggi in struttura sono disponibili per la sosta h24 per 365 giorni all'anno.

ELENCO DEI PARCHEGGI A RASO

Dislocati in tutta la ZTC del Comune di Prato

ELENCO DEI PARCHEGGI IN STRUTTURA

Serraglio – Stazione del Serraglio

Parcheggio Oberdan – Via Oberdan angolo via Curtatone

ELENCO DEI PARCHEGGI CON GESTIONE A SBARRE

Porta Fiorentina – Via Arcivescovo Martini

Piazzale Ebensee Nord – Via Camillo Benso Conte di Cavour

1. PARCHEGGI A RASO

La gestione del servizio della sosta su strada è effettuato mediante parcometri. Le aree di sosta sono individuate mediante la prevista segnaletica orizzontale di colore blu e la segnaletica verticale che riporta il periodo in cui la sosta è a pagamento.

Le zone di sosta nel territorio della città affidatarie si articolano in grandi settori.

All'interno di questi settori le zone di sosta presenti sono classificate in 3 grandi tipologie:

- Zone miste: i residenti e gli autorizzati in possesso di regolare permesso di sosta possono sostenere gratuitamente, per tutti gli altri è a pagamento;
- Zone residenti: i residenti e gli autorizzati in possesso di regolare permesso di sosta possono sostenere gratuitamente, per tutti gli altri la sosta è vietata.
- Zone a pagamento per tutti: anche i residenti e gli autorizzati devono pagare la sosta.

Le tariffe di sosta oraria sono differenziate per i vari settori.

L'orario della sosta a pagamento, dal lunedì al sabato, va dalle ore 8.00 alle ore 20.00, salvo diversa disposizione esposta in loco.

È possibile pagare il tempo di sosta nelle zone di sosta a raso con una delle seguenti modalità:

➤ A mezzo di Parcometro

Il parcometro consente all'automobilista di acquistare il tempo di sosta.

È un'apparecchiatura collettiva che gestisce numerosi posti auto con un gamma di funzioni tecnologiche che danno un'immagine positiva della città.

I parcometri garantiscono una maggiore rotazione e migliori possibilità di sosta.

Il biglietto comprova l'avvenuto pagamento, rassicurando l'utente.

Le informazioni riportate sul biglietto (data e ora di fine sosta, prezzo pagato, etc..) permettono anche un facile controllo.

I nostri parcometri offrono le migliori prestazioni per una gestione moderna della sosta e sono facili da utilizzare:

- con monete di diverso taglio (da 0,05 cent/€ a 2,00 €);
- con bancomat e carte di credito utilizzando i lettori POS



➤ a mezzo buoni di parcheggio prepagati “Gratta & Sosta”

I buoni parcheggio denominati “Gratta & Sosta” consistono in una scheda da esporre sull'auto, su tale buono l'utente dovrà riportare la targa del mezzo interessato alla sosta e dovrà inoltre raschiare l'apposita pellicola per individuare anno, mese, giorno, e, nel caso di gratta e sosta orari anche ora e minuto da cui ha decorrenza la sosta (trenta giorni di calendario per i mensili e 1 ora per gli orari).

I “Gratta & Sosta” hanno importi differenziati asseconda della zona di sosta scelta.

I buoni “Gratta & Sosta” sono acquistabili presso le rivendite autorizzate; coloro che necessitano di rilascio fattura possono acquistarli direttamente presso l'ufficio front-office della Società sito nel sottopasso della Stazione del Serraglio in via Felice Cavallotti 1 Prato

➤ Con il cellulare tradizionale e lo smartphone

È possibile pagare la sosta con il cellulare tradizionale e con smartphone, a condizione che l'operatore telefonico sia Wind-Tre o Vodafone, attraverso l'invio di un sms.

Per coloro che detengono uno smartphone è prevista possibilità di avvalersi del pagamento attraverso app, in tal caso le app disponibili sono, oltre a quella offerta dall'Azienda (CSC Parking), con la quale sono garantite le tariffe previste dal tariffario comunale senza l'applicazione di nessuna commissione, Easy Park, Telepass, DropTicket, Servizi in Rete e My Cicero.

Ogni sistema utilizza una propria piattaforma e mette a disposizione dell'utenza servizi dedicati e svariate modalità per pagare la sosta effettuata tramite lo smartphone.

Tutti i sistemi in uso permettono di pagare anche solo gli effettivi minuti di sosta con un clic dallo smartphone dopo aver scaricato gratuitamente l'applicazione dagli stores.

2. SOSTA SU STRADA CON AUTORIZZAZIONE PER LA SOSTA

I cittadini residenti nel Comune di Prato hanno la possibilità di richiedere direttamente a Consiag Servizi Comuni S.r.l. il permesso di sosta; infatti la Società gestisce per conto del Comune varie tipologie di permessi di sosta sintetizzabili in:

- a) residenti e domiciliati;
- b) attività economiche, carico scarico;
- c) permessi per pubblica utilità;
- d) permessi scuole;
- e) permessi medici

Le tariffe sono riportate nel tariffario del Comune.

Per il rilascio dei permessi la Società ha due Uffici, uno aperto al pubblico per il rilascio di permessi residenti e domiciliati e sito nel sottopasso della Stazione del Serraglio, l'altro che istruisce in back office tutte le richieste di permessi diverse da residenti/domiciliati e che si trova in Via Panziera 18.

L'orario di apertura dell'ufficio al Pubblico sito nel sottopasso della stazione del Serraglio è dal lunedì al sabato dalle ore 8:15 alle ore 13:00 e dalle ore 14:00 alle ore 17:30 escluso festivi.

Coloro che intendano richiedere un permesso per residenti e domiciliati possono presentarsi direttamente all'Ufficio Permessi del Seraglio senza appuntamento e con la documentazione prescritta dal disciplinare e rintracciabile nelle pagine web del Comune di Prato.

Coloro, invece, che necessitano di un permesso diverso da quello residenti e domiciliati debbono inviare la documentazione necessaria per la richiesta (evincibile dalle pagine web del Comune di Prato) attraverso l'apposito portale per il cittadino disponibile al seguente indirizzo: <https://imp.consiagservizicomuni.it/>.

L'Azienda, verificati i requisiti e riscosso l'importo previsto da tariffario, rilascia idonea autorizzazione per l'emissione del relativo permesso.

Chi sottoscrive il permesso riceve come supporto un tagliando indicante i dati del veicolo, la data di emissione e di scadenza. Tale tagliando dovrà essere esposto sul cruscotto del veicolo per non intercorrere in sanzione.

3. SOSTA SU STRADA PER DISABILI

I cittadini residenti nel Comune di Parto hanno la possibilità di richiedere direttamente a Consiag Servizi Comuni S.r.l. il contrassegno disabili ovvero un tagliando che permette alle persone disabili di usufruire di facilitazioni nella circolazione e nella sosta dei veicoli.

A partire dal 15 settembre 2015, è valido solo il "**Contrassegno europeo**" riconosciuto in tutti gli stati membri della Comunità Europea. Il permesso, consente ai cittadini italiani con disabilità di usufruire delle agevolazioni relative a **circolazione e sosta** in tutti i Paesi Ue, evitando il rischio di contravvenzioni.

Il contrassegno è strettamente personale e quindi **utilizzabile solo in presenza dell'intestatario**, non è vincolato ad uno specifico veicolo, né subordinato al possesso della patente di guida.

È sufficiente che l'intestatario lo **esponga sul parabrezza** del veicolo quando è alla guida o è accompagnato da terzi. Se il contrassegno non è esposto, il veicolo non è autorizzato a sostare o circolare usufruendo delle deroghe di cui al punto successivo e sarà sanzionato di conseguenza. Nemmeno la produzione successiva del contrassegno con la dichiarazione del titolare consentirà l'annullamento del verbale, poiché è solo l'esposizione del titolo personale che garantisce la concessione delle particolari agevolazioni riconosciute dalla legge. In tal senso si è pronunciata anche la Corte di Cassazione civile con sentenza del 4 maggio 2005, n. 8425.

Il contrassegno europeo permette di transitare nelle corsie riservate ai mezzi pubblici, di circolare nell'area pedonale, nelle zone a traffico limitato (Ztl) e a traffico controllato (Ztc), di circolare nel caso di blocco o limitazione della circolazione per motivi di sicurezza pubblica o inquinamento (domeniche ecologiche, targhe alterne...), di sostare negli spazi riservati ai veicoli delle persone disabili (tranne nelle aree di parcheggio "personalizzate"), di sostare senza limitazioni di tempo nelle aree di parcheggio a tempo determinato (sostare gratuitamente nelle aree con parcometro), di sostare nelle aree pedonali, nelle zone a traffico limitato (Ztl) e a traffico controllato (Ztc), di sostare nelle zone di divieto o limitazione di sosta (purché ciò non costituisca intralcio alla circolazione).

La durata del contrassegno dipende dal periodo indicato nel certificato del medico legale. La durata massima è di **5 anni** anche se l'invalidità è permanente.

Per maggiori informazioni sulla sosta e circolazione negli altri paesi dell'Unione europea vedi "[Contrassegno europeo per disabili](#)" al sito dell'Aci (Automobile club Italia).

La procedura di rilascio è integralmente normata dal codice della strada (artt. 188 NCdS e 381 Reg.to attuazione): il rilascio avviene a seguito di domanda indirizzata al Sindaco del Comune di residenza. In sede di visita per l'accertamento dell'invalidità la commissione medica dell'INPS può contestualmente riconoscere la capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta, indicando **espressamente** tale circostanza sul referto: in tale caso, la certificazione è sufficiente anche per il rilascio del contrassegno invalidi.

Per il rilascio occorre effettuare, previa prenotazione, la visita medico-legale presso l'Ausl e successivamente presentare richiesta presso l'Ufficio permessi di Consiag Servizi Comuni Srl; per l'avvio della procedura di rilascio dell'autorizzazione **occorre la presenza del titolare del permesso** mentre il

successivo **ritiro** dell'autorizzazione e del contrassegno può essere effettuato anche da una **terza persona munita della delega** presentando il modulo di delega.

Al momento della richiesta di rilascio/rinnovo verrà comunicata la targa del veicolo maggiormente utilizzato per accedere alla zona controllata dai varchi elettronici e qualora si intenda accedere con un veicolo diverso basterà comunicare anticipatamente la targa del veicolo che si intende utilizzare, il nome, il cognome, la data di nascita e il numero del tesserino oltre all'indicazione dell'orario in cui si intende accede alla ZTL.

Il rilascio del contrassegno è gratuito ed i tempi di rilascio/rinnovo non sono inferiori ai 7/10 giorni lavorativi dalla richiesta.

4. PARCHEGGI GESTITI CON SISTEMI A SBARRE

I parcheggi gestiti con sistemi a sbarre permettono, nel rispetto della frazionabilità della tariffe prevista dal tariffario Comunale, di poter pagare la sosta effettiva in quanto il pagamento è effettuato presso le casse automatiche appena prima di uscire dal parcheggio.

Nei parcheggi Comunali del Comune di Prato in gestione a Consig Servizi Comuni S.r.l. troviamo anche parcheggi gestiti con sistemi a sbarre quali il parcheggio di Porta Fiorentina e quello di Piazzale Ebensee Nord. Entrambi i parcheggi sono non custoditi e fruibili sia da utenti occasionali che abbonati, il sistema funziona sulla base della lettura targhe.

5. PARCHEGGI IN STRUTTURA MULTIPIANO

I parcheggi multipiano possono, in alcuni casi, concentrare le automobili in strutture al fine di ridurre, laddove possibile la sosta sulle strade e sulle piazze cittadine.

Nei parcheggi Comunali del Comune di Prato in gestione a Consig Servizi Comuni S.r.l. troviamo anche parcheggi in struttura/multipiano quali quello del Serraglio e di Oberdan.

5.1. Parcheggio del Serraglio

Il parcheggio non custodito è fruibile sia per utenti occasionali che per abbonati, il sistema funziona sulla base della lettura delle targhe. L'abbonamento è sottoscrivibile presso l'ufficio sito nel sottopasso della Stazione del Serraglio, prevede la consegna di una tessera magnetica che l'utente deve sempre portare con sé e la cui consegna prevede il deposito di una cauzione.

5.2. Parcheggio Oberdan

Il parcheggio non custodito è fruibile solo da utenti abbonati. L'abbonamento è sottoscrivibile presso l'ufficio sito nel sottopasso della Stazione del Serraglio, prevede la consegna di due tessere magnetiche (una pedonale e una carrabile) che l'utente deve sempre portare con sé e la cui consegna prevede il deposito di una cauzione. I non abbonati non possono usufruire del parcheggio.

6. RIMESSAGGIO BICICLETTE

Il rimessaggio biciclette non custodito è costituito da un'area protetta e attrezzata per la sosta di lunga durata delle biciclette all'interno di un parcheggio in struttura, disposte su delle rastrelliere. L'accesso al rimessaggio avviene attraverso cancello con apertura elettronica. L'utilizzo del parcheggio è riservato agli abbonati, l'abbonamento è sottoscrivibile presso l'ufficio sito nel sottopasso della Stazione del Serraglio, prevede la consegna di una tessera magnetica che l'utente deve sempre portare con sé e la cui consegna prevede il deposito di una cauzione. I non abbonati non possono usufruire del parcheggio bici.

VI. CONDIZIONI DEL SERVIZIO

1. DIRITTI DEGLI UTENTI

- ✓ Continuità del servizio.
- ✓ Acquisire, anche telefonicamente, le informazioni relative al servizio ed alle modalità di fruizione del medesimo.
- ✓ Ricevere un comportamento cortese e rispettoso da parte di tutto il personale in servizio.
- ✓ Al rispetto degli orari di apertura e chiusura dei parcheggi.
- ✓ All'efficienza degli impianti tecnologici.
- ✓ All'igiene e pulizia degli impianti in struttura.
- ✓ Prendere visione del regolamento del servizio.
- ✓ Riconoscere il personale a contatto con l'utenza.
- ✓ Poter inoltrare i reclami.
- ✓ Poter esprimere giudizi e proporre suggerimenti.

2. DOVERI DEGLI UTENTI E DIVIETI PARTICOLARI

Gli utenti hanno l'obbligo di osservare le prescrizioni relative all'uso del servizio e sono tenuti in ogni caso ad attenersi alle avvertenze, agli inviti ed alle disposizioni dell'azienda e del personale.

L'azienda non risponde delle conseguenze derivanti dall'inosservanza di tali norme.

Per i parcheggi in struttura agli utenti è vietato.

- ✓ Portare materiali o cose che per qualsiasi motivo possano recare danno agli altri utenti o alla struttura; in particolare è proibito portare armi salvo quanto stabilito dalle vigenti leggi in materia di detenzione e tutela della sicurezza pubblica (le munizioni devono essere custodite negli appositi contenitori), nonché sostanze pericolose o nocive (per es. bombole di gas compresso o liquido, materiale esplosivo, infiammabile, nocivo e contaminante);

- ✓ Fumare all'interno della struttura;
- ✓ Sporcare o deteriorare in qualsiasi modo la struttura;
- ✓ Distribuire volantini o materiale senza preventiva autorizzazione dell'azienda.
- ✓ L'Azienda procederà ai sensi di legge nei confronti degli utenti che non osserveranno le condizioni sopradette.

3. COME FARE PER...

ACCEDERE AI PARCHEGGI

Per accedere ai parcheggi l'utente può scaricare la app CSC Parking e cliccare sulla via di interesse o scegliere il parcheggio in struttura tra quelli fruibili anche occasionalmente aprendo in tal modo il navigatore satellitare che lo porterà a destinazione ed inoltre è possibile verificare in tempo reale la disponibilità dei posti nei diversi parcheggi in struttura fruibili anche occasionalmente sempre tramite app che attraverso i pannelli a messaggi variabili dislocati in vari punti della città.

EFFETTUARE I PAGAMENTI

Il pagamento può avvenire, per i parcheggi a raso: ai parcometri tramite contante (monete) oppure con carte di credito o bancomat tramite sistema EMW (lettore micro chip), con app, con abbonamento cartaceo; per i parcheggi in struttura fruibili anche occasionalmente e per i parcheggi con accesso gestito attraverso sbarre il pagamento può avvenire alle casse automatiche tramite contante (banconote o monete) con erogazione del resto oppure con carte di credito o bancomat tramite sistema EMW (lettore micro chip) o attraverso la app CSC Parching.

UTILIZZARE IL SISTEMA TELEPASS

Tutti i possessori di Telepass autostradale hanno diritto di accedere all'interno dei nostri parcheggi sia in struttura che gestiti con sistema a sbarre e che prevedono la fruizione occasionale utilizzando le colonne predisposte ed evidenziate con apposita segnaletica orizzontale e verticale.

Il cliente in possesso del telepass si avvicina alla colonna d'ingresso, la boa riconosce l'apparato ed alza la barriera; all'uscita si apre nuovamente la barriera permettendo l'uscita. L'importo viene addebitato al cliente, tramite riepilogo addebiti, nel primo ciclo di fatturazione utile.

Telepass proprietari ed abbonati

Tutti i proprietari e gli abbonati devono necessariamente abbinare il proprio Telepass con la propria tessera, altrimenti, utilizzando il Telepass, tutti gli importi vengono addebitati sul proprio conto corrente autostradale, abbinati al servizio telepass.

Per associare il Telepass alla tessera personale è necessario recarsi presso l'ufficio al pubblico sito nel sottopasso della Stazione del Serraglio.

ACQUISTARE UN ABBONAMENTO

Tutti coloro che desiderano acquistare un abbonamento devono recarsi presso l'ufficio al pubblico sito nel sottopasso della Stazione del Serraglio.

Il cliente rilascia i suoi dati al nostro operatore che li inserisce nel sistema gestionale producendo una tessera speciale prorogabile che gli permette l'accesso e l'uscita dal parcheggio nel periodo di tempo e nella fascia oraria previste dalla sottoscrizione dell'abbonamento (normalmente un mese).

Alla scadenza del mese l'abbonato ha a disposizione 4 giorni di tempo per il rinnovo in cassa automatica o manuale.

COMUNICARE CON NOI

L'assistenza ai parcheggi gestiti con sistema a sbarre e quelli in struttura è attivabile dalle casse automatiche, dai colonnini di entrata/uscita e al cancellino pedonale del Parcheggio del Serraglio oppure telefonando al numero 0574/870669 o al numero 366/7640811 o al numero 055/6232013 con orario 24H su 24H tutti i giorni dell'anno.

Il centralino dell'Ufficio al pubblico, sito in via Panziera 18 risponde al numero 0574/870560 dal lunedì al venerdì in orario 08:30-13:00 e 14:30-17:00, il sabato dalle ore 08:30 alle ore 13:00.

L'ufficio al pubblico, presente nel sottopasso della stazione del Serraglio in via Felice Cavallotti 1, è aperto al pubblico dal Lunedì al Sabato con orario dalle ore 08:15 alle ore 13:00 e dalle 14:00 alle 17:30.

Le informazioni sui servizi resi sono inoltre disponibili sul sito internet di Consiag Servizi Comuni S.r.l.: www.consiagservizicomuni.it.

SEGNALARE UN INCIDENTE O ATTI VANDALICI AVVENUTI ALL'INTERNO DEL PARCHEGGIO

E' possibile segnalare un incidente o un atto vandalico attraverso il portale del cittadino accessibile dal sito web: <https://imp.consiagservizicomuni.it/>.

INOLTRARE RECLAMI E SUGGERIMENTI

Reclami, suggerimenti, proposte ed osservazioni possono essere inoltrate utilizzando le seguenti modalità:

UFFICI

- Presso l'ufficio al Pubblico del Serraglio, in via Felice Cavallotti, dove l'operatore aprirà a sistema un apposito ticket.

POSTA ORDINARIA

- al seguente indirizzo: Consiag Servizi Comuni S.r.l. via Ugo Panziera 16 – 59100 Prato.

E-MAIL

- indirizzo di posta elettronica: sportello@consiagservizicomuni.it
- attraverso il portale del cittadino accessibile dal sito web: <https://imp.consiagservizicomuni.it/>.

L'Azienda si impegna a comunicare all'utente:

- la presa in carico, ove possibile, al momento del ricevimento del reclamo.
- la risposta scritta entro 30 giorni dalla data del ricevimento del reclamo. Solo in casi eccezionali, espressamente motivati, la risposta definitiva potrà essere fornita entro 45 giorni. Non è garantito il rispetto dei termini nel caso in cui la segnalazione sia inoltrata seguendo modalità diverse da quelle indicate.

Collegandosi al sito www.consiagservizicomuni.it gli utenti possono:

- trovare informazioni e chiarimenti generali;

- consultare le tariffe vigenti;
- scaricare copia della Carta del Servizio e dei Regolamento del parcheggio;
- scaricare la modulistica necessaria per la richiesta di abbonamenti;
- leggere tutte le novità relative ad eventuali promozioni.

Gli utenti utilizzando il portale del cittadino accessibile dal sito web: <https://imp.consiagservizicomuni.it/> possono richiedere:

- informazioni per il rilascio di permessi sosta previsti dai disciplinari del Comune di Prato
- le fatture delle soste effettuate;
- informazioni su abbonamenti;
- convenzioni per i parcheggi gestiti con sistema a sbarre.

4. SANZIONI AMMINISTRATIVE A CARICO DEGLI UTENTI

Le aree di sosta su strada sono regolamentati dalle norme del Codice della strada. Gli ausiliari del traffico di Consiag Servizi Comuni S.r.l. rilevano le seguenti sanzioni:

- ✓ Sosta in area di sosta limitata temporalmente senza azionare il dispositivo di controllo (ticket).
- ✓ Sosta in zona regolamentata a pagamento oltre il tempo consentito dal dispositivo di controllo.
- ✓ Sosta in zona regolamentata a pagamento con impiego errato del dispositivo di controllo.
- ✓ Sosta nello spazio riservato alla sosta di veicoli per persone invalide all'interno del parcheggio a pagamento.
- ✓ Sosta lungo la corsia di canalizzazione di accesso/uscita parcheggio.
- ✓ Sosta in zona di sosta in modo non conforme alla segnaletica.
- ✓ Sosta in zona di sosta invadendo lo spazio contiguo.
- ✓ Sosta in prossimità di segnali verticali occultandone la vista.
- ✓ Sosta sul passaggio pedonale in area di parcheggio a pagamento.
- ✓ Sosta sull'attraversamento pedonale in area di parcheggio a pagamento.
- ✓ Sosta allo sbocco del passo carrabile di accesso al parcheggio.
- ✓ Sosta che impedisce l'accesso o lo spostamento di altro veicolo in sosta regolare.
- ✓ Sosta in seconda fila a fianco di area di sosta a pagamento.
- ✓ Sosta allo sbocco di area di parcheggio intralciando entrata o uscita.

L'accertamento delle infrazioni in materia di sosta all'interno delle aree comunali in cui è stata identificata la gestione della sosta a pagamento e della sosta residenti è effettuata direttamente dalla società Consiag Servizi Comuni S.r.l. attraverso gli Ausiliari della Sosta.

Gli Ausiliari impiegati sono muniti di attestato di idoneità rilasciato dal Comando della Polizia Municipale del comune affidatario del servizio, previo corso tecnico-pratico ed esame finale.

Gli Ausiliari della Sosta hanno quindi il compito di controllo della sosta negli spazi a pagamento (righe blu).

Le aree di sosta su strada sottostanno alla disciplina del Codice della Strada; nel dettaglio, gli articoli che vengono applicati sono:

- Art. 157 e s.m.i. – Arresto, fermata e sosta dei veicoli senza esporre il titolo autorizzativo
- Art. 158 e s.m.i., comma 2 e comma 10 – Divieto di fermata e di sosta dei veicoli - titolo autorizzativo di sosta scaduto

Dopo l'accertamento effettuato dagli Ausiliari segue la redazione di un preavviso di verbale di contestazione, applicando una sanzione amministrativa di importo diverso a seconda del tipo violazione riscontrata, ai sensi di quanto previsto dal Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada.

La legge prevede che entro cinque giorni dall'accertamento la sanzione possa essere pagata ridotta del 30%.

Il pagamento della sanzione in forma ridotta può essere effettuato con bollettino di CCP sul conto dedicato intestato alla Polizia Municipale del Comune in cui la violazione è stata rilevata.

Il verbale viene gestito direttamente dal Comando di Polizia Municipale al quale spetta l'intera procedura.

Eventuali ricorsi alle infrazioni accertate e debitamente notificate, potranno essere inoltrati al Prefetto o al Giudice di Pace nei termini e nei modi previsti dalle leggi vigenti.

VII. FATTORI ED INDICATORI DELLA QUALITÀ'

Uno degli obiettivi di Consiag Servizi Comuni S.r.l. è quello di migliorare la qualità del servizio erogato per confermare la fiducia dei propri clienti e per acquisire sempre nuova clientela.

La qualità percepita del servizio può essere influenzata da una serie di fattori fondamentali che caratterizzano diversi aspetti del parcheggio (ad esempio: sicurezza, funzionalità ed accessibilità, etc.) e, nell'ambito di ciascuno di essi, da specifici indicatori della qualità (ad esempio per la sicurezza: denunce varie, furti ed atti vandalici, etc..) che rappresentano i livelli delle prestazioni del servizio erogato.

1. FATTORI DI QUALITÀ

INFORMAZIONI: Disponibilità e facilità di accesso alle informazioni per l'utenza.

Il centralino dell'Ufficio al pubblico risponde al numero 0574/870560 dal lunedì al venerdì in orario 08:30-13:00 e 14:30-17:00, il sabato dalle ore 08:30 alle ore 13:00.

Tutti i parcheggi sono dotati di cartelli informativi circa le tariffe della sosta, le quali sono anche presenti su sito internet.

Il personale a contatto con il pubblico è stato formato per rispondere alle domande anche in lingua inglese. Tutti i parcheggi delimitati con barriera gestiti da Consiag Servizi Comuni S.r.l. presentano l'indicazione relativa alla disponibilità o meno di posti auto (segnalazione di "libero" o "occupato").

La disponibilità dei posti è continuamente aggiornata sulla APP della Società e sui pannelli a messaggio variabile presenti sul territorio della città di Prato.

SICUREZZA: Disponibilità di un sistema di tutela della incolumità degli utenti e di risposta alle emergenze.

Tutti i parcheggi con sbarre sono dotati di un controllo automatizzato degli accessi e sono dotati di apertura remotizzata, che consente alla Centrale Operativa, in funzione 24 ore su 24, di aprire i varchi con tempestività in caso di necessità o emergenze.

Tutti i parcheggi con sbarre sono, inoltre, dotati di citofono attraverso il quale i Clienti possono comunicare con l'operatore presente presso la Centrale Operativa.

Tutti i parcheggi con sbarre sono dotati di un impianto di videosorveglianza posto a tutela delle strutture monitorato h24 dalla Centrale Operativa, le cui registrazioni sono conservate in conformità alle disposizioni di materia di privacy e che costituisce un forte deterrente per atti vandalici e furti.

Per tutti i parcheggi è in vigore un piano di manutenzione periodico degli impianti, delle attrezzature e dei presidi antincendio. In caso di allarmi un sistema di controllo e vigilanza in remoto h24 permette di intervenire tempestivamente.

ACCESSIBILITÀ: Disponibilità di aree di sosta e possibilità di accesso alle persone diversamente abili.

Ogni parcheggio gestito da Consiag Servizi Comuni S.r.l. ha almeno 1 posto ogni 50 riservato alle persone diversamente abili, adeguatamente segnalati con apposita segnaletica orizzontale e verticale.

In tutti i parcheggi sotterranei sono presenti ascensori che consentono la piena mobilità anche alle persone diversamente abili.

FUNZIONALITÀ: Continuità del servizio, disponibilità e funzionalità dei sistemi di pagamento.

I sistemi di monitoraggio e manutenzione delle strutture, assicurano la continuità del servizio e la tempestività degli interventi in caso di malfunzionamenti e guasti.

Il numero delle casse automatiche e dei parcometri è valutato in rapporto ai posti auto gestiti. Ogni cassa automatica è identificata da segnaletica che ne agevola il riconoscimento a distanza.

Gli addetti di Consiag Servizi Comuni S.r.l., verificano sistematicamente il grado di funzionamento e segnalano necessità di interventi di manutenzione o riparazione.

Tutte le casse automatiche e i parcometri sono inoltre collegati in rete alla centrale operativa ed inviano in modo automatico le segnalazioni di malfunzionamento alla centrale dati per consentire un tempestivo intervento.

Le casse accettano pagamenti in contante (banconote e monete), bancomat e carte di credito, mentre i parcometri accettano monete, bancomat e carte di credito.

PULIZIA E CONFORT LOCALI: Disponibilità di aree pulite e in buone condizioni igieniche.

Tutti i parcheggi in struttura sono soggetti ad interventi di pulizia per la rimozione dello sporco, la vuotatura dei cestini e periodicamente la pulizia dei pavimenti.

In caso di episodi di sversamento all'interno dei parcheggi (es. carburante, olio), sono immediatamente attivate, procedure di emergenza previste dal sistema aziendale certificato secondo la norma ISO 14001.

Ad ogni fattore ed indicatore di qualità è associato uno standard di prestazione che l'Azienda si impegna a perseguire.

Lo standard può essere formulato sulla base di indicatori quantitativi, cioè direttamente misurabili, e sulla base di indicatori qualitativi, senza fare diretto riferimento a valori quantitativamente misurabili.

Al fine della verifica della qualità del servizio offerto, l'azienda si impegna a valutare le proprie prestazioni sulla base dei seguenti fattori, indicatori ed unità di misura, che si impegna a monitorare durante l'erogazione del servizio, con l'intento di consolidare gli standard già raggiunti e di perseguire in corso dell'anno gli standard obiettivo. L'azienda si impegna altresì a rendere noti gli esiti del monitoraggio, anche in relazione a quanto previsto nella seguente carta.

Fattori ed indicatori sono definiti distintamente per i parcheggi a raso (Tab. 1) e per i parcheggi in struttura/multipiano (Tab. 2).

Arearie di sosta su strada (Tab. 1)

Fattori di Qualità	
<i>Indicatori</i>	<i>Unità di misura</i>
Sicurezza	
Denunce varie	N° denunce-anno; N° denunce anno / posti auto
<i>Livello di soddisfazione dell'utente</i>	<i>Da indagine customer satisfaction</i>
Funzionalità ed accessibilità	
Posti riservati ai disabili e/o altre categorie deboli	N° posti riservati / posti auto totali
Fuori servizio tecnico dei parcometri ¹	N° guasti- anno per parcometro
Danneggiamenti da terzi ai parcometri	N° danneggiamenti - anno per parcometro
<i>Livello di soddisfazione dell'utente</i>	<i>Da indagine customer satisfaction</i>
Offerta servizi, aspetti relazionali, informazioni, front office	
Modalità di pagamento della sosta	N° tipologie
Punti vendita	N° rivendite / posti auto
N° Parcometri	N° parcometri per posti auto
Segnaletica specifica	Si / No
Ufficio relazioni con il pubblico	Si / No
Apertura del servizio di sportello	Orario;
Centralino telefonico per informazioni	Si / No; N° linee telefoniche; orario;
Sito internet; e-mail	Si / No
Reclami scritti	N° reclami; tempo massimo di risposta ai reclami
<i>Livello di soddisfazione dell'utente</i>	<i>Da indagine customer satisfaction</i>

Parcheggi in struttura (Tab. 2)

Fattori di Qualità	
<i>Indicatori</i>	<i>Unità di misura</i>

1 Per fuori servizio tecnico dei parcometri si intende la mancata funzionalità dello stesso oltre il termine di intervento tecnico (in media l'intervento è eseguito entro circa 3 ore dalla segnalazione del fuori servizio).

Sicurezza	
Denunce varie	N° denunce-anno; N° denunce anno / posti auto
Furti e atti vandalici	N° episodi-anno; N° episodi anno / posti auto
Incidenti	N° tv a c.c. / posti auto
Dispositivi tv a c.c.	Si / No
Possibilità di contattare l'operatore	N° episodi-anno; N° episodi anno / posti auto
Livello di soddisfazione dell'utente	Da indagine customer satisfaction
Pulizia e attenzione per l'ambiente	
Frequenza dello spazzamento	- Ogni k giorni
Servizi igienici: presenza e pulizia	- Si / No; ogni k giorni
Cestini rifiuti: vuotatura	- N° cestini / N° posti auto; ogni k giorni
Livello di soddisfazione dell'utente	- Da indagine customer satisfaction
Accessibilità e funzionalità	
Guasti sbarre	N° guasti-anno
Guasti casse automatiche	N° guasti-anno
Posti riservati ai disabili e/o altre categorie deboli	N° posti riservati / posti auto totali
Segnaletica in ingresso libero/occupato	Si / No
Ascensori	Si / No
Guasti ascensori	N° guasti-anno
Livello di soddisfazione dell'utente	Da indagine customer satisfaction
Offerta servizi, aspetti relazionali, informazioni, front office	
Cassa automatica	Si / No
Pagamento tramite operatore	Si / No
Segnaletica specifica	Si / No
Presenza personale	Numero giornate con presenza operatore
Servizi aggiuntivi	Numero e tipologia
Livello di soddisfazione dell'utente	Da indagine customer satisfaction

2. INDAGINE DI CUSTOMER SATISFACTION

L'azienda effettua, una volta l'anno, un monitoraggio della qualità percepita dagli utenti, tramite indagine a campione, sui fattori di seguito indicati.

- Sicurezza.
- Pulizia e attenzione all'ambiente.
- Accessibilità e funzionalità.
- Aspetti relazionali, informazioni, front office.

impegnandosi altresì a rendere noti gli esiti dei monitoraggi.

Gli obiettivi dell'indagine di *customer satisfaction* sono:

- rilevare la qualità del servizio percepita dall'utenza in base ai fattori di qualità sopra descritti;

- segmentare le percezioni secondo le diverse tipologie di utenza: parcheggi su strada per i parcheggi in struttura;
- rilevare le aspettative della clientela per i diversi fattori di qualità del servizio erogato;
- identificare le aree di forza e debolezza del servizio offerto in relazione alle attese del cliente per individuare eventuali azioni di miglioramento;
- contribuire al miglioramento del servizio pubblicando i risultati dell'indagine nella CARTA DEI SERVIZI.

L'indagine viene svolta tramite interviste dirette agli utenti del servizio e attraverso questionari da compilare on-line. La dimensione del campione viene calcolata separatamente per le aree di sosta su strada e per quelle in struttura ed è tale da garantire che il campione sia significativamente rappresentativo della popolazione. La popolazione viene calcolata in base al numero di posti auto gestiti dall'Azienda.

3. TRATTAMENTO DEI DATI SENSIBILI

L'Azienda effettua il trattamento dei dati sensibili riguardanti gli utenti con modalità atte ad assicurare il rispetto dei loro diritti ed adotta le misure occorrenti per facilitare l'esercizio dei diritti ai sensi dell'Art. 13 della L. 675/1996 e sue modifiche.

Ai sensi dell'Art. 13 del D. Lgs. 135/1999 è consentito il trattamento dei dati in possesso dell'Azienda al fine del riconoscimento di esoneri, agevolazioni o riduzioni tariffarie. Il trattamento può comprendere la diffusione dei dati nei soli casi in cui ciò sia indispensabile per la trasparenza dell'attività di cui sopra, in conformità alle leggi e per finalità di vigilanza e di controllo conseguente all'attività medesima.

Il trattamento dei dati da parte dell'Azienda non è soggetto a notificazione ai sensi dell'Art. 7 della L.675/1996. L'Azienda è comunque tenuta a fornire a chiunque ne faccia richiesta gli elementi di cui al comma 4 del medesimo articolo.

VIII. RELAZIONI CON GLI UTENTI

1. UFFICIO RELAZIONI CON IL PUBBLICO

L'Ufficio al Pubblico di Consiag Servizi Comuni è programmato e articolato nelle seguenti modalità:

- per il rilascio di permessi residenti e domiciliati e per vendita di abbonamenti sia di parcheggi a raso che in struttura:
 - Prato – parcheggio del Serraglio, via Felice Cavallotti al n. 42
Orario:
dal lunedì al sabato dalle ore 8:15 alle ore 13:00 a dalle ore 14:00 alle 17:30
Telefono 0574 401621

Funzioni.

- vendita di abbonamenti;
- vendita gratta e sosta;

- il rilascio dei permessi di sosta e accesso per la ZTL e ZTC;
 - acquisire reclami, richieste, segnalazioni, proposte e suggerimenti degli utenti relativi al servizio fornito dall'azienda, distribuendo modelli per facilitarne l'inoltro in forma scritta;
 - fornire informazioni all'utenza sulle modalità di inoltro dei reclami.
- Prato – Via Ugo Panziera al civico 18
Solo per pratiche di richiesta contrassegno disabili e previo appuntamento da richiedere telefonando al numero 0574/870560 dal lunedì al venerdì in orario 08:30-13:00 e 14:30-17:00, il sabato dalle ore 08:30 alle ore 13:00

Funzioni.

- Istruttoria pratiche richiesta contrassegno disabili;
- Consegna contrassegno disabili;
- Rilascio dei permessi di sosta e accesso per la ZTL e ZTC diversi da quelli residenti e domiciliati, il servizio è svolto in back office, una volta verificati i requisiti ed effettuato il pagamento il permesso dovrà essere ritirato presso l'ufficio del Serraglio;
- Gestione di tutte le richieste inviate attraverso il portale del cittadino;
- Acquisire reclami, richieste, segnalazioni, proposte e suggerimenti degli utenti relativi al servizio fornito dall'azienda inviati attraverso mail e il portale del cittadino.

2. TRASPARENZA ED ACCESSO CIVICO

Oltre quanto stabilito nella presente Carta, Consiag Servizi Comuni S.r.l. è sottoposto a quanto disciplinato nel D.lgs 33/2013 così come modificato dal decreto legislativo n.97 del 25 maggio 2016 che introduce una serie di nuove norme in particolare riguardanti la trasparenza e l'accesso civico ai dati delle P.A. adottando pienamente le linee guida dettate dal FOIA (Freedom of information act) ovvero si prevede una nuova forma di accesso civico, da parte di chiunque, indipendentemente dalla titolarità di situazioni giuridicamente rilevanti, in relazione a tutti i dati e documenti detenuti dalle P.A., ulteriori rispetto a quelli oggetto di pubblicazione, nel rispetto dei limiti relativi alla tutela degli interessi giuridicamente rilevanti. Il rilascio dei documenti richiesti in formato elettronico o cartaceo è gratuito, salvo il rimborso del costo effettivamente sostenuto e documentato dalla P.A. per la riproduzione dei supporti materiali.

L'accesso civico è richiedibile esperendo la procedura descritta nella sezione "Società Trasparente" all'URL https://consig.portaleamministrazionetrasparente.it/pagina770_accesso-civico.html.

E' garantita la risposta secondo quanto prescritto dalla legge.

3. PERSONALE A CONTATTO CON LA CLIENTELA

Il personale su strada di Consiag Servizi Comuni S.r.l. in divisa e con tessera di riconoscimento visibile durante lo svolgimento dei compiti di controllo è sempre disponibile a fornire informazioni ai cittadini ed è stato formato a rispettare il seguente codice di comportamento:

- ✓ rispondere alle richieste di informazione con prontezza, precisione e con un linguaggio chiaro e comprensibile;
- ✓ dimostrare disponibilità e rispetto dei diritti dei Clienti;
- ✓ evitare discussioni, non rispondere in modo polemico ed eventuali critiche o commenti, mantenere un atteggiamento positivo e conciliatore;
- ✓ evitare ogni comportamento o dichiarazione che possa danneggiare l'immagine dell'Azienda od essere incompatibile con il ruolo svolto o in contrasto con le disposizioni aziendali;
- ✓ portare in modo ben visibile l'apposita tessera di riconoscimento oppure, se operatore telefonico, dichiarare le proprie generalità all'inizio della conversazione.

Gli Ausiliari della Sosta, selezionati in base a requisiti specifici, sono stati formati attraverso un corso d'abilitazione professionale tenuto dal Comando di Polizia Municipale del Comune affidatario del servizio, integrato da corsi di aggiornamento sempre con il coordinamento del Comando stesso, riguardante i seguenti argomenti:

- quadro normativo relativo alla figura di ausiliario della sosta, con approfondimenti specifici sul personale dipendente da impresa esercente il servizio di concessione e di gestione della sosta (art. 17, comma 132, legge n. 127/1997);
- standard qualitativi del servizio;
- organizzazione del servizio;
- regolamento delle aree di sosta dei Comuni affidatari del servizio;
- status giuridico dell'ausiliario della sosta e relative conseguenze;
- norme comportamentali;
- esercitazioni pratiche sull'uso e sulla compilazione dei documenti impiegati per l'accertamento delle violazioni.

IX ANALISI DI DETTAGLIO SUL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SOSTA A PAGAMENTO NEL COMUNE DI PRATO

Rilievo dell'intero sistema degli stalli di sosta a pagamento su tutto il territorio comunale, sua articolazione per vie con corrispondente numero di stalli di sosta e tipologia di tariffa, definizione dell'indice di rotazione per vie o zone omogenee.

Sommario

Premessa.....	3
1. Obiettivi.....	3
2. Il sistema della sosta a pagamento nel Comune di Prato.....	3
2.1 Strade e piazze ricadenti all'interno della ZTC.....	6
3. Zone Omogenee.....	10

3.1 Zona 1 – CENTRO STORICO.....	12
3.2 Zona 2 – VALENTINI.....	13
3.3 Zona 3 – PISTOIESE.....	14
3.4 Zona 4 – MONTEGRAPPA.....	15
3.5 Zona 5 – BOLOGNA.....	16
3.6 Zona 6 – EBENSEE.....	17
4. Durata della sosta - indice di rotazione.....	18
4.1 Analisi dei dati.....	21
4.1.1 Zona 1 – Centro Storico.....	21
4.1.2 Zona 2 – Valentini.....	22
4.1.3 Zona 3 – Pistoiese.....	23
4.1.4 Zona 4 – Montegrappa.....	23
4.1.5 Zona 5 – Bologna.....	23
4.1.6 Zona 6 – Ebensee.....	24
5. Parcheggi in struttura.....	25
5.1 Parcheggio Ebensee Nord.....	38
5.2 Parcheggio Porta Fiorentina.....	40
5.3 Parcheggio del Serraglio.....	43
6. Rilievo del sistema degli stalli di sosta nella Zona a Traffico Controllato (ZTC).....	46
7. Considerazioni finali.....	47
8. Allegati.....	48

Premessa

Il sistema degli stalli per la sosta a pagamento nel Comune di Prato è molto ampio e articolato. Al fine di poter effettuare una gestione efficace ed efficiente, è necessario creare un database facilmente leggibile e interrogabile, contenete i dati del rilievo dell'intero sistema degli stalli di sosta, completo di tariffe e dati sulla tipologia di utenti. Inoltre, al fine di offrire un buon livello del servizio, è fondamentale tenere monitorato l'indice di rotazione della sosta: parametro questo di non facile determinazione ma estremamente importante. Il presente report si pone l'obiettivo analizzare l'intero sistema degli stalli di sosta a pagamento su tutto il territorio comunale, scendendo nel dettaglio della sua articolazione per singole vie e zone, creare un relativo database, definire l'indice di rotazione medio della sosta e analizzare i dati della sosta, proponendo anche soluzioni migliorative. Nel seguito è riportata l'attività svolta da Consiag Servizi Comuni quale gestore del sistema della sosta a pagamento nel Comune di Prato.

1. Obiettivi

Effettuazione del rilievo dell'intero sistema degli stalli di sosta a pagamento su tutto il territorio comunale, sua articolazione per vie con corrispondente numero di stalli di sosta e tipologia di tariffa, la creazione di relativo database, la definizione dell'indice di rotazione per vie o zone omogenee.

Il presente report è stato redatto tramite un'attività di rilievo, censimento e catalogazione degli stalli attualmente presenti, oltre che un'analisi dei dati disponibili sul software gestionale in uso per il monitoraggio degli apparati tecnologici della sosta.

2. Il sistema della sosta a pagamento nel Comune di Prato

L'attuale sistema di gestione della sosta nella città di Prato prevede tre zone principali:

- f) due Zone a Traffico Limitato (ZTL A e ZTL B)
- g) una Zona a Traffico Controllato (ZTC)
- h) la restante parte della città, in cui la sosta è libera.

L'attuale sistema di controllo del traffico e della sosta prevede quindi tre zone, ovvero una Zona a Traffico Limitato (ZTL) centrale tipo "A", una ZTL tipo "B" che si sviluppa attorno alla precedente, e una Zona a Traffico Controllato (ZTC).

La Zona a Traffico Limitato tipo "A" comprende le vie e piazze principali del centro storico della città. Nella ZTL A il transito e la sosta dei veicoli è limitato a determinate categorie autorizzate. Il controllo degli accessi avviene tramite varchi elettronici.

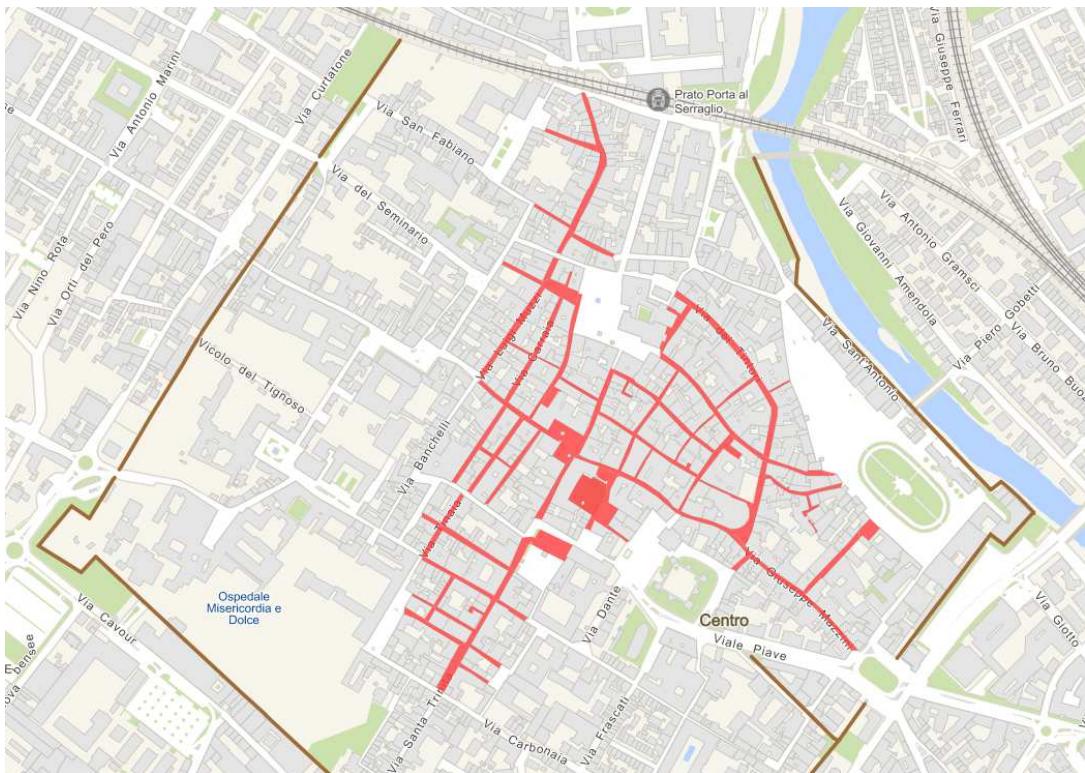


Figura 2.1 Zona a Traffico Limitato "A" 0-24

La Zona a Traffico Limitato tipo "B" comprende alcune vie e piazze del centro storico della città più "periferiche" rispetto alla ZTL A ma comune sempre all'interno del centro storico della città. Nella ZTL B il transito dei veicoli è limitato a determinate categorie autorizzate dalle ore 07.30 alle ore 18.30 di ogni giorno, la sosta è limitata a determinate categorie autorizzate.

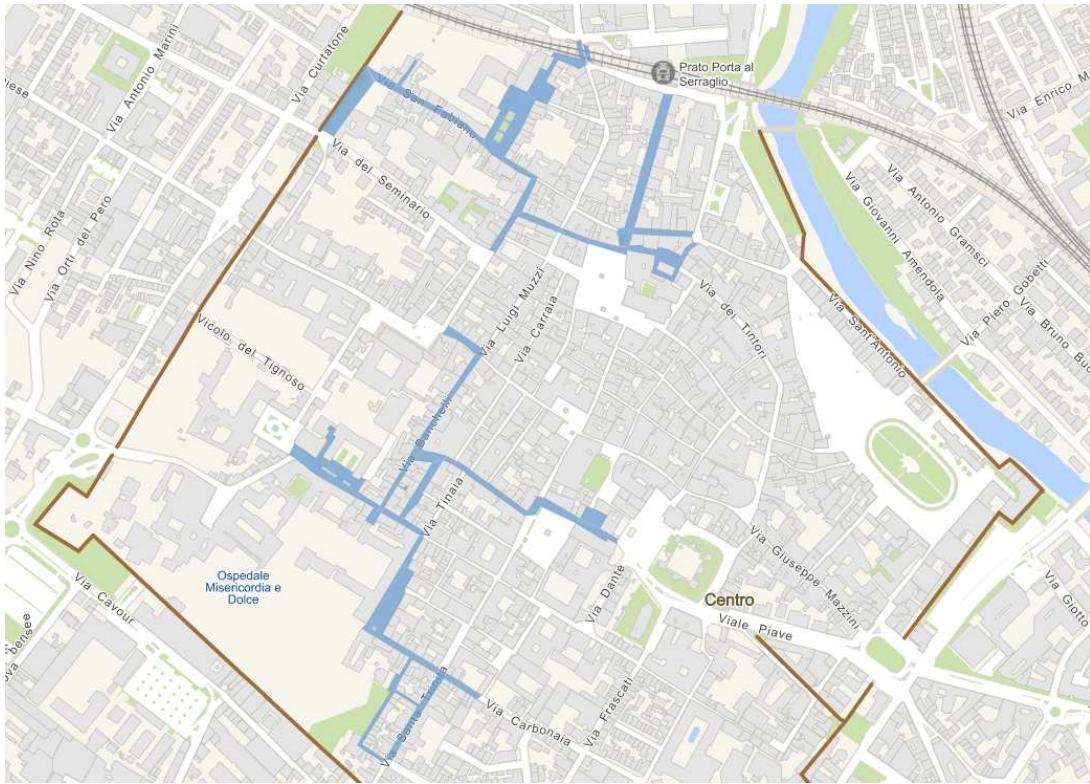


Figura 2.2 Zona a Traffico Limitato "B" 7.30-18.30

La Zona a Traffico Controllato è molto più estesa delle precedenti e comprende molte vie e piazze della città. Nella ZTC la sosta è a pagamento dalle ore 08 alle ore 20 di ogni giorno feriale, eccetto per determinate categorie autorizzate.

Nella disciplina della sosta a pagamento rientrano dunque tutte le strade e piazze ricadenti all'interno della Zona a Traffico Controllato (ZTC).

La delimitazione dell'attuale ZTC è quella riportata nell'ordinanza numero 263 del 10/02/2020. L'ordinanza riporta l'estensione della **Zona a Traffico Controllato** (ZTC) nell'allegato 1, mentre la disciplina dei permessi è riportata nell'allegato 2.



Figura 2.3 – Zona a Traffico Controllato

Nella ZTC gli stalli per la sosta sono disposti:

- lungo i margini di strade e/o piazze (sosta su strada)
- all'interno di aree di sosta regolate con sistema controllo accessi
- all'interno di parcheggi in struttura, regolati anch'essi con sistema controllo accessi.

Attualmente le aree di sosta regolate con sistema controllo accessi (sbarre) sono tre:

- parcheggio "Porta Fiorentina", Via Arcivescovo Martini;
- parcheggio "Ebensee Nord", Piazzale Ebensee nord;
- parcheggio in struttura del "Serraglio", Via Felice Cavallotti.

2.1 Strade e piazze ricadenti all'interno della ZTC

Il testo dell'ordinanza 263/2020 riporta l'elenco delle strade e piazze ricadenti nella ZTC per le quali la sosta è disciplinata a pagamento, gli orari e i giorni stabiliti (dalle ore 08 alle ore 20 di ogni giorno feriale) e per ciascuna di esse indica le rispettive categorie autorizzate alla sosta tramite permesso.

Si riporta di seguito l'elenco delle strade e piazze con sosta a pagamento.

ZTC Interno Cinta:

- **Via Marianna Nistri;**
- **Via Datini;**
- **Via dei Sassoli;**
- **Via della Fortezza;**
- **Via San Giovanni;**
- **Via Carbonaia, tratto compreso tra via Frascati e via dei Migliorati;**
- **Via Frascati;**
- **Via del Ceppo Vecchio;**
- **Piazza degli Innocenti;**
- **Via dei Migliorati;**
- **Via Dante;**
- **Via Sant'Jacopo, tratto compreso tra via Frascati e via I. Modesti;**
- **Viale Piave;**
- **Via Rosa Gattorno;**
- **Via del Melograno;**
- **Via S. Antonio;**
- **Via San Giorgio.**
- **Piazza San Francesco,**
- **Piazza Mercatale,**
- **Piazza San Domenico,**
- **Piazza San Marco.**

ZTC A:

- **Via Tiziano;**
- **Viale Vittorio Veneto;**
- **Galleria Vittorio Veneto;**
- **Piazza Europa;**
- **Via Giotto;**
- **Largo Giotto;**
- **Via Tiepolo;**
- **Via Cimabue;**
- **Piazza G. Ciardi;**
- **Viale G. Galilei (tratto compreso tra Via J. L. Protche ed il civico 13);**
- **Via J. L. Protche;**
- **Piazzale del Ponzaglio;**
- **Piazzale alla Conca di Santa Trinita;**
- **Via Cavour (tratto compreso tra Via Galcianese ed il civico 10; tratto compreso tra il civico 10 e Via Pistoiese);**
- **Via Curtatone (tratto compreso tra Via Pistoiese ed il sottopasso FS);**

ZTC B:

- **Via G. Matteotti;**
- **Via B. Buozzi;**

- **Via della Fonderia;**
- **Via P. Gobetti;**
- **Via V. Gioberti;**
- **Via F. Guicciardini;**
- **Via A. Gramsci;**
- **Via Fra' Bartolomeo;**
- **Via Santa Gonda;**
- **Via N. Gerini;**
- **Via T. Signorini;**
- **Via A. Parigi;**
- **Via A. Spadini;**
- **Via G. Fattori;**
- **Viale Montegrappa (tratto compreso tra Via Santa Gonda e Viale Vittorio Veneto);**
- **Via F. Ili Miniati;**
- **Via A. della Robbia;**
- **Via B. Buontalenti;**
- **Via Fra' Diamante;**
- **Piazzale Tosca Brunini;**
- **Via T. Di Piero;**
- **Via Donatello;**
- **Via A. Gaddi;**
- **Via F. Ili da Maiano;**
- **Via E. Campolmi;**
- **Via F. Tacca;**
- **Via Bettino;**
- **Via G. da San Gallo;**
- **Via G. Amendola;**
- **Via F. Ferrucci (tratto compreso tra Piazza San Marco e Viale della Repubblica).**
- **Via Strozzi (tratto compreso tra Via Porta al Serraglio e Via C. Battisti);**
- **Via Bologna (tratto compreso tra Piazza G. Ciardi e Via F. Moggi);**
- **Via F. Moggi;**
- **Via del Bisenzio a San Martino, tratto compreso tra via Bologna e via Ada Negri;**
- **Via E. Abati;**
- **Via A. Petri;**
- **Via A. Angiolini;**
- **Via F. Franceschini;**
- **Via A. Spano (tratto compreso tra Via Bologna e Via F. Moggi);**
- **Via A. Cerutti;**
- **Via G. Mazzoni;**
- **Via A. Franchi;**
- **Via A. M. Enriquez Agnoletti;**
- **Piazza della Gualchierina;**
- **Via dei Ciliani (tratto compreso tra Via Bologna e Via Rubieri);**
- **Via Martiri delle Foibe;**
- **Via G. Paolini;**
- **Via E. Guevara.**
- **Via Pomeria;**
- **Via Ser Jacopo da Pandolfini;**
- **Via E. Niccoli;**
- **Vicolo del Menichino;**

- **Via F. Rai;**
- **Via Q. Baldinucci (tratto tra Via Simintendi ed il vicolo del Menichino);**
- **Via Don G. Arcangeli;**
- **Via di Ponzano;**
- **Via F. Ili Giachetti;**
- **Via G. Ristori;**
- **Via Torelli;**
- **Via E. Boni (tratto compreso tra Via T. Pini e Via F. Ferrucci);**
- **Via G. Pisano;**
- **Via G. Bovio;**
- **Via del Romito (tratto tra Via Pomeria e Via C. Livi);**
- **Piazzale del Romito;**
- **Via G. Pelagatti;**
- **Via S. Marcovaldi;**
- **Piazzale dell'Agricoltura;**
- **Piazzale dell'Arte e Mestieri;**
- **Via F. Casotti;**
- **Via F. Pacchiani;**
- **Via A. Lazzerini;**
- **Via della Liberazione;**
- **Via F. Baldanzi;**
- **Via C. Livi;**
- **Piazzale Gen. G. Castellano;**
- **Via F. Rocchi;**
- **Via G. Valentini;**
- **Via Q. Baldinucci (tratto compreso tra Via Pomeria e Via Simintendi);**
- **Via G. F. Pieri;**
- **Via Fabbroni;**
- **Via A. Simintendi;**
- **Via C. Grassi;**
- **Via Masaccio;**
- **Via S. Botticelli, tratto compreso tra Via F. Ferrucci e via T. Pini/via A. Del Rigo;**
- **Via Z. Bicchierai;**
- **Via G. Marchini;**
- **Via Roma (tratto compreso tra Via Santa Trinita e Via Zarini);**
- **Via S. Vaj (tratto compreso tra Via del Castagno e Via Valentini);**
- **Via Assisi;**
- **Via T. Bertini, tratto compreso tra Via del Castagno e Via Valentini;**
- **Via Orvieto, tratto compreso tra Via del Castagno e Via Valentini;**
- **Via Marsala.**
- **Via Genova;**
- **Piazza dei Macelli;**
- **Via P. dell'Abbaco;**
- **Via della Previdenza;**
- **Via F. Petrarca;**
- **Piazzale F. Petrarca;**
- **Via C. da Prato;**
- **Via Lucca;**
- **Via Livorno;**
- **Via Pisa;**

- **Piazzale Erasmus.**
- **Via Pistoiese** (tratto compreso tra Via Don A. Ciabatti e Via dell'Alberaccio e tratto compreso tra Via Becagli e Via Cavour);
- **Via Oberdan;**
- **Via IV Novembre;**
- **Via IX Agosto;**
- **Via A. Marini** (tratto compreso tra il sottopasso FS e via Pistoiese);
- **Via F. Filzi;**
- **Via del Campaccio** (tratto compreso tra via F. Filzi ed il sottopasso FS);
- **Via R. Tofani;**
- **Via G. Mameli;**
- **Via D. Chiesa;**
- **Via S. Pellico;**
- **Via P. Maroncelli;**
- **Via dei Gobbi** (tratto compreso tra Via Pistoiese ed il sottopasso FS);
- **Via Goito;**
- **Via Palestro;**
- **Via Mentana;**
- **Via Don E. Tazzoli;**
- **Via N. Rota;**
- **Via Orti del Pero;**
- **Via G. Puccini.**

ZTC Mercato Nuovo ed Ebensee:

- **Piazza del Mercato Nuovo.**
- **Piazzale Ebensee, area sud;**

Parcheggi in struttura:

- **Via Arcivescovo A. Martini (Porta Fiorentina),**
- **Piazzale Ebensee, area nord;**
- **Via Felice Cavallotti (Serraglio);**
- **Via Oberdan (solo abbonati).**

3. Zone Omogenee

All'interno della Zona a Traffico Controllato la domanda di sosta è molto differenziata, sia per durata che per tipologia di utenza. Al fine di identificare con maggiore semplicità le diverse esigenza di sosta, sono state individuate all'interno della ZTC sei zone “omogenee” per tipologia di utenza, tariffe, durata della sosta e ambito territoriale, ovvero:

- 1. zona 1 – CENTRO STORICO**
- 2. zona 2 – VALENTINI**
- 3. zona 3 – PISTOIESE**
- 4. zona 4 – MONTEGRAPPA**
- 5. zona 5 – BOLOGNA**
- 6. zona 6 – EBENSEE**

Nella mappa riportata in figura 3.1 sono indicate le 6 zone omogenee suddivise per colore.

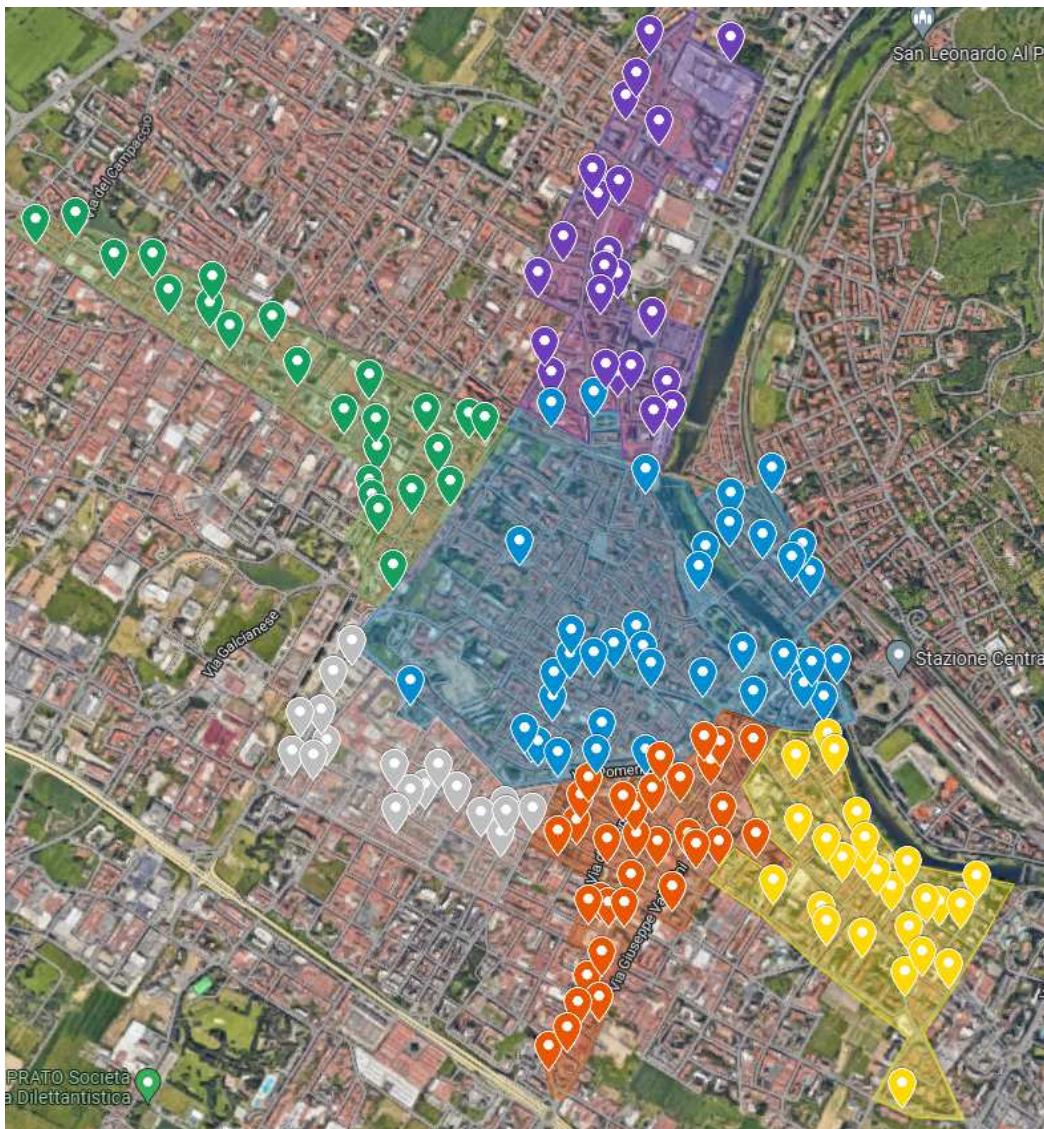


Figura 3.1 Suddivisione della ZTC in zone omogenee, inquadramento territoriale

La mappa delle zone riportata in figura 3.1 è visionabile in modo interattivo al seguente link:

https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1B-RnGAU1B7NP1E_sWNsjabUA9TxXC2Ds&usp=sharing

Nella mappa sono riportate le singole strade con il colore della zona omogenea corrispondente, e per ciascuna strada il numero di stalli presenti e tariffa applicata, oltre alla posizione dei parcometri con il colore corrispondente alla durata media della sosta.

Per ciascuna zona sono riassunte in breve nella tabella seguente le principali caratteristiche.

Zona	Sviluppo territoriale prevalente	Numero di stalli a pagamento	Principale tipologia di sosta	Tipologia principale di utenza	Durata media della sosta	Tariffe
Centro Storico	Interno cinta muraria e la zona di via Gramsci/via Matteotti, a ridosso del Ponte Mercatale	2300	Su strada e piazze (Mercatale, Ciardi, Macelli). Presenti anche 3 parcheggi in struttura (Serraglio, Porta F.na, Ebensee Nord)	Occasionale	Alta	ZTC A, tariffe agevolate (interno cinta muraria)
Valentini	Lungo via Valentini/via del Romito e strade traverse	1500	Su strada	Lavoratori, residenti	Medio-bassa	ZTC B
Pistoiese	Lungo via Pistoiese/via Filzi e strade traverse	900	Su strada	Occasionale, residenti	Medio-alta	ZTC B
Montegrappa	Lungo viale Montegrappa/via Ferrucci e strade traverse	1500	Su strada	Occasionale, residenti	Medio-bassa	ZTC B
Bologna	Lungo via Bologna e strade traverse, tratto finale viale Galilei	1700	Su strada e piazza del Mercato Nuovo	Occasionale (lunedì giorno di mercato), residenti	Medio-bassa	ZTC B, agevolate su grandi aree
Ebensee	Area compresa tra via Arcangeli, via Roncioni e via Monnet.	1200	Su strada e piazzali Ebensee	Lavoratori, residenti	Medio-bassa	ZTC B, agevolate su grandi aree

Tabella 3.1 Zone omogenee in sintesi

Nei successivi capitoli sono riportante in dettaglio le singole zone omogenee, lo sviluppo territoriale, le tariffe applicate, il numero di stalli e la durata della sosta media. Il numero di stalli per ciascuna singola strada è riportato in allegato.

3.1 Zona 1 – CENTRO STORICO

La zona 1 – centro storico si sviluppa prevalentemente all'interno della cinta muraria. Sono ricomprese inoltre le aree di piazza Macelli, piazza Ciardi, via Pomeria, l'area compresa tra via Arcivescovo Martini, viale Vittorio Veneto e via Tiziano, e l'area oltre il ponte Mercatale compresa tra via Matteotti e via Guicciardini. L'individuazione di quest'area è stata fatta tenendo di conto dell'omogeneità di utenza, che risulta prevalentemente costituita da avventori e utenti occasionali che si recano in centro storico.



Figura 3.1.1 ZONA OMOGENEA 1 – CENTRO STORICO, inquadramento territoriale (Google Maps)

La durata media della sosta nella zona risulta alta, quasi ovunque superiore alle 2:30 ore e in larga parte superiore alle 3:00 ore. Le tariffe applicate sono le seguenti:

Interno cinta muraria (ord. 3144/2021)

prima mezz'ora 0,50 €

prima ora 1,00 € + 30' omaggio

seconda ora 1,00 €

ore successive 2,00 €

ZTC A

prima mezz'ora 0,50 €

prima ora 1,00 €

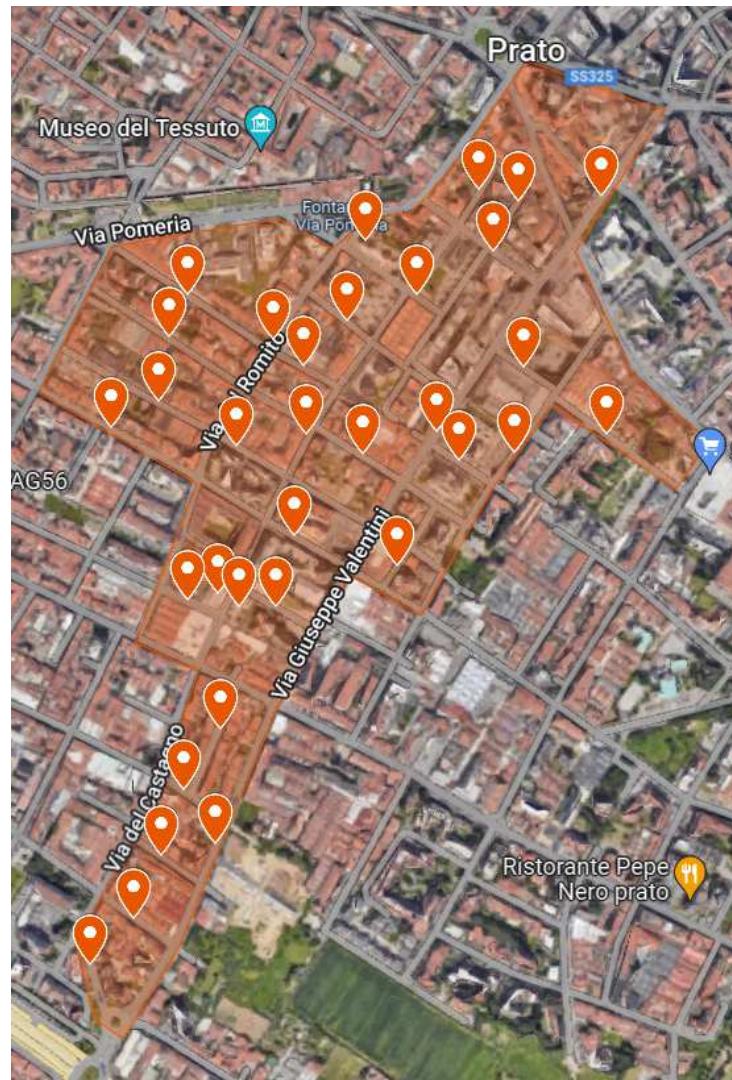
seconda ora 1,00 €

ore successive 1,00 €

Il numero di stalli a pagamento nell'area risulta pari a circa 2300.

3.2 Zona 2 – VALENTINI

La zona 2 – valentini si sviluppa prevalentemente lungo via Valentini e via del Romito e strade



traverse su ambo i lati. L'individuazione di quest'area è stata fatta tenendo di conto dell'omogeneità territoriale. La tipologia prevalente di utenza è costituita da residenti e lavoratori (abbonati).

Figura 3.1.2 ZONA OMOGENEA 2 –VALENTINI, inquadramento territoriale (Google Maps)

La durata media della sosta nella zona risulta medio-bassa. Le tariffe applicate sono le seguenti:

ZTC B

prima mezz'ora 0,30 €

prima ora 1,00 €

seconda ora 1,00 €

ore successive 1,00 €

Il numero di stalli a pagamento nell'area risulta pari a circa 1500.

3.3 Zona 3 – PISTOIESE

La zona 3 – pistoiese si sviluppa prevalentemente lungo via Pistoiese e via Fabio Filzi e strade traverse su ambo i lati. L'individuazione di quest'area è stata fatta tenendo di conto dell'omogeneità territoriale. La tipologia prevalente di utenza è costituita da residenti e avventori degli esercizi commerciali.



Figura 3.1.3 ZONA OMOGENEA 3 –PISTOIESE, inquadramento territoriale (Google Maps)

La durata media della sosta nella zona risulta medio-alta. Le tariffe applicate sono le seguenti:

ZTC B

prima mezz'ora 0,30 €

prima ora 1,00 €

seconda ora 1,00 €

ore successive 1,00 €

Il numero di stalli a pagamento nell'area risulta pari a circa 900.

3.4 Zona 4 – MONTEGRAPPA

La zona 4 – montegrappa si sviluppa prevalentemente lungo viale Montegrappa e via Ferrucci e strade traverse su ambo i lati. L'individuazione di quest'area è stata fatta tenendo di conto dell'omogeneità territoriale. La tipologia prevalente di utenza è costituita da residenti e avventori degli esercizi commerciali, lavoratori.



Figura 3.1.4 ZONA OMOGENEA 4 –MONTEGRAPPA, inquadramento territoriale (Google Maps)

La durata media della sosta nella zona risulta medio-bassa. Le tariffe applicate sono le seguenti:

ZTC B

prima mezz'ora 0,30 €

prima ora 1,00 €
seconda ora 1,00 €
ore successive 1,00 €

Il numero di stalli a pagamento nell'area risulta pari a circa 1500.

3.5 Zona 5 – BOLOGNA

La zona 5 – bologna si sviluppa prevalentemente lungo via Bologna e strade traverse su ambo i lati. Sono ricomprese inoltre le aree di piazza del Mercato Nuovo, viale Galilei e piazzale del Ponzaglio. L'individuazione di quest'area è stata fatta tenendo di conto dell'omogeneità territoriale. La tipologia prevalente di utenza è costituita da residenti, lavoratori (abbonati) e utenti occasionali che si recano in centro storico (nell'area di viale Galilei, Ponzaglio e Mercato Nuovo).

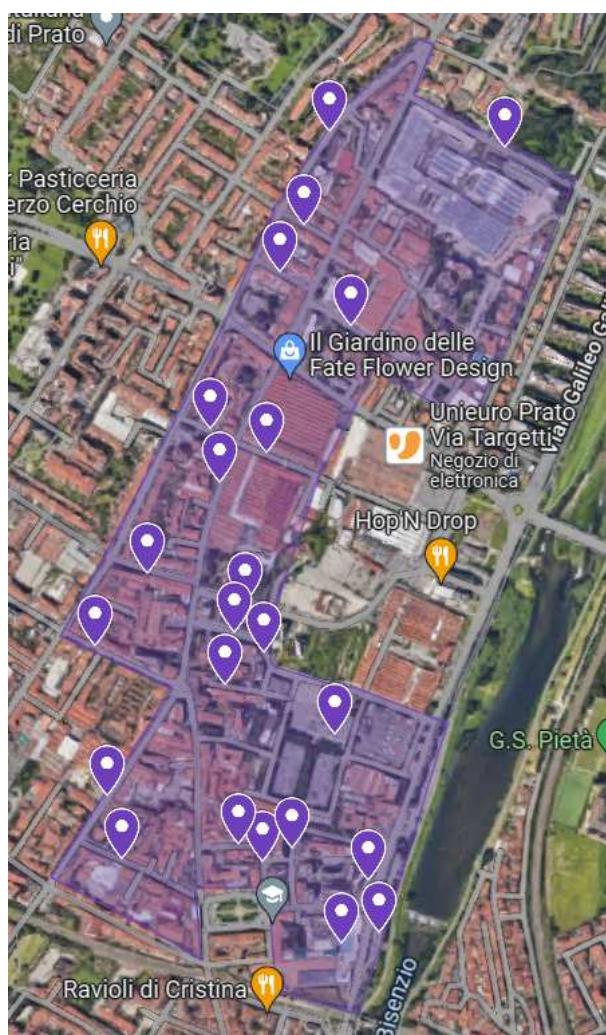


Figura 3.1.5 ZONA OMOGENEA 5 – BOLOGNA, inquadramento territoriale (Google Maps)

La durata media della sosta nella zona risulta medio-bassa, ad eccezione dell'area di viale Galilei, piazzale del Ponzaglio e piazza del Mercato Nuovo, dove risulta medio-alta. Le tariffe applicate sono le seguenti:

ZTC B

prima mezz'ora 0,30 €
prima ora 1,00 €
seconda ora 1,00 €
ore successive 1,00 €

ZTC piazza del Mercato Nuovo

prima ora 0,30 €
seconda ora 0,30 €
ore successive 0,30 €
tariffa giornaliera 1,50 €

Il numero di stalli a pagamento nell'area risulta pari a circa 1700.

3.6 Zona 6 – EBENSEE

La zona 6 – ebensee si sviluppa tra via Arcangeli, via Roncioni e via Monnet. Sono ricomprese inoltre le aree di piazzale Ebensee Sud e piazzale Erasmus. L'individuazione di quest'area è stata fatta tenendo di conto dell'omogeneità territoriale. La tipologia prevalente di utenza è costituita da residenti e lavoratori. Nell'area di piazzale Ebensee Sud è applicata la tariffa specifica agevolata per sosta di lunga durata, e si presta ad essere utilizzata molto anche dagli utenti del Centro Socio-Sanitario Giovannini e da coloro che devono recarsi in centro storico.

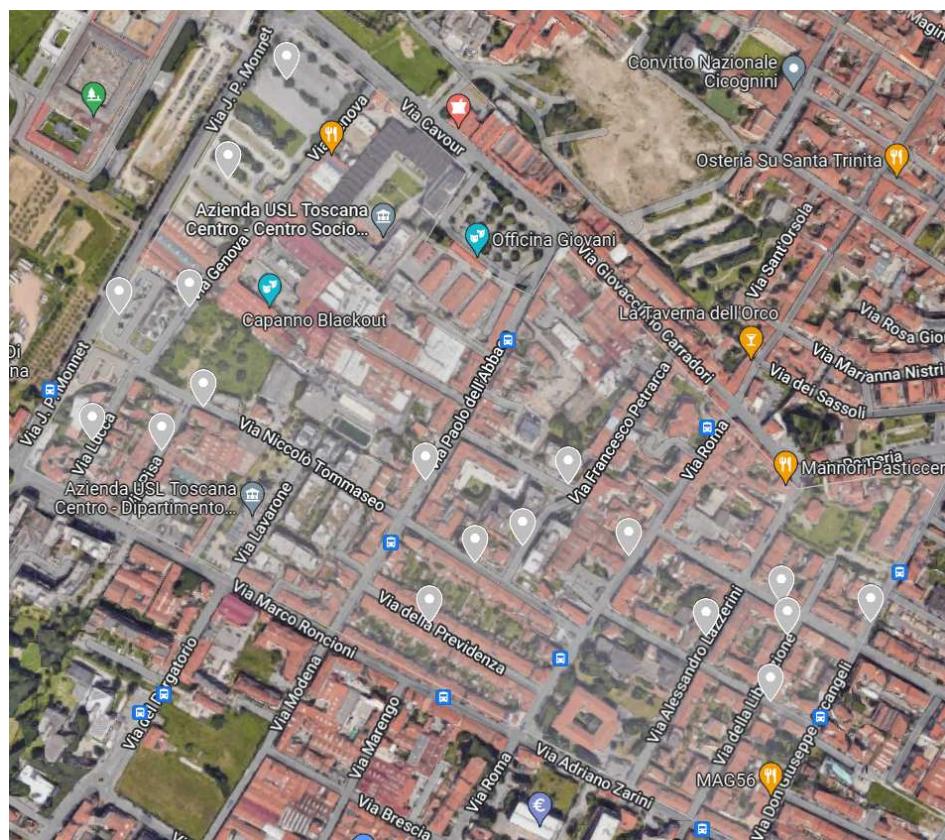


Figura 3.1.6 ZONA OMOGENEA 6 –EBENSEE, inquadramento territoriale (Google Maps)

La durata media della sosta nella zona risulta medio-bassa, ad eccezione dell'area di piazzale Ebensee Sud, dove risulta alta per via della suddetta tariffa (il numero di stalli è comunque superiore alla domanda). Le tariffe applicate sono le seguenti:

ZTC B
prima mezz'ora 0,30 €
prima ora 1,00 €
seconda ora 1,00 €
ore successive 1,00 €

ZTC piazzale Ebensee Sud
prima ora 0,30 €
seconda ora 0,30 €
ore successive 0,30 €
tariffa giornaliera 1,50 €

Il numero di stalli a pagamento nell'area risulta pari a circa 1200.

4. Durata della sosta - indice di rotazione

L'indice di rotazione può essere definito come il numero di volte in cui si è rinnovata completamente una determinata area di sosta nell'arco di tempo di riferimento, ovvero in altri termini può essere visto come il numero di volte in cui un determinato parcheggio si è completamente svuotato e di nuovo riempito in un certo intervallo di tempo. L'indice di rotazione fornisce quindi una misura qualitativa della disponibilità di parcheggi liberi in una determinata area di sosta, ovvero l'indice di rotazione non fornisce dati circa la disponibilità puntuale in ogni singolo istante di posti liberi, ma piuttosto una misura media di insieme su un certo intervallo temporale. L'unico modo diretto per determinare l'indice di rotazione è mediante un sistema di controllo puntuale dell'occupazione dello stallone (es. sensore a terra o lettore transiti). In alternativa, in maniera indiretta è possibile valutare l'indice di rotazione tramite il parametro "durata media della sosta", intesa come il tempo medio della durata della sosta in una determinata area di parcheggio. La durata media della sosta non coincide necessariamente con la durata media pagata, in quanto in alcune zone (es. interno cinta muraria o aree Mercato Nuovo ed Ebensee Sud) possono essere presenti delle tariffe agevolate. I dati relativi alla durata media della sosta sono ricavabili direttamente dai parcometri più recenti dotati di sim per l'invio real-time dei dati. E' possibile interrogare i dati per singolo parcometro e per periodo.

Nel caso specifico sono stati presi come riferimento i dati del periodo 01/10/2021 - 01/10/2022.

Nella tabella seguente sono riportati i seguenti dati:

- collocazione – indica la posizione del parcometro (numero parcometro – sigla – collocazione);
- zona, indica la zona omogenea in cui è posizionato il parcometro;
- tariffe, indicale le tariffe applicate dal parcometro;
- n° di transazioni / anno, indica il numero totale di transazioni avvenute nell'anno di riferimento;
- durata tot. pagata all'anno, indica la durata totale della sosta pagata (ore:minuti);
- importo medio pagato, indica l'importo medio pagato per la sosta (euro:cent);
- durata media della sosta, indica la durata media della sosta goduta (ore:minuti);
- durata media pagata della sosta, indica la durata media della sosta effettivamente pagata (ore:minuti).

Alcuni dei dati riportati in tabella sono tra loro legati come segue:

- l'importo totale annuo incassato può essere valutato come prodotto tra l'importo medio pagato e il numero di transazioni;
- la durata pagata media è ottenibile dal rapporto tra la durata totale pagata e il numero di transazioni.

Si noti invece che la durata media della sosta è diversa dalla durata media pagata in quanto la prima contiene anche tutte le agevolazioni alla sosta presenti nelle tariffe applicate (es. minuti gratuiti) – ovvero è la durata della sosta riportata sul ticket - mentre la seconda si riferisce alla durata media che effettivamente l'utente ha pagato.

La durata è evidenziata per colore a seconda dell'intervallo di riferimento, come di seguito:

- in **verde**, durata pari o inferiore a 1:30
- in **giallo**, durata compresa tra 1:30 e 2:00
- in **arancio**, durata compresa tra 2:00 e 2:30
- in **rosso**, durata superiore a 2:30

Collocazione	ZONA Tariffe	N° di transazioni / anno	Periodo 01/10/2021 - 01/10/2022			
			Durata tot. pagata all'anno (ore:min / anno)	Importo medio pagato (€ / transazione)	Durata media della sosta (ore:min / veicolo)	Durata pagata media della sosta (ore:min / veicolo)
1 - MERCATALE 4 p.zza Mercatale an S. Silvestro 781	1 interno cinta muraria	12621	19217.05	1,23	02:57	01:31
2 - MERCATALE2 p.zza Mercatale ang garibaldi 781	1 interno cinta muraria	12856	19415.27	1,2	03:07	01:30
3 - MERCATALE3 p.zza merc area c. lato tondo 781	1 interno cinta muraria	9245	14105.36	1,23	03:17	01:31
5 - MERCATALE5 p.zza mercatale lato logge 781	1 interno cinta muraria	8257	12829.27	1,23	03:10	01:33
6 - MERCATALE6 p.zza merc. lato camera lavoro 781	1 interno cinta muraria	9639	15186.47	1,28	03:49	01:34
32 - MERCATALE C P.zza Mercatale angolo Ponte 376	1 interno cinta muraria	72351	113717.33	1,26	03:28	01:34
1365 - MERCATALE B Area centrale angolo nord 376	1 interno cinta muraria	52977	83127.23	1,27	03:17	01:34
2055 - MERCATALE A Area centr. ang. Garibaldi 376	1 interno cinta muraria	91810	145659.53	1,29	03:27	01:35
7 - S.FRAESCO2 p.zza san francesco lato chiesa 781	1 interno cinta muraria	26172	40003.48	1,24	02:32	01:31
8 - S.FRAESCO1 p.zza san fra.. ang finaldesca 781	1 interno cinta muraria	38462	60202.33	1,23	02:39	01:31
9 - CASTELLO via san giovani. ang via fortezza 781	1 interno cinta muraria	12785	19717.30	1,26	02:47	01:32
10 - PIAVE v.le piave lato dx a metà 781	1 interno cinta muraria	14382	23548.24	1,33	03:13	01:38
11 - SASSOLI via dei sassoli ang via datini 781	1 interno cinta muraria	4918	7249.15:00	1,19	03:40	01:28
13 - SASSOLI i dei Sassoli dopo port Frascati 781	1 interno cinta muraria	11431	16967.27	1,18	02:34	01:28
14 - NISTR1 via Nistri da Tatti an S.Trinita 781	1 interno cinta muraria	2311	3739.18:00	1,33	02:47	01:37
12 - NISTR2 via Nistri da Tatti e Frascati 781	1 interno cinta muraria	5873	8779.42:00	1,2	03:25	01:29
15 - GATTORNO via gattorno ang via carbonia 781	1 interno cinta muraria	3775	5862.38:00	1,27	02:45	01:33
16 - MELOGRANO via melograno ang via frascati 781	1 interno cinta muraria	5818	9441.51:00	1,35	02:51	01:37
17 - SJACOPO via san jacopo ang via frascati 781	1 interno cinta muraria	5277	8628.36:00	1,35	03:19	01:38
18 - DANTE via dante lato sx a metà 781	1 interno cinta muraria	11349	17740.39	1,3	03:15	01:33
19 - S.GIORGIO via giorgio ang via cavallotti 781	1 interno cinta muraria	4699	6870.03:00	1,16	02:48	01:27
20 - S.DOMENICO p.zza san domenici ang via guasti 781	1 interno cinta muraria	10159	15915.17	1,24	03:37	01:34
21 - P.zza Europa	1 ZTC A	6015	7752.38:00	1,29	01:55	01:17
26 - MACELLI 2 P.zza Macelli centrale 377	1 ZTC B	32262	36579.50	1,14	01:45	01:08
1586 - MACELLI 3 P.zza Macelli ang via abbaco 375	1 ZTC B	23970	28624.42	1,19	01:38	01:11
27 - INNOCENTI p.zza Innoc. lato sx ang. Neroni 376	1 interno cinta muraria	2038	3116.30:00	1,25	02:45	01:31
28 - TIZIANO 1 via Tiziano angolo p.zza Europa 375	1 ZTC A	8009	10749.38	1,34	02:00	01:20
29 - TIZIANO 2 via Tiziano centrale 375	1 ZTC B	3628	5095.15:00	1,4	02:36	01:23
30 - TIZIANO 3 via Tiziano ang Via Ar. Martini 375	1 ZTC A	5069	7313.10:00	1,44	03:49	01:26
33 - CLAUDIO 1 P.zza Cardi lato nord 376	1 ZTC A	9564	13641.17	1,43	02:54	01:25
34 - CLAUDIO 2 P.zza Cardi lato Seraglio 376	1 ZTC A	9556	14075.27	1,47	02:51	01:28
48 - TIPOLO Viale Tiepolo 459	1 ZTC A	2194	2982.39:00	1,36	02:21	01:21
56 - CIMABUE via Cimabue 459	1 ZTC A	2947	4163.36:00	1,41	01:45	01:24
57 - VENETO via Vittorio Veneto inizio 459	1 ZTC A	1801	2463.15:00	1,37	03:12	01:22
70 - MATTEOTTI 3 lato dx a metà verso merc. 810	1 ZTC B	3297	4638.28:00	1,4	02:38	01:24
71 - MATTEOTTI 2 Giardini Ponte XX Settembre 810	1 ZTC B	2693	4377.00:00	1,62	02:41	01:37
72 - MATTEOTTI 1 via giard. Stazione Centrale 807	1 ZTC B	4469	7129.26:00	1,59	02:40	01:36
139 - BUOZZI Via Buozzi lato Stazione FFS 161	1 ZTC B	3967	8023.57:00	2,02	02:51	02:01
143 - GIUCARDINI via Giucardini 054	1 ZTC B	847	1158.01:00	1,36	02:30	01:22
144 - GRAMSCI 1 Via Gramsci ang. Goletti 161	1 ZTC B	5347	7188.50:00	1,34	01:44	01:20
145 - GRAMSCI 2 Via Gramsci ang. Rosselli 161	1 ZTC B	1169	1701.40:00	1,45	02:30	01:27
147 - AMENDOLA via Amendola ang cicl. Coppi 161	1 ZTC B	3548	4887.17:00	1,37	02:30	01:22
148 - GIOBERTI via Gioberti ang. Buozzi 160	1 ZTC B	2461	3984.01:00	1,61	01:55	01:37
174 - STROZZI via strozzi ang. Seraglio 057	1 ZTC B	3069	4273.25:00	1,38	02:15	01:23
449 - SAN ANTONIO 2 via San Antonio sec. trat 375	1 interno cinta muraria	4842	7114.03:00	1,16	02:34	01:28
4667 - SAN ANTONIO 3 via S Antonio primo trat. 375	1 interno cinta muraria	3665	5089.51:00	1,08	02:52	01:23
3206 - GIOTTO 2 via Giotto ang. Piaz. Giotto 376	1 ZTC A	8944	10840.58	1,1	01:42	01:06
2618 - GIOTTO 1 via Giotto angolo via Tiepolo 376	1 ZTC A	7729	9582.21:00	1,24	01:49	01:14
4013 - SAN MARCO 2 P.zza San Marco ang. via Ma. 375	1 interno cinta muraria	2764	4265.38:00	1,28	04:09	01:34
4583 - SAN MARCO 1 P.zza San Ma. ang. v. Pomeria 375	1 interno cinta muraria	3082	4828.56:00	1,28	03:23	01:34
3726 - POMERIA 3 via Pomeria centrale lato sx 377	1 ZTC A	12942	20434.43	1,58	02:48	01:34
25 - POMERIA 2 Via Pomeria lato P le Castelli. 377	1 ZTC A	6347	10969.38	1,73	02:46	01:43
2990 - POMERIA 6 via Pomer. ang. P. S. Trinita 376	1 ZTC A	5025	7050.17:00	1,38	03:18	01:22
5524 - POMERIA 4 via Pomer. and port Frascati 375	1 ZTC A	10348	15573.30	1,5	03:51	01:30
7827 - POMERIA 5 via Pomeria da sec. tratto 375	1 ZTC A	4955	7508.01:00	1,52	03:02	01:31
8132 - POMERIA 1 via Pome. ang. via Baldinucci 377	1 ZTC A	4355	6213.50:00	1,43	03:52	01:25
22 - Via Casotti	2 ZTC B	925	1539.26:00	1,66	02:46	01:39
23 - via PAOLETTI ang. Livi 032	2 ZTC B	334	457.37:00	1,36	02:11	01:22
31 - ORVIETO via Valentini ang. Orvieto	2 ZTC B	2418	2928.12:00	1,2	01:40	01:12
36 - BALDINUCCI 1 via Baldinucci ang Simint. 458	2 ZTC B	8579	11261.49	1,31	02:58	01:18
43 - BALDINUCCI 2 via Baldinucci ang Bovio 458	2 ZTC B	5573	7744.16:00	1,38	01:58	01:23
37 - VALENTINI 1 via Valentini ang Simintend. 458	2 ZTC B	4630	5843.19:00	1,25	01:54	01:15
38 - ROCCHE via Rocchi ang Pisano 458	2 ZTC B	18116	22795.27	1,25	01:25	01:15
39 - PISANO Via Pisano 458	2 ZTC B	5753	8859.40:00	1,54	01:48	01:32
40 - VALENTINI 2 via Valentini ang Torelli 458	2 ZTC B	8605	10770.10	1,24	01:28	01:15
41 - TORELLI 3 via Torelli ang Pisano 459	2 ZTC B	6731	8579.16:00	1,27	01:26	01:16
151 - TORELLI 1 via Torelli lato Niccol 057	2 ZTC B	1112	1365.17:00	1,23	01:29	01:13
152 - TORELLI 2 via Torelli ang. Pieri 057	2 ZTC B	2846	3404.24:00	1,19	01:22	01:11
46 - VALENTINI 4 via Valentini fermata CAP 458	2 ZTC B	1054	1133.23:00	1,08	02:31	01:04
47 - VALENTINI 3 via Valentini ang Baldi, Meoni 458	2 ZTC B	1176	1420.25:00	1,2	01:51	01:12
49 - FABBRONI via Fabbroni ang Valentini 459	2 ZTC B	15731	19863.44	1,25	01:34	01:15
50 - RAI 1 via Rai giardini 459	2 ZTC B	8050	10395.31	1,28	02:16	01:17
42 - RAI 2 via Rai verso Croce d'Or 458	2 ZTC B	5006	6751.04:00	1,34	01:49	01:21
154 - RAI 3 via Rai ultimo tratto 053	2 ZTC B	3606	5002.16:00	1,38	02:01	01:23
51 - PIAZZALE ROMITO 459	2 ZTC A	9272	14886.42	1,61	02:12	01:36
59 - FERRUCCIO 2 via ferrucci ang valentini 459	2 ZTC B	4956	5741.55:00	1,15	01:34	01:09
121 - C. di COMM 2 Via Pel. ang. Marcovald 818	2 ZTC B	4148	5510.06:00	1,32	01:36	01:19
122 - C. di COMM1 via Pegatti ang Valentini 818	2 ZTC B	2184	2302.39:00	1,04	01:38	01:03
155 - BALDANZI via Baldanzi lato Liceo 160	2 ZTC B	15				

In figura 4.1 è riportata in veste grafica la mappa della durata media della sosta nella ZTC di Prato.

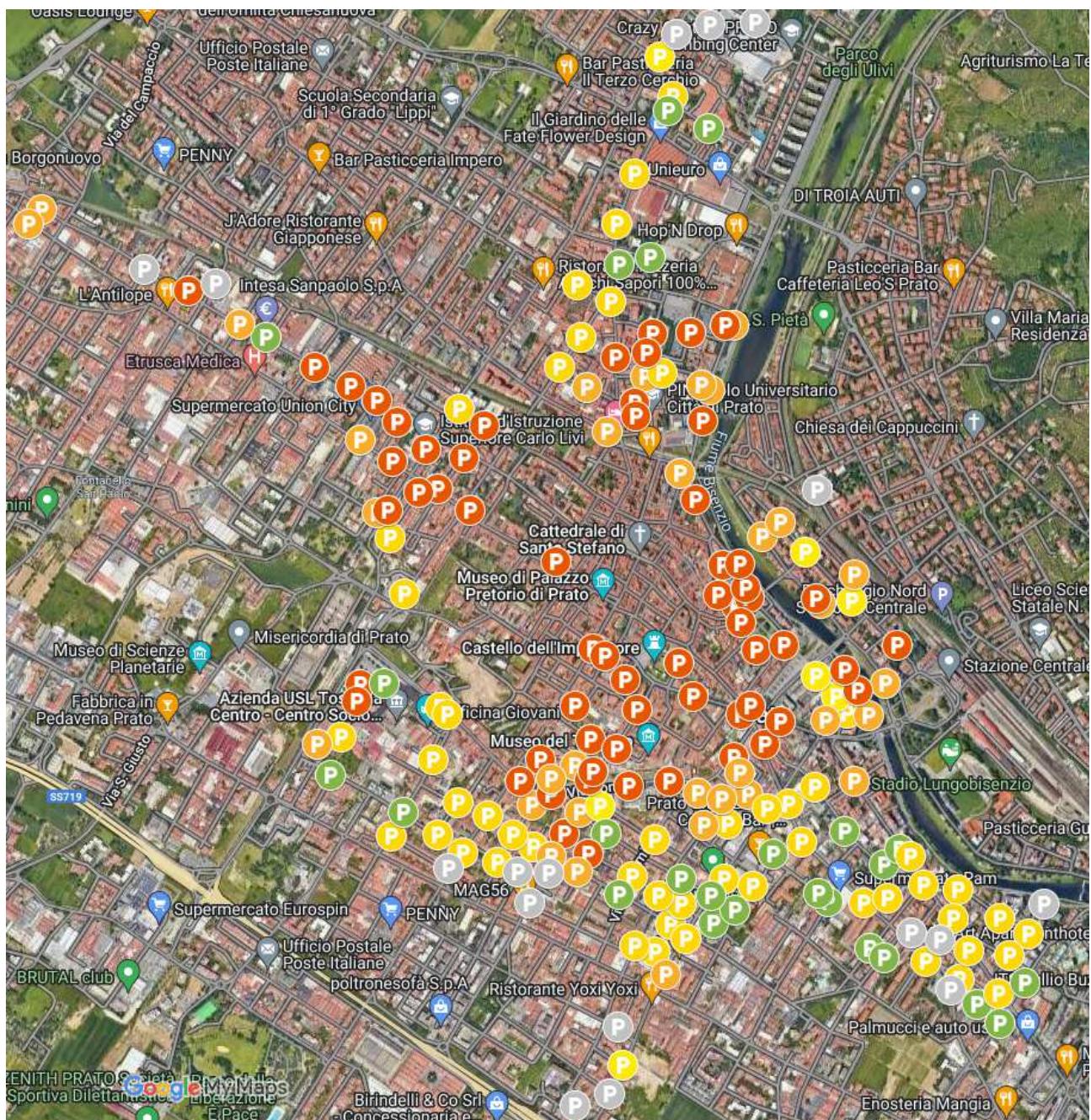


Figura 4.1 – Mappa della durata media della sosta nel Comune di Prato (Google Maps)

La durata media della sosta nelle sei zone omogenee risulta la seguente (ore:minuti):

- zona 1 – CENTRO STORICO 2:45
- zona 2 – VALENTINI 1:45
- zona 3 – PISTOIESE 2:35
- zona 4 – MONTEGRAPPA 1:37
- zona 5 – BOLOGNA 2:41
- zona 6 – EBENSEE 2:26

Nei successivi capitoli è stata effettuata un'analisi di dettaglio dei dati della durata della sosta per ogni singola zona.

4.1 Analisi dei dati

4.1.1 Zona 1 – Centro Storico

I dati mostrano una durata media della sosta quasi ovunque superiore alle 2:30 ore. In particolare, se si differenzia la durata della sosta per tipologia di tariffa applicata risultano i seguenti dati:

- | | |
|--|----------|
| • zona 1 – INTERNO CINTA MURARIA | 3:01 ore |
| • zona 1 – ESTERNO CINTA MURARIA (ZTC A e B) | 2:29 ore |

Da quest'ultimi dati si nota una differenza netta nella durata media della sosta tra interno cinta muraria e la parte immediatamente esterna alle mura, circa pari a 30 minuti. Il dato emerso non è casuale, ma in perfetto accordo con la differente tipologia tariffaria applicata. Infatti, all'interno della cinta muraria è applicata la tariffa agevolata con 30' gratuiti per sosta fino a 3 ore. Inoltre, se andiamo ad analizzare i dati nelle zone immediatamente esterne alla cinta muraria (via Pomeria, piazza Ciardi, via Strozzi, viale Vittorio Veneto) dove invece è applicata la tariffa della ZTC A, risulta una durata media della sosta pari a 3:04, ovvero molto simile a quella dell'interno cinta, mentre via via che ci si allontana dal centro storico, la durata media della sosta tende verso le 2 ore 30 minuti.

Da quest'ultimo dato possiamo fare due considerazioni:

1. la durata media della sosta degli utenti che si recano in centro storico è circa pari a 3 ore;
2. la tariffa agevolata applicata nell'area dell'interno cinta muraria sembra risultare efficace solamente in parte nell'incentivare la sosta all'interno della cinta muraria: infatti la mezz'ora gratuita è applicata solamente per sosta inferiore alle 2:30 ore (ovvero 2 ore pagate), in questo senso solo una % di utenti usufruisce dell'agevolazione, mentre l'utente "medio" no. Inoltre la tariffa agevolata porta certamente come conseguenza l'aumento della durata della sosta nelle aree più centrali del centro storico, e quindi di conseguenza anche il tasso medio di occupazione, oltre che rappresentare incentivo al parcheggio in centro storico piuttosto che nelle grandi aree esterne di scambio (Serraglio, Mercato Nuovo, Ebensee).

Le due considerazioni sopra possono essere dedotte facendo anche un ragionamento al contrario. Ipotizziamo che la durata media della sosta degli utenti del centro storico sia pari a quella risultante dai dati, ovvero circa 3 ore indipendentemente dalla tariffa agevolata, allora nelle aree immediatamente esterne alla cinta muraria è lecito aspettarsi una durata media ancora pari a circa 3 ore, e così effettivamente avviene.

Se analizziamo in dettaglio i dati si nota che, per una durata della sosta pari a quella media (3 ore), la tariffa attuale non prevedere i 30 minuti gratuiti (che sono invece solamente per le prime due ore): in questo senso l'utente "medio" (ovvero che sosta per una durata pari alla durata media) non usufruisce dell'agevolazione prevista, che risulta quindi di interesse solo per una parte degli utenti.

I dati della durata media della sosta sono in linea con i dati del tasso medio di occupazione riportati nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città di Prato redatto nell'anno 2017. In particolare, al capitolo 5 degli allegati al Piano sono riportati i dati del coefficiente di occupazione risultate da un'analisi svolta con l'utilizzo di personale a terra per il censimento e

rilievo dell'occupazione, nelle tre fasce orarie mattina (9.30-12.00), pomeriggio (15.00-17.30) e sera/notte.

Fascia oraria	Tasso di occupazione	% veicoli in sosta regolare
mattina	0.9	91
pomeriggio	1	90
sera/notte	1.1	88

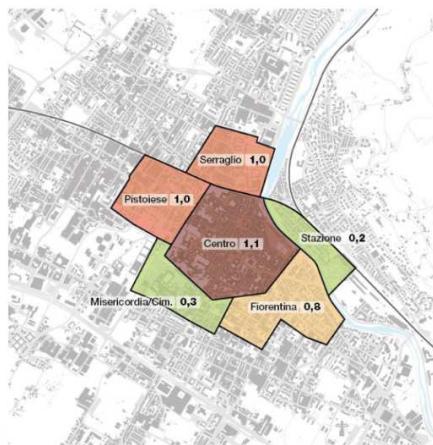
Coefficiente di occupazione - Mattino



Coefficiente di occupazione - Pomeriggio



Coefficiente di occupazione - Notte



PUMS Prato: Elaborazione TRT, esecuzione Esseglieme

Figura 4.1.1.1 – Coefficiente di occupazione nelle varie zone della città (dati PUMS)

Nel PUMS sono indicate anche le principali criticità e punti di forza riscontrati, ovvero:

Criticità	Punti di forza
Sosta libera e gratuita anche nelle zone interne alla città murata	Buona dotazione di sosta, sia nel centro storico e lungo le mura (4.000 posti); offerta che raggiunge i 9.500 posti auto considerando tutta l'area urbana centrale
inefficacia della struttura tariffaria, assenza di gerarchia delle tariffe (per ambito/tipo di sosta) e mancata protezione di alcuni luoghi pregiati (es. piazza Mercatale)	

Il PUMS è stato elaborato nel 2017, in questo senso potrebbe essere superato o non più attendibile. Obiettivo del presente lavoro è anche quello di confrontare i dati dell'ultimo anno con i rilievi fatti negli anni precedenti. Vedremo più avanti che i risultati ottenuti sono sostanzialmente analoghi.

4.1.2 Zona 2 – Valentini

I dati mostrano una durata media della sosta paria a 1:45 ore. In particolare, se si differenzia la durata della sosta per le principali strade della zona e per le zone di via rai/Baldinucci e via Rocchi/Pisano/Fabbroni (dove si concentrano le principali attività di uffici) risultano i seguenti dati:

- zona 2 – VALENTINI, via Valentini, via del Romito, via Livi/Baldanzi 1:46 ore
- zona 2 – VALENTINI, zona Rai/Baldinucci e zona Rocchi/Pisano/Fabbroni 1:47 ore

Dall'analisi dei dati risulta una distribuzione piuttosto omogenea della durata della sosta nell'intera area, che risulta medio-bassa.

4.1.3 Zona 3 – Pistoiese

I dati mostrano una durata media della sosta paria a 2:35 ore. In particolare, se si differenzia la durata della sosta per le principali strade della zona (via Filzi, via Pistoiese e via Marini) risulta una durata media della sosta pari a 2:29 ore.

Dall'analisi dei dati risulta una distribuzione piuttosto omogenea della durata della sosta nell'intera area, che risulta medio-alta.

Si fa presente che i lavori di riqualificazione in corso su via Pistoiese porteranno ad una modifica della distribuzione degli stalli e nel tasso di occupazione nelle strade immediatamente vicine, tuttavia si ritiene che i dati a livello di zona (e non di singola strada) presi nell'ultimo anno possano essere ancora utile riferimento. Si rimanda all'apposito documento di Piano della Sosta per il dettaglio delle proposte per il nuovo assetto dell'area.

4.1.4 Zona 4 – Montegrappa

I dati mostrano una durata media della sosta paria a 1:37 ore. In particolare, se si differenzia la durata della sosta per le principali strade della zona (viale Montegrappa, via Ferrucci) risulta una durata media della sosta pari a 1:54 ore, dal cui una distribuzione piuttosto omogenea della durata della sosta nell'intera area, che risulta medio-bassa.

4.1.5 Zona 5 – Bologna

I dati mostrano una durata media della sosta paria a 2:41 ore. In particolare, se si differenzia la durata della sosta per la principale strada della zona (via Bologna), l'area di piazza del Mercato nuovo e l'area di viale Galilei, via Protche e piazzale del Ponzaglio, risultano i seguenti dati:

- zona 5 – via Bologna 1:47 ore
- zona 5 – piazza del Mercato Nuovo 7:07 ore
- zona 5 – viale Galilei, piazzale Ponzaglio 2:15 ore
- zona 5 – rimanenti 1:40 ore

Dall'analisi dei dati risulta una distribuzione piuttosto disomogenea della durata della sosta nell'area. In particolare il dato è molto influenzato dall'area di piazza del Mercato Nuovo, dove la durata risulta molto alta per via della tariffa agevolata ivi applicata. Inoltre, nella zona del Ponzaglio e tratto iniziale di viale Galilei, la durata media tende a quella riscontrata per la zona 1 fuori dalla cinta muraria, per via della vicinanza al centro storico. Su via Bologna invece la durata media è inferiore alle precedenti due aree e simile a quella di tutte le altre strade della zona.

In generale la durata media della sosta nell'intera area, escludendo le aree più vicine al centro storico (Ponzaglio, Galilei, Mercato Nuovo), risulta medio-bassa.

4.1.6 Zona 6 – Ebensee

I dati mostrano una durata media della sosta paria a 2:26 ore. In particolare, se si differenzia la durata della sosta per l'area di piazzale Ebensee Sud risultano i seguenti dati:

- zona 6 – piazzale Ebensee area Sud 7:49 ore
- zona 5 – rimanenti 1:45 ore

Dall'analisi dei dati risulta una distribuzione piuttosto disomogenea della durata della sosta nell'area. In particolare il dato è molto influenzato dall'area di piazzale Ebensee Sud, dove la durata risulta molto alta per via della tariffa agevolata ivi applicata. Sulle rimanenti strade invece la durata media è molto inferiore e simile a quella delle strade secondarie situate in zona 4 e 5. In generale la durata media della sosta nell'intera area, escludendo le aree più vicine al centro storico (Ebensee), risulta medio-bassa.

5. Parcheggi in struttura

Oltre alla sosta su strada, nell'area attorno al centro storico sono presenti i seguenti tre parcheggi in struttura:

- parcheggio del Serraglio, circa 450 posti auto
- parcheggio di Porta Fiorentina, circa 150 posti auto
- parcheggio piazzale Ebensee area Nord, circa 230 posti auto

Ai fini del presente report non è stato considerato il parcheggio in struttura di via Guglielmo Oberdan (circa 60 posti auto e 10 posti moto), in quanto riservato ai soli utenti abbonati.

I parcheggi in struttura sono gestiti con sistema controllo accessi tramite sbarre automatiche poste agli ingressi e alle uscite.

Le tariffe applicate sono le seguenti:

Porta Fiorentina e Ebensee Nord (a pagamento 8-20 giorni feriali)

prima mezz'ora 0,50 €

prima ora 1,00 €

seconda ora 1,00 €

ore successive 1,00 €

Serraglio (a pagamento tutti i giorni)

prima ora 1,00 €

seconda ora 1,00 €

ore successive 2,00 €

giornaliera 6,00 €

notturna (18-08) 1,00 € per l'intera notte

La durata della sosta è molto diversa per i tre parcheggi in quanto è molto diversa la tipologia prevalente di utenti. In generale possiamo affermare che il parcheggio Ebensee Nord ha una utenza prevalentemente occasionale che sosta per brevi periodi, mentre i parcheggi di Porta Fiorentina e Serraglio hanno una utenza sia occasionale che abbonati (diversa però per durata della sosta).

In tabella e figura 5.1 è riportata la distribuzione su base mensile (periodo novembre 2021 – ottobre 2022) del tasso massimo e medio di occupazione dei tre parcheggi a sbarre.

Occupazione	Ebensee Nord		Porta F.na		Serraglio	
mese	max	medio	max	medio	max	medio
nov-21	73%	9%	101%	26%	64%	39%
dic-21	57%	6%	145%	27%	88%	45%
dic-21	54%	7%	141%	26%	47%	26%

gen-22	117%	14%	102%	30%	77%	46%
mar-22	63%	9%	101%	29%	66%	48%
apr-22	63%	8%	103%	30%	52%	36%
mag-22	67%	9%	102%	30%	99%	39%
giu-22	60%	8%	101%	25%	46%	24%
lug-22	47%	6%	100%	21%	25%	10%
ago-22	20%	0%	100%	2%	38%	22%
set-22	67%	8%	103%	33%	98%	34%
ott-22	70%	10%	109%	31%	54%	24%

Tabella 5.1 - Distribuzione del tasso di occupazione mensile dei veicoli in sosta nel periodo Ott21-Ott22 per i parcheggi a sbarre Ebensee Nord, Porta F.na e Serraglio

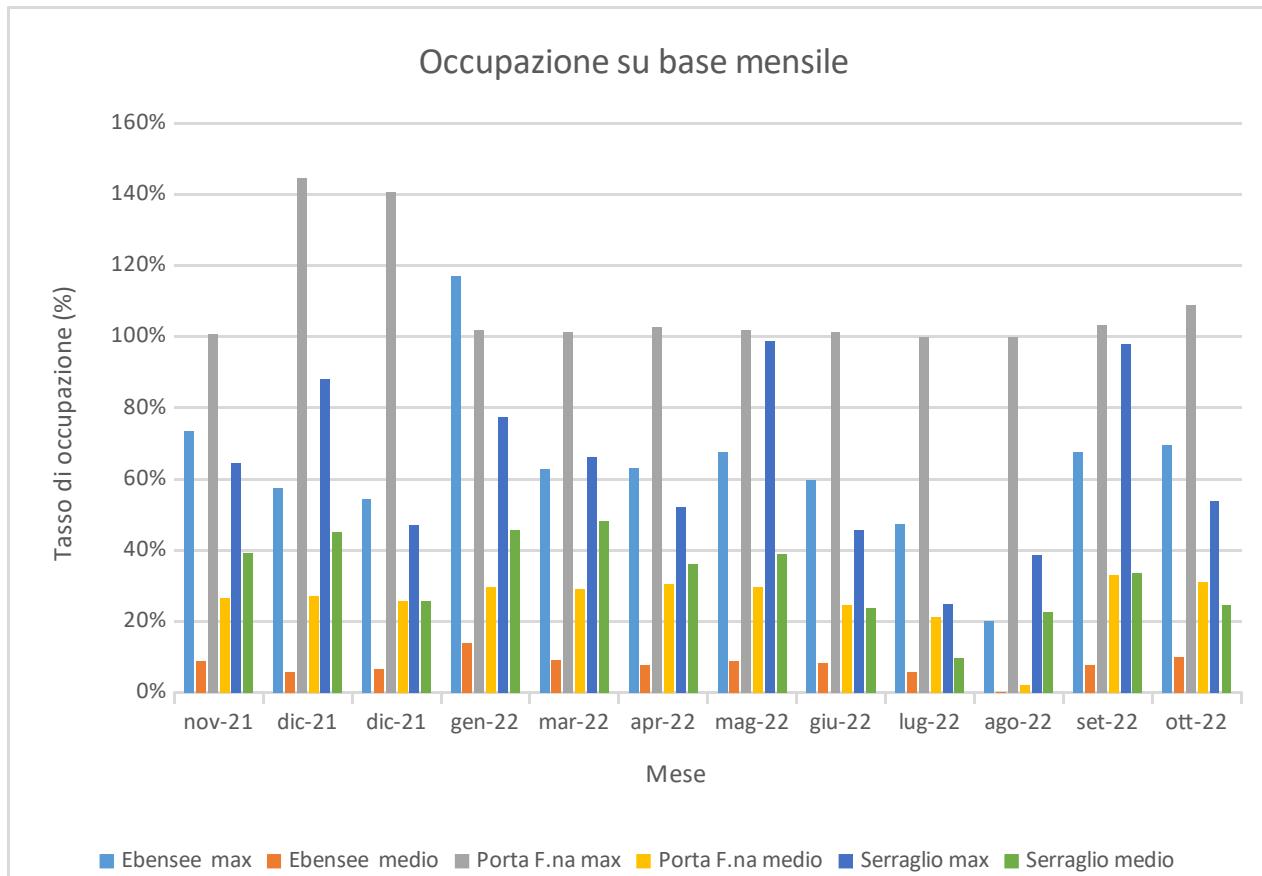


Figura 5.1 - Distribuzione del tasso di occupazione mensile dei veicoli in sosta nel periodo Ott21-Ott22 per i parcheggi a sbarre Ebensee Nord, Porta F.na e Serraglio (non disponibili per il mese di febbraio 22)

In tabella e figura 5.2 è riportata la distribuzione su base settimanale (periodo novembre 2021 – ottobre 2022) del tasso massimo e medio di occupazione dei tre parcheggi a sbarre.

Occupazione	Ebensee		Porta F.na		Serraglio	
settimana	max	medio	max	medio	max	medio
2021/41	62%	10%	100%	28%	46%	34%
2021/42	60%	8%	100%	26%	41%	28%
2021/43	57%	9%	100%	28%	35%	25%
2021/44	60%	6%	100%	23%	49%	27%
2021/45	73%	12%	100%	25%	50%	38%
2021/46	62%	8%	101%	29%	49%	36%
2021/47	60%	8%	100%	30%	64%	51%
2021/48	51%	7%	100%	25%	88%	54%
2021/49	49%	6%	100%	32%	86%	50%
2021/50	52%	7%	145%	34%	76%	44%
2021/51	57%	5%	97%	23%	55%	41%
2021/52	30%	3%	85%	15%	47%	36%
2022/01	28%	3%	141%	23%	39%	32%
2022/02	50%	8%	100%	27%	34%	26%
2022/03	51%	8%	101%	28%	32%	23%
2022/04	54%	8%	101%	28%	29%	19%
2022/05	51%	8%	100%	28%	25%	16%
2022/06	55%	9%	102%	30%	77%	38%
2022/07	117%	8%	101%	32%	73%	63%
2022/08	108%	28%	100%	30%	69%	60%

2022/09	76%	13%	101%	28%	66%	56%
2022/10	54%	8%	101%	32%	62%	52%
2022/11	55%	8%	101%	26%	56%	48%
2022/12	54%	8%	100%	32%	56%	42%
2022/13	63%	9%	100%	31%	54%	42%
2022/14	56%	9%	101%	28%	52%	39%
2022/15	62%	9%	100%	29%	48%	36%
2022/16	61%	7%	103%	33%	44%	34%
2022/17	63%	7%	102%	28%	42%	32%
2022/18	62%	9%	100%	29%	41%	31%
2022/19	67%	9%	100%	28%	99%	37%
2022/20	64%	8%	101%	33%	63%	48%
2022/21	53%	8%	102%	28%	54%	41%
2022/22	59%	6%	101%	23%	46%	32%
2022/23	60%	11%	100%	27%	38%	27%
2022/24	59%	8%	100%	27%	35%	25%
2022/25	58%	8%	100%	24%	29%	19%
2022/26	52%	7%	100%	22%	28%	14%
2022/27	39%	6%	100%	23%	22%	11%
2022/28	41%	6%	100%	21%	25%	10%
2022/29	47%	6%	100%	21%	18%	6%
2022/30	43%	6%	100%	23%	20%	10%
2022/31	0%	0%	16%	3%	32%	21%
2022/32	0%	0%	0%	0%	28%	21%
2022/33	0%	0%	0%	0%	26%	21%
2022/34	0%	0%	0%	0%	38%	24%

2022/35	39%	3%	101%	32%	47%	28%
2022/36	51%	7%	100%	32%	98%	40%
2022/37	67%	8%	100%	30%	58%	42%
2022/38	65%	10%	103%	35%	40%	29%
2022/39	63%	8%	109%	30%	32%	21%
2022/40	61%	11%	101%	35%	54%	30%

Tabella 5.2 - Distribuzione del tasso di occupazione settimanale dei veicoli in sosta nel periodo Ott21-Ott22 per i parcheggi a sbarre Ebensee Nord, Porta F.na e Serraglio

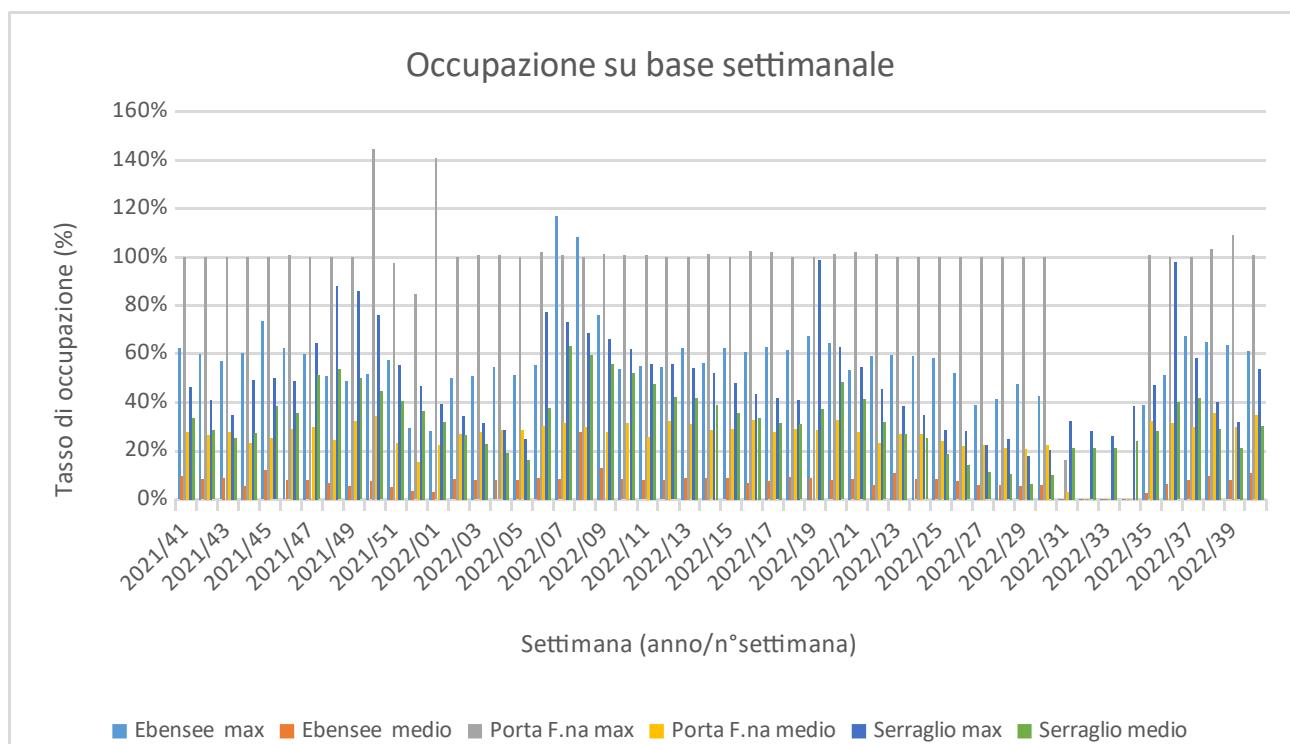


Figura 5.2 - Distribuzione del tasso di occupazione settimanale dei veicoli in sosta nel periodo Ott21-Ott22 per i parcheggi a sbarre Ebensee Nord, Porta F.na e Serraglio (non disponibili per il mese di febbraio 22)

In tabella e figura 5.3 è riportata la distribuzione su base giornaliera (periodo ottobre 2022) del tasso massimo e medio di occupazione dei tre parcheggi a sbarre.

Occupazione	Ebensee		Porta F.na		Serraglio	
giorno	max	medio	max	medio	max	medio
01/10/2022	20%	3%	109%	54%	26%	19%

02/10/2022	3%	0%	100%	34%	24%	14%
03/10/2022	60%	13%	74%	30%	20%	15%
04/10/2022	61%	13%	84%	27%	40%	22%
05/10/2022	54%	7%	90%	39%	42%	34%
06/10/2022	56%	12%	100%	42%	44%	34%
07/10/2022	59%	13%	101%	33%	54%	36%
08/10/2022	60%	16%	100%	37%	51%	38%
09/10/2022	16%	2%	100%	34%	47%	33%
10/10/2022	60%	13%	61%	22%	36%	31%
11/10/2022	68%	14%	76%	23%	40%	31%
12/10/2022	68%	14%	72%	25%	41%	32%
13/10/2022	52%	14%	91%	32%	35%	29%
14/10/2022	49%	10%	100%	34%	40%	30%
15/10/2022	19%	4%	101%	40%	40%	32%
16/10/2022	20%	2%	100%	30%	39%	28%
17/10/2022	57%	12%	59%	16%	32%	28%
18/10/2022	70%	13%	68%	21%	33%	25%
19/10/2022	66%	8%	68%	30%	32%	25%
20/10/2022	56%	14%	80%	19%	30%	24%
21/10/2022	63%	15%	100%	28%	42%	25%
22/10/2022	23%	5%	100%	37%	42%	28%
23/10/2022	19%	2%	101%	32%	33%	22%
24/10/2022	58%	13%	66%	25%	26%	21%
25/10/2022	56%	15%	61%	26%	26%	19%
26/10/2022	63%	17%	62%	26%	27%	18%
27/10/2022	49%	12%	95%	31%	21%	15%

28/10/2022	53%	11%	100%	35%	25%	12%
29/10/2022	52%	7%	100%	39%	25%	14%
30/10/2022	12%	2%	100%	25%	19%	8%
31/10/2022	30%	8%	100%	29%	22%	14%
01/11/2022	61%	13%	94%	20%	21%	14%

Tabella 5.3 - Distribuzione del tasso di occupazione giornaliera dei veicoli in sosta nel periodo Ott22 per i parcheggi a sbarre Ebensee Nord, Porta F.na e Serraglio

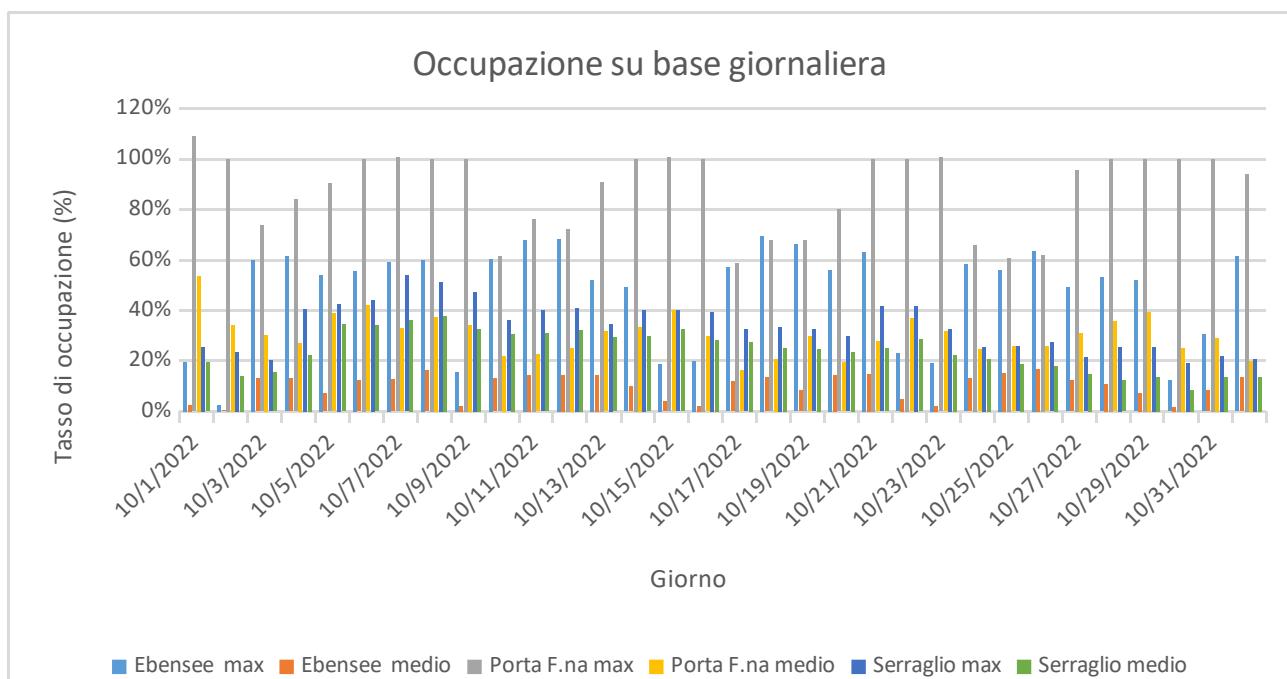


Figura 5.3 - Distribuzione del tasso di occupazione giornaliera dei veicoli in sosta nel periodo Ott22 per i parcheggi a sbarre Ebensee Nord, Porta F.na e Serraglio

Infine, in tabella e figura 5.4 è riportata la distribuzione su base oraria (periodo prima settimana di novembre 2022) del tasso massimo e medio di occupazione dei tre parcheggi a sbarre.

Occupazione	Ebensee		Porta F.na		Serraglio	
ora	max	medio	max	medio	max	medio
01.11.22, 00h	16%	6%	94%	76%	21%	20%
01.11.22, 01h	50%	34%	64%	39%	20%	19%
01.11.22, 02h	61%	58%	18%	11%	19%	18%
01.11.22, 03h	60%	53%	4%	1%	18%	18%

01.11.22, 04h	43%	32%	0%	0%	18%	18%
01.11.22, 05h	10%	4%	1%	0%	18%	18%
01.11.22, 06h	2%	2%	1%	0%	18%	18%
01.11.22, 07h	3%	2%	1%	0%	17%	16%
01.11.22, 08h	3%	2%	6%	1%	15%	14%
01.11.22, 09h	3%	2%	36%	25%	13%	12%
01.11.22, 10h	4%	3%	45%	40%	11%	10%
01.11.22, 11h	6%	5%	48%	45%	10%	9%
01.11.22, 12h	6%	4%	40%	37%	8%	7%
01.11.22, 13h	3%	3%	35%	25%	7%	6%
01.11.22, 14h	3%	2%	16%	8%	7%	6%
01.11.22, 15h	19%	11%	6%	4%	6%	5%
01.11.22, 16h	24%	23%	20%	15%	8%	5%
01.11.22, 17h	19%	13%	37%	31%	14%	12%
01.11.22, 18h	13%	13%	48%	43%	17%	16%
01.11.22, 19h	13%	12%	38%	31%	17%	16%
01.11.22, 20h	12%	11%	23%	21%	16%	16%
01.11.22, 21h	11%	11%	18%	15%	18%	16%
01.11.22, 22h	11%	11%	18%	14%	18%	17%
01.11.22, 23h	11%	11%	12%	6%	18%	18%
02.11.22, 00h	11%	11%	5%	1%	19%	19%
02.11.22, 01h	11%	11%	0%	0%	19%	19%
02.11.22, 02h	11%	11%	0%	0%	19%	19%
02.11.22, 03h	11%	11%	0%	0%	19%	19%
02.11.22, 04h	11%	11%	0%	0%	19%	19%

02.11.22, 05h	12%	11%	1%	0%	19%	18%
02.11.22, 06h	12%	12%	1%	0%	18%	18%
02.11.22, 07h	23%	17%	4%	1%	17%	14%
02.11.22, 08h	48%	36%	29%	14%	10%	8%
02.11.22, 09h	63%	60%	59%	49%	10%	9%
02.11.22, 10h	73%	63%	72%	67%	11%	10%
02.11.22, 11h	60%	57%	70%	65%	10%	9%
02.11.22, 12h	59%	46%	59%	53%	10%	8%
02.11.22, 13h	33%	25%	47%	39%	7%	6%
02.11.22, 14h	27%	23%	37%	34%	7%	6%
02.11.22, 15h	30%	28%	49%	44%	9%	8%
02.11.22, 16h	28%	23%	51%	48%	11%	10%
02.11.22, 17h	20%	18%	46%	45%	10%	8%
02.11.22, 18h	20%	17%	46%	36%	14%	12%
02.11.22, 19h	13%	11%	26%	15%	15%	15%
02.11.22, 20h	11%	10%	15%	12%	14%	14%
02.11.22, 21h	10%	10%	26%	23%	16%	15%
02.11.22, 22h	10%	10%	34%	31%	16%	16%
02.11.22, 23h	10%	10%	36%	31%	16%	16%
03.11.22, 00h	10%	10%	25%	17%	16%	16%
03.11.22, 01h	10%	10%	6%	5%	17%	16%
03.11.22, 02h	10%	10%	5%	5%	17%	17%
03.11.22, 03h	10%	10%	6%	5%	17%	17%
03.11.22, 04h	10%	10%	6%	5%	17%	17%
03.11.22, 05h	10%	10%	6%	6%	17%	16%
03.11.22, 06h	11%	10%	6%	5%	16%	16%

03.11.22, 07h	27%	18%	6%	2%	31%	13%
03.11.22, 08h	34%	29%	30%	16%	32%	31%
03.11.22, 09h	51%	44%	65%	51%	31%	30%
03.11.22, 10h	62%	57%	74%	70%	33%	32%
03.11.22, 11h	53%	47%	67%	44%	31%	29%
03.11.22, 12h	42%	32%	1%	0%	29%	28%
03.11.22, 13h	25%	20%	2%	0%	27%	26%
03.11.22, 14h	27%	24%	10%	2%	29%	28%
03.11.22, 15h	30%	27%	28%	18%	33%	30%
03.11.22, 16h	25%	19%	32%	30%	33%	32%
03.11.22, 17h	17%	13%	30%	26%	34%	34%
03.11.22, 18h	13%	10%	21%	10%	35%	34%
03.11.22, 19h	7%	4%	1%	0%	37%	36%
03.11.22, 20h	1%	0%	28%	12%	37%	37%
03.11.22, 21h	0%	0%	48%	39%	38%	38%
03.11.22, 22h	0%	0%	53%	50%	40%	39%
03.11.22, 23h	0%	0%	41%	32%	40%	40%
04.11.22, 00h	0%	0%	19%	8%	40%	40%
04.11.22, 01h	0%	0%	1%	0%	40%	39%
04.11.22, 02h	0%	0%	0%	0%	40%	39%
04.11.22, 03h	0%	0%	0%	0%	40%	40%
04.11.22, 04h	0%	0%	1%	0%	40%	40%
04.11.22, 05h	0%	0%	1%	1%	40%	39%
04.11.22, 06h	0%	0%	1%	1%	39%	39%
04.11.22, 07h	10%	5%	4%	1%	38%	35%
04.11.22, 08h	34%	22%	30%	14%	33%	30%

04.11.22, 09h	42%	38%	57%	47%	32%	31%
04.11.22, 10h	45%	43%	72%	65%	35%	34%
04.11.22, 11h	47%	43%	68%	62%	34%	34%
04.11.22, 12h	44%	38%	55%	50%	35%	34%
04.11.22, 13h	28%	8%	43%	32%	32%	31%
04.11.22, 14h	2%	0%	32%	27%	31%	30%
04.11.22, 15h	3%	2%	44%	38%	31%	30%
04.11.22, 16h	4%	1%	45%	41%	32%	31%
04.11.22, 17h	3%	1%	46%	42%	33%	32%
04.11.22, 18h	1%	0%	37%	34%	34%	33%
04.11.22, 19h	1%	0%	33%	23%	34%	33%
04.11.22, 20h	0%	0%	98%	59%	36%	35%
04.11.22, 21h	0%	0%	100%	99%	38%	36%
04.11.22, 22h	0%	0%	100%	99%	41%	39%
04.11.22, 23h	1%	1%	100%	99%	43%	42%
05.11.22, 00h	3%	2%	100%	97%	44%	43%
05.11.22, 01h	14%	8%	90%	70%	43%	41%
05.11.22, 02h	16%	15%	30%	14%	39%	39%
05.11.22, 03h	13%	10%	3%	0%	38%	38%
05.11.22, 04h	7%	3%	1%	0%	38%	38%
05.11.22, 05h	0%	0%	0%	0%	38%	38%
05.11.22, 06h	0%	0%	0%	0%	38%	37%
05.11.22, 07h	7%	4%	4%	1%	37%	36%
05.11.22, 08h	20%	13%	12%	6%	36%	35%
05.11.22, 09h	26%	21%	28%	20%	36%	34%
05.11.22, 10h	25%	23%	41%	37%	37%	36%

05.11.22, 11h	20%	17%	42%	37%	36%	35%
05.11.22, 12h	17%	12%	35%	26%	34%	33%
05.11.22, 13h	9%	5%	18%	12%	32%	31%
05.11.22, 14h	2%	0%	12%	10%	32%	31%
05.11.22, 15h	1%	0%	21%	14%	34%	32%
05.11.22, 16h	1%	0%	40%	33%	38%	36%
05.11.22, 17h	3%	1%	57%	49%	40%	39%
05.11.22, 18h	4%	3%	57%	52%	41%	40%
05.11.22, 19h	2%	1%	54%	50%	41%	38%
05.11.22, 20h	0%	0%	99%	85%	41%	40%
05.11.22, 21h	0%	0%	100%	99%	44%	42%
05.11.22, 22h	0%	0%	100%	99%	44%	43%
05.11.22, 23h	0%	0%	100%	99%	47%	46%
06.11.22, 00h	6%	3%	92%	85%	47%	45%
06.11.22, 01h	27%	12%	76%	46%	41%	39%
06.11.22, 02h	30%	30%	17%	5%	37%	37%
06.11.22, 03h	29%	23%	0%	0%	37%	37%
06.11.22, 04h	13%	7%	0%	0%	37%	37%
06.11.22, 05h	1%	0%	0%	0%	37%	37%
06.11.22, 06h	0%	0%	0%	0%	37%	36%
06.11.22, 07h	0%	0%	1%	0%	36%	36%
06.11.22, 08h	1%	0%	3%	2%	35%	34%
06.11.22, 09h	1%	0%	5%	4%	32%	30%
06.11.22, 10h	1%	0%	11%	8%	29%	29%
06.11.22, 11h	2%	1%	18%	14%	29%	27%
06.11.22, 12h	4%	3%	18%	16%	26%	26%

06.11.22, 13h	3%	2%	18%	17%	28%	28%
06.11.22, 14h	1%	0%	16%	15%	28%	28%
06.11.22, 15h	1%	0%	29%	19%	29%	28%
06.11.22, 16h	1%	1%	79%	61%	35%	32%
06.11.22, 17h	2%	1%	94%	87%	40%	38%
06.11.22, 18h	2%	1%	91%	85%	40%	37%
06.11.22, 19h	1%	0%	72%	60%	36%	36%
06.11.22, 20h	0%	0%	51%	48%	37%	36%
06.11.22, 21h	0%	0%	47%	44%	37%	37%
06.11.22, 22h	0%	0%	43%	37%	38%	37%
06.11.22, 23h	0%	0%	28%	20%	38%	38%
07.11.22, 00h	0%	0%	16%	11%	38%	38%
07.11.22, 01h	0%	0%	6%	4%	39%	38%
07.11.22, 02h	0%	0%	3%	2%	39%	39%
07.11.22, 03h	0%	0%	1%	1%	39%	39%
07.11.22, 04h	0%	0%	2%	1%	39%	39%
07.11.22, 05h	0%	0%	3%	2%	39%	38%
07.11.22, 06h	1%	0%	3%	2%	38%	37%
07.11.22, 07h	7%	3%	8%	4%	37%	35%
07.11.22, 08h	35%	23%	38%	19%	35%	31%
07.11.22, 09h	64%	55%	61%	54%	29%	28%
07.11.22, 10h	68%	63%	70%	66%	32%	29%
07.11.22, 11h	66%	53%	72%	68%	33%	32%
07.11.22, 12h	49%	40%	65%	57%	29%	27%
07.11.22, 13h	30%	25%	47%	35%	27%	26%
07.11.22, 14h	24%	20%	39%	30%	27%	26%

07.11.22, 15h	23%	19%	46%	43%	27%	27%
07.11.22, 16h	17%	15%	52%	46%	28%	28%
07.11.22, 17h	14%	12%	52%	48%	30%	29%
07.11.22, 18h	10%	8%	44%	39%	33%	31%
07.11.22, 19h	5%	3%	30%	17%	33%	32%
07.11.22, 20h	0%	0%	10%	7%	34%	34%
07.11.22, 21h	0%	0%	11%	8%	36%	35%
07.11.22, 22h	0%	0%	11%	10%	36%	36%
07.11.22, 23h	0%	0%	12%	9%	37%	36%

Tabella 5.4 - Distribuzione del tasso di occupazione oraria dei veicoli in sosta nel periodo 01-07 Nov22 per i parcheggi a sbarre Ebensee Nord, Porta F.na e Serraglio

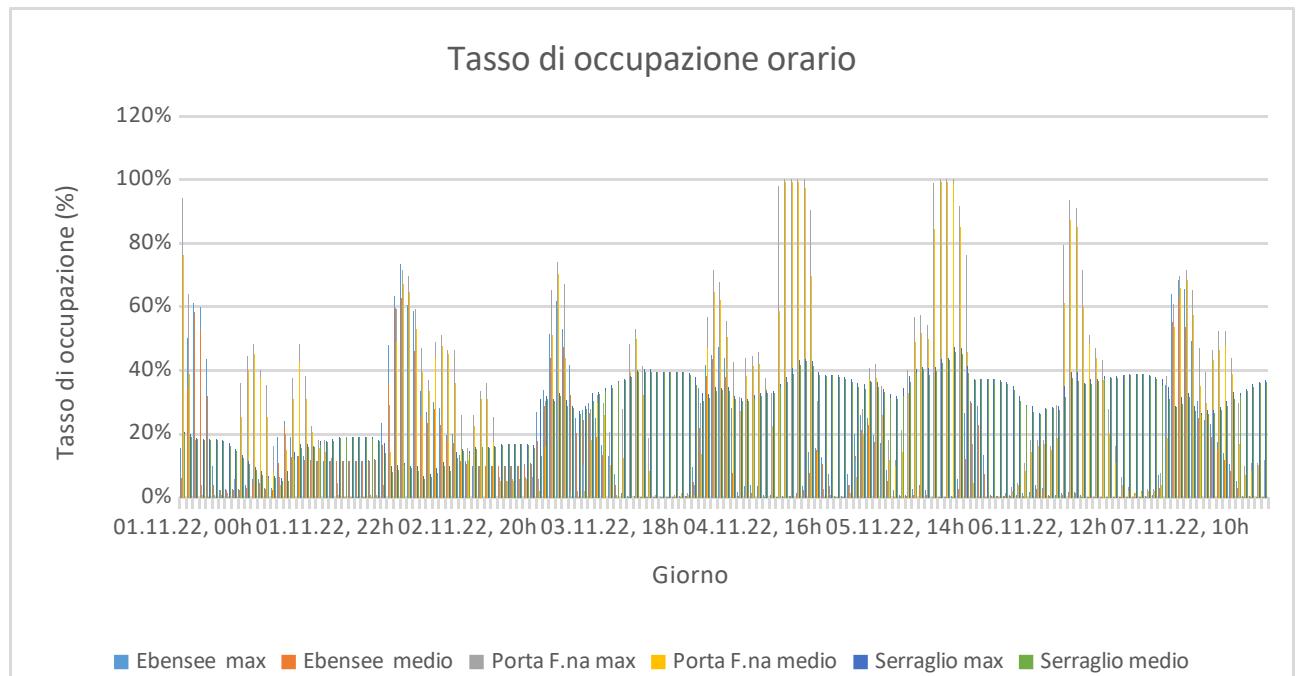


Figura 5.4 - Distribuzione del tasso di occupazione oraria dei veicoli in sosta nel periodo 01-07 Nov22 per i parcheggi a sbarre Ebensee Nord, Porta F.na e Serraglio

Nel seguito i dati vengono analizzati nel dettaglio per ogni parcheggio.

5.1 Parcheggio Ebensee Nord

Il parcheggio a sbarre Ebensee Nord ha una utenza prevalentemente occasionale che sosta prevalentemente per un periodo inferiore alle 3 ore, come risulta dalla lettura dei dati della durata della sosta per intervallo orario rilevati nel periodo ottobre 2021 – ottobre 2022 riportati in tabella e figura 5.1.1.

Intervallo orario durata della sosta (ore)	N° accessi utenti occasionali / anno	N° accessi utenti abbonati / anno
0-1	3857	21
1-2	2541	3
2-3	453	10
3-4	94	8
4-5	57	22
5-6	36	23
6-7	13	38
7-8	12	35
8-9	8	16
9-10	5	7
10-11	5	1
11-12	2	2
12-13	7	4
13-14	0	2
14-15	3	2
15-16	1	1
16-17	0	0
17-18	0	2
18-19	0	0
19-20	0	2

20-21	0	6
21-22	0	2
22-23	0	4
23-24	0	0
1-2 gg.	2	10
2-3 gg.	0	4
3-4 gg.	0	6
4-5 gg.	0	4
5-6 gg.	0	4
>6 gg.	2	13

Tabella 5.1.1 - Distribuzione della durata della sosta Parcheggio Ebensee Nord periodo Ott21-Ott22

Figura 5.1.1 - Distribuzione della durata della sosta Parcheggio Ebensee Nord periodo Ott21-Ott22 La capienza massima del parcheggio è pari a 230 posti, oltre circa 20 riservati per veicoli pubblica utilità.

Dall'analisi dei dati riportati in tabella e figura 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.1.1 possiamo trarre le seguenti considerazioni:

1. il parcheggio difficilmente raggiunge la capienza massima, mentre la capienza media si attesta al di sotto del 15% - i dati trovano conferma sia su base mensile che settimanale e giornaliera;
2. l'occupazione è prevalente nei giorni feriali (lun-sab) in orario diurno, con una occupazione maggiore tipicamente la mattina rispetto al pomeriggio;
3. in orario notturno e feriale il parcheggio è poco utilizzato;
4. la durata prevalente della sosta inferiore alle 3 ore.

Da quanto sopra possiamo affermare che il parcheggio non ha problemi di capienza ed è utilizzato prevalentemente per soste di breve durata.

Da rilevare lo scarso collegamento del parcheggio con il centro storico, in quanto gli utenti che decidono di lasciare l'auto in sosta in quest'area per recarsi a piedi in centro devono necessariamente passare da Porta Santa Trinita o da Porta Leone, allungando di molto il percorso. In tal senso il futuro collegamento costituito dal nuovo parco urbano rappresenterà un notevole miglioramento.

5.2 Parcheggio Porta Fiorentina

Il parcheggio a sbarre di Porta Fiorentina ha una utenza mista sia occasionale che abbonati. Il numero di abbonati è limitato a 110 posti (70%) in modo da garantire comunque una certa disponibilità di posti per gli avventori occasionali. Gli utenti occasionali sostano prevalentemente per un periodo inferiore alle 5 ore (superiore al parcheggio Ebensee Nord), mentre gli abbonati sostano prevalentemente tra le 2 e le 12 ore, come risulta dalla lettura dei dati della durata della sosta per intervallo orario rilevati nel periodo ottobre 2021 – ottobre 2022 riportati in tabella e figura 5.2.1. La capienza massima del parcheggio è pari a 155 posti.

Intervallo orario durata della sosta (ore)	N° accessi utenti occasionali / anno	N° accessi utenti abbonati / anno
0-1	2860	95
1-2	2331	170
2-3	1581	196
3-4	988	315
4-5	491	550
5-6	180	134
6-7	90	107
7-8	34	161

8-9	29	165
9-10	32	174
10-11	29	136
11-12	38	53
12-13	22	20
13-14	23	48
14-15	17	23
15-16	11	13
16-17	5	10
17-18	3	3
18-19	5	13
19-20	3	14
20-21	0	10
21-22	1	5
22-23	2	5
23-24	0	13
1-2 gg.	7	38
2-3 gg.	1	14
3-4 gg.	1	8
4-5 gg.	0	2
5-6 gg.	2	1
>6 gg.	2	13

Tabella 5.2.1 - Distribuzione della durata della sosta Parcheggio Porta Fiorentina periodo Ott21-Ott22

Figura 5.2.1 - Distribuzione della durata della sosta Parcheggio Porta Fiorentina periodo Ott21-Ott22

Dall'analisi dei dati riportati in tabella e figura 5.1, 5.2, 5.3, 5.4 e 5.2.1 possiamo trarre le seguenti considerazioni:

1. gli utenti abbonati sono prevalentemente lavoratori.
2. il parcheggio molto spesso raggiunge la capienza massima, mentre la capienza media si attesta al di sotto del 33%;

Da quanto sopra risulta evidente che il parcheggio di Porta Fiorentina ha problemi di capacità in particolari giorni e orari, ovvero festivi e notturni. Tale circostanza trova riscontro anche dai sopralluoghi eseguiti negli scorsi mesi, dai quali risulta che in orario serale e notturno (in particolare nei giorni di venerdì e sabato) il parcheggio viene letteralmente preso d'assalto, con file lunghe anche diverse decine di metri che si formano su via Arcivescovo Martini dovute agli utenti che cercano di entrare anche quando il parcheggio è al completo, in attesa di qualche veicolo uscente. Il motivo di tale fenomeno va ricercato nella vicinanza del parcheggio al centro storico e a molti locali e ristoranti, attivi soprattutto in orario serale e notturno, quando inoltre la sosta nel parcheggio è gratuita.

5.3 Parcheggio del Serraglio

Il parcheggio in struttura a sbarre del Serraglio ha una utenza mista sia occasionale che abbonati. Gli utenti occasionali sostano prevalentemente per un periodo inferiore alle 5 ore oppure tra le 8 e le 15 ore, sfruttando le tariffe giornaliere e notturne, mentre gli abbonati sostano per un periodo molto più vario, anche superiore a 2 giorni (es. fine settimana), come risulta dalla lettura dei dati della durata della sosta per intervallo orario rilevati nel periodo ottobre 2021 – ottobre 2022 riportati in tabella e figura 5.3.1. La capienza massima del parcheggio è pari a 450 posti, di cui 15 riservati agli abbonati con posto proprio.

Intervallo orario durata della sosta (ore)	N° accessi utenti occasionali / anno	N° accessi utenti abbonati / anno
0-1	738	493
1-2	698	188
2-3	452	287
3-4	253	341
4-5	138	266
5-6	67	125
6-7	38	143
7-8	43	106
8-9	61	127
9-10	66	188
10-11	68	284
11-12	78	290
12-13	56	287
13-14	40	290
14-15	28	208
15-16	14	160
16-17	17	132
17-18	9	132
18-19	5	125

19-20	6	126
20-21	8	115
21-22	8	95
22-23	3	76
23-24	2	60
1-2 gg.	27	504
2-3 gg.	6	268
3-4 gg.	2	107
4-5 gg.	0	59
5-6 gg.	0	33
>6 gg.	3	162

Tabella 5.3.1 - Distribuzione della durata della sosta Parcheggio Serraglio periodo Ott21-Ott22

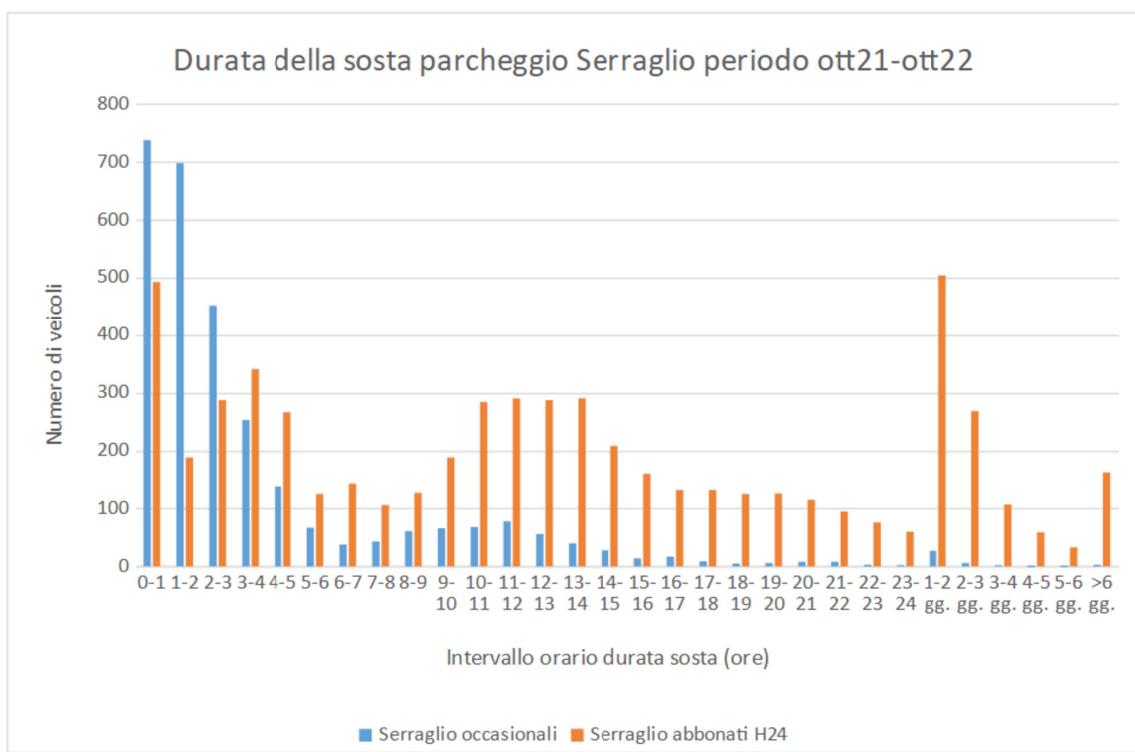


Figura 5.3.1 - Distribuzione della durata della sosta Parcheggio Serraglio periodo Ott21-Ott22

I dati mostrano che gli utenti abbonati sono prevalentemente residenti.

Dall'analisi dei dati riportati in tabella e figura 5.1, 5.2, 5.3 5.4 e 5.3.1 possiamo trarre le seguenti considerazioni:

1. il parcheggio difficilmente raggiunge la capienza massima, mentre la capienza media si attesta intorno al 35% - i dati trovano conferma sia su base mensile che settimanale e giornaliera;
2. l'occupazione è maggiore nei giorni feriali rispetto ai festivi (quando gli altri parcheggi sono gratuiti)
3. in orario notturno e feriale il parcheggio è poco utilizzato;
4. la durata prevalente della sosta per gli utenti occasionali è inferiore alle 5 ore;
5. i dati degli abbonati ci dicono che la tipologia di utenti e relativa durata della sosta è molto varia, con prevalenza in tre fasce: durata 1-5 ore (prevalentemente lavoratori), 10-14 ore (lavoratori e residenti durante la notte) e 1-2 giorni (prevalentemente residenti durante il fine settimana).

Da quanto sopra possiamo affermare che il parcheggio non ha problemi di capienza ed è utilizzato prevalentemente da abbonati.

6. Rilievo del sistema degli stalli di sosta nella Zona a Traffico Controllato (ZTC)

Al fine di creare un database che contenesse l'elenco degli stalli per la sosta facilmente e velocemente interrogabile, è stato per prima cosa effettuato un censimento del numero di stalli per la sosta presenti in tutte le strade e piazze ricadenti all'interno della Zona a Traffico Controllato (ZTC). I dati sono stati successivamente raggruppati per singola strada e per zone omogenee in un file tipo Excel che viene aggiornato ogni anno a seguito dei lavori di manutenzione ordinaria della segnaletica effettuati. L'elenco dettagliato è riportato in allegato. I dati sono aggiornati al mese di Agosto 2022.

Nella tabella seguente sono riportati i dati riepilogati per zone omogenee e parcheggi in struttura.

Zona	Stalli auto blu	Stalli disabili	Stalli carico/scarico
Centro Storico	2374	80	50
Valentini	1533	52	28
Pistoiese	883	29	33
Montegrappa	1520	56	34
Bologna	1717	54	26
Ebensee	1193	25	15
Totale su strada	9220	296	186

Serraglio	450	9	
Porta Fiorentina	148	2	
Ebensee Nord	230	3	
Totale in struttura	828	14	0
Totale ZTC	10 048	310	186

I numeri sopra mostrano anche un ulteriore dato, ovvero che il numero di stalli disabili presenti in ZTC è in rapporto circa 1/32 con il numero di stalli blu.

7. Considerazioni finali

Il presente report è stato realizzato con l'obiettivo di riportare in maniera facile e di immediata lettura lo stato attuale del sistema sosta nella ZTC del Comune di Prato. I dati mostrano un sistema ampio e molto articolato, sia per il numero di stalli che per la differenziazione tariffaria e territoriale.

Volendo effettuare, in estrema sintesi, alcune considerazioni riepilogative dei risultati ottenuti, potremmo sintetizzarle come di seguito.

I principali **punti di forza** del sistema sosta attuale sono la buona dotazione di spazi per la sosta, sia nell'area del centro storico che nelle zone più periferiche, con un totale complessivo che supera i 10.000 stalli.

In particolare, la zona del centro storico conta oltre 2300 stalli per la sosta su strada, a cui si aggiungono gli oltre 800 stalli dei parcheggi in struttura, per un totale di oltre 3000 stalli distribuiti su un ambito territoriale relativamente piccolo (l'intera area interno cinta muraria è contenuta in un raggio di circa 500 metri). Inoltre, l'ampio numero di posti per la sosta disponibili nei parcheggi in struttura e nei piazzali posti a ridosso delle mura (in particolare le aree di piazza del Mercato Nuovo, piazzale del Ponzaglio e piazzale Ebensee Sud) costituisce un ulteriore bacino di capienza capace complessivamente di aggiungere ulteriori 1200 posti circa, per un totale che arriva così a superare ampiamente i 4000 posti auto.

In questo senso si ritiene che non vi siano problemi di offerta di sosta o mancanza di parcheggi.

Le principali **criticità** riguardano invece la distribuzione dei veicoli in sosta. I dati circa la durata media della sosta mostrano infatti una situazione abbastanza disomogenea. In particolare, nelle zone periferiche della ZTC l'occupazione dei veicoli in sosta risulta tutto sommato buona, con una durata media della sosta quasi ovunque pari o inferiore alle 2 ore (con l'unica eccezione della zona 3 – Pistoiese, dove si registra una durata media della sosta abbastanza alta - per questa particolare

zona si rimanda allo specifico Piano della Sosta del comparto di via Pistoiese dove sono riportate in dettaglio le proposte per il nuovo assetto dell'area).

Le maggiori problematiche si riscontrano invece nella zona del centro storico, e in particolare nella zona dell'interno cinta muraria, dove la durata media della sosta risulta molto alta (quasi ovunque in media superiore alle 3 ore), fatto quest'ultimo che comporta necessariamente una bassa rotazione della sosta e un alto tasso medio di occupazione (va tenuto presente inoltre la differente distribuzione oraria giornaliera della domanda di sosta, con due picchi principali nell'intervallo orario 9-13 e 16-20), con la principale conseguenza che risulta in una scarsa disponibilità di posti liberi per la sosta, in un'area dove invece dovrebbe essere incentivata la massima rotazione.

Questo dato si scontra con quello relativo all'offerta di sosta nell'area del centro storico, che invece, come riportato più sopra, è molto ampia.

I dati trovano facile spiegazione nelle attuali tariffe applicate. Le tariffe dell'interno cinta muraria sono, in pratica, le stesse applicate in tutto il resto della ZTC (tariffa base 1 €/h), con l'ulteriore agevolazione dei 30 minuti gratuiti per le prime due ore di sosta. Solamente la sosta superiore alle tre ore presenta una tariffa oraria maggiore al resto della ZTC. Dall'altro lato, la domanda di sosta invece è molto differenziata nella ZTC, con la zona del centro storico che necessita di una maggiore rotazione rispetto alle altre zone più periferiche. In questo senso, risulta evidente il contrasto tra rotazione della sosta e tariffe applicate, che sono tra loro invece esattamente opposte: laddove si rende necessaria una maggiore rotazione dei veicoli (centro storico) le tariffe sono più vantaggiose. In questo senso l'attuale struttura tariffaria risulta inefficace nel distribuire i veicoli in sosta nell'area centro e attorno il centro storico. La completa assenza di una gerarchia delle tariffe favorisce la sosta nelle zone più attrattive, che invece dovrebbero essere maggiormente protette dalla saturazione della sosta e dal traffico veicolare.

Le possibili soluzioni individuate per migliorare la gestione della sosta nel breve e medio periodo si basa su tre principali interventi:

1. modifica delle attuali tariffe applicate nell'interno cinta muraria, prevedendo come primo intervento l'eliminazione dei 30 minuti di sosta gratuita mantenendo la non frazionabilità della sosta (1 €/ora non frazionabile) per le prime 3 ore e tariffe maggiori per soste di durata superiore;
2. creazione di uno schema tariffario progressivo a tariffa decrescente per la sosta a pagamento nell'area centrale urbana, mantenendo le tre zone di tariffazione concentriche già presenti (interno cinta, ZTC A, ZTC B) e le tariffe agevolate per sosta su ampi piazzali (Ebensee Sud, Mercato Nuovo);
3. incentivazione alla sosta nei grandi parcheggi in struttura (Serraglio) e negli ampi piazzali situati a ridosso del centro storico (Mercato Nuovo, Ebensee sud), anche tramite il miglioramento dei percorsi pedonali e ciclabili di collegamento con il centro storico.

Inoltre, per quanto riguarda le tariffe del parcheggio in struttura di Porta Fiorentina, si ritiene che la sosta a pagamento debba essere estesa anche in orario 20-8 nei giorni feriali, prevedendo una tariffa agevolata come quella attualmente presente per il parcheggio del Serraglio (1 € per tutta la notte), essendo l'area di Porta Fiorentina in questi orari spesso al limite della capacità.

L'obiettivo è quello di una effettuare una ridistribuzione dei veicoli in sosta nella zona del centro storico, favorire la sosta nelle aree esterne al centro storico piuttosto che all'interno della cinta muraria, offrire una maggiore disponibilità di parcheggio per soste brevi, migliorare la rotazione, ridurre il traffico veicolare dovuto ai veicoli in cerca di uno stallone libero.

Tra le misure in atto per migliorare il sistema di indirizzamento degli utenti verso i parcheggi in struttura che offrono posti disponibili, vi è l'installazione di pannelli a messaggio variabile (in corso di realizzazione) in 4 punti strategici a ridosso del centro storico (viale Galieli, via Matteotti, via Monnet, piazza Mercatale).

Le criticità risultanti e le proposte individuate per migliore il sistema della sosta nella città di Prato sono in linea con le indicazioni del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e con il Piano della Sosta elaborato nel 2018. In questo senso, sebbene siano passati alcuni anni dall'elaborazione di entrambi i documenti, questi possono essere ritenuti ancora attuali e di riferimento.

X SVILUPPO DI SISTEMI DI ASSISTENZA ALL'UTENZA E FACILITAZIONE ALL'UTILIZZO DEL SERVIZIO: APP PER PAGAMENTO, RICERCA ED INFORMAZIONI RISPETTO AL SISTEMA DELLA SOSTA A PAGAMENTO DEL COMUNE DI PRATO

Ai fini di migliorare e facilitare agli utenti l'utilizzo del servizio della sosta a pagamento sul territorio del Comune di Prato, Consiag Servizi Comuni srl ha sviluppato una serie di applicazioni (APP) fruibili tramite l'utilizzo di smartphone, che consentono in modalità "da remoto" di procedere al pagamento della soata a pagamento, alla ricerca ed indirizzamento ai medesimi parcheggi in base al numero di posti liberi e disponibili, fino alla possibilità di richiedere informazioni riguardo al servizio direttamente al soggetto gestore.

Consiag Servizi Comuni srl ha allo scopo predisposto una pagina informativa online disponibile sul proprio sito (link: https://www.consiagservizicomuni.it/pagina136247_sms-e-app-sosta.html), attraverso la quale gli utenti possono ricevere tutte le informazioni in merito alle suddette applicazioni, il tutto illustrato in maniera dettagliata anche tramite la predisposizione di un video illustrativo.

A titolo illustrativo, si riportano qui di seguito le immagini relative all'interfaccia informativa in merito predisposta su specifico sito internet da parte di Consiag Servizi Comuni srl:

The screenshot shows the Consiag Servizi Comuni website. At the top, there's a dark blue header with the logo 'consiag Servizi Comuni'. Below the logo are search and navigation icons. The main menu includes 'Home', 'Azienda', 'Servizi al cittadino', 'Servizi ai Comuni', 'Amministrazione Trasparente', 'Lavora con noi', and 'Arene tematiche'. A secondary navigation bar below it includes 'Area Comunicazione'. The page title is 'SMS e App sosta'. The main content area discusses mobile ticketing and provides instructions for using SMS to pay for parking. It also mentions the availability of various apps for payment. A sidebar on the right lists links related to parking services. A large blue button at the bottom left says '+ Nel dettaglio'.

Pagamento della sosta tramite App

Nel Comune di Prato è possibile pagare la sosta con le seguenti APP:

- Parking CSC ([Android](#) e [iOS](#))
- Dropticket ([Android](#) e [iOS](#))
- Easypark ([Android](#) e [iOS](#))
- Telepass Pay ([Android](#) e [iOS](#))
- My Cicero ([Android](#) e [iOS](#))
- TABNET ([Android](#) e [iOS](#))
- Be Move (disponibile a breve)

- Be Move (disponibile a breve)

Tariffe sosta con APP CSC Parking Comune di Prato

Parcheggi (Feriali 08:00 - 20:00)	Prima mezz'ora	Prima ora	Seconda ora	Sosta di 3 ore	Ore successive alla 3^	Tariffa giornaliera
Piazza Mercatale e parcheggi all'interno delle mura		€ 1,00 + 30' minuti omaggio (2a) (2b)		€ 1,00 (1)(2)	€ 4,00 (1)	€ 2,00 (1) –
Esterno cinta muraria	€ 0,50 (1)	€ 1,00 (2a) (2b)	€ 1,00	€ 3,00	€ 1,00 –	
Parcheggio Piazza Mercato Nuovo/Piazza Ebensee sud	–	€ 0,30 (1)	€ 0,30	€ 0,90	€ 0,30	€ 1,50

NOTE: per tariffe con APP: (1) Tariffa minima non frazionabile; (2) la seconda ora di sosta inizia a decorrere dopo l'esaurimento della tempo sosta prevista per il pagamento di € 1,00, ovvero dopo 1h 30. (2a) tariffa per acquisto con APP di biglietti rapidi frazionabili ogni mezz'ora (2b) tariffa per APP con acquisto di pacchetto sosta frazionabile in funzione del tempo effettivo oltre la prima mezz'ora di sosta

Abbonamenti con APP CSC Parking Comune di Prato

Parcheggio su strada in strisce blu fuori cinta muraria:

Abbonamento	Mensile*	Semestrale	Annuale
Esterno cinta muraria	€ 22,50	–	–
Piazza del Mercato Nuovo/Piazza Ebensee Sud (abbonamento unico)	€ 12,60	–	–

*l'abbonamento mensile non ammette cambio targa

Video Tutorial APP CSC Parking



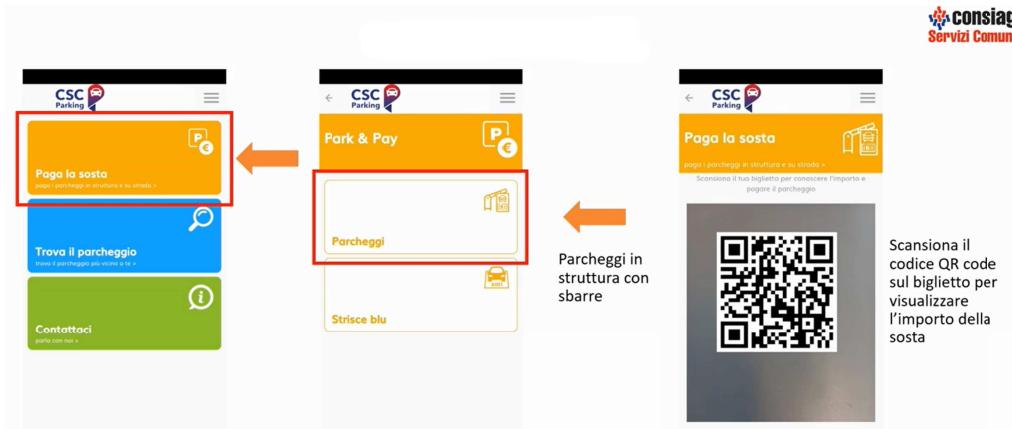
Attraverso l'App **CSC Parking** è possibile acquistare la sosta attraverso "borsellino elettronico" (collegabile di volta in volta alla targa inserita in fase di avvio dell'applicazione che permette di pagare solo i minuti di sosta effettivamente fruiti) e abbonamenti mensili per i parcheggi su strada.

[Termini e condizioni](#)

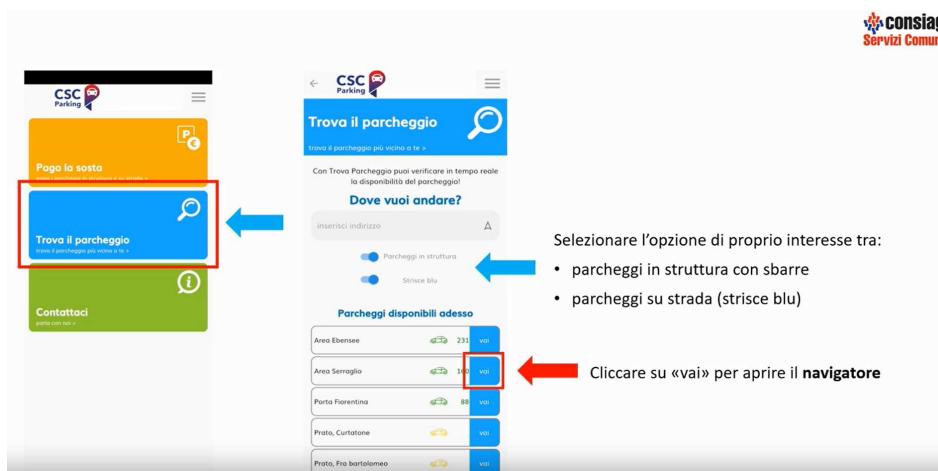
Il sistema realizzato ha innanzitutto la caratteristica di essere molto versatile, in quanto utilizzabile da una molteplicità di diverse applicazioni oggi in utilizzo in merito alla “sosta a pagamento”, ed inoltre viene incontro a quelle che sono le esigenze principali dell’utente, ovvero quelle della ricerca delle aree a parcheggio all’interno della città, della possibilità e delle modalità di pagamento, fino ad arrivare, più ingenerale, alla richiesta di informazioni rispetto alle caratteristiche di funzionamento del servizio.

Al fine di far comprendere l’importanza del lavoro svolto nello sviluppare l’applicazione e dell’utilità effettiva della stessa, si riportano qui di seguito le immagini che mostrano come si presenta l’interfaccia grafica dell’applicazione all’utente:

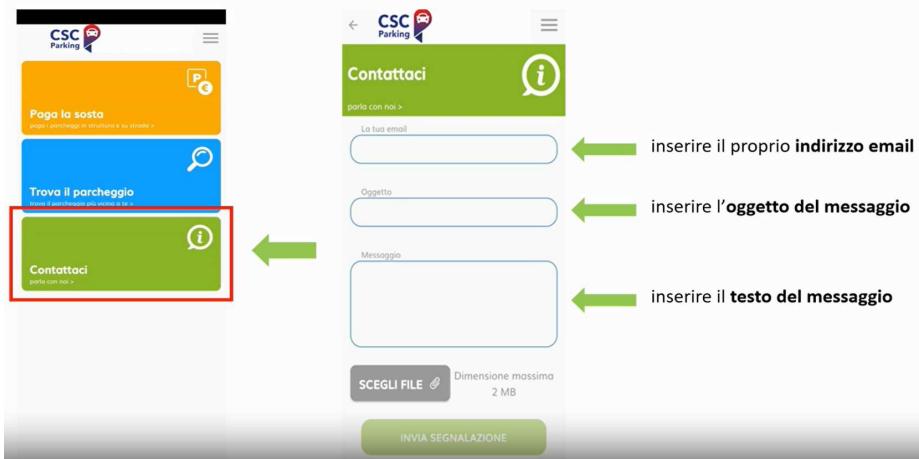
Relativamente al “ pagamento della sosta”, l’interfaccia suddivide la sosta a pagamento in due tipologie, ovvero nei “ parcheggi chiusi”, dotati di sistema di controllo degli accessi/uscite tramite sbarre, e nei parcheggi su “ strisce blu” relativi invece alla sosta su strada o comunque in aree aperte alla libera circolazione: una volta scelta la tipologia, da qui poi l’applicazione consente di procedere, fino ad arrivare ad individuare nel dettaglio la specifica zona di sosta e quindi la corrispondente tariffa applicata, per il pagamento:



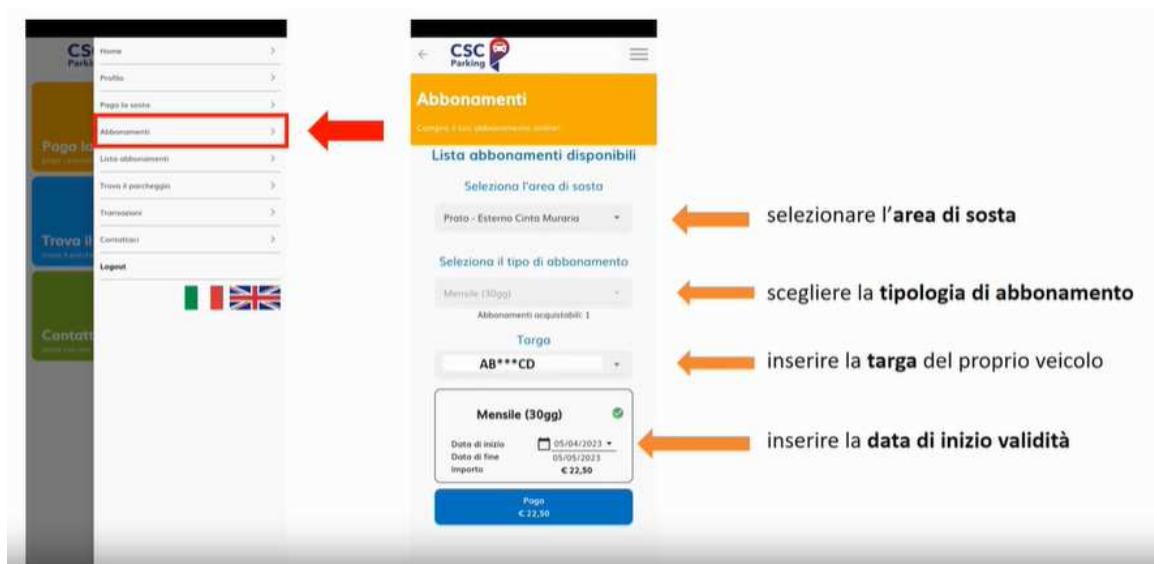
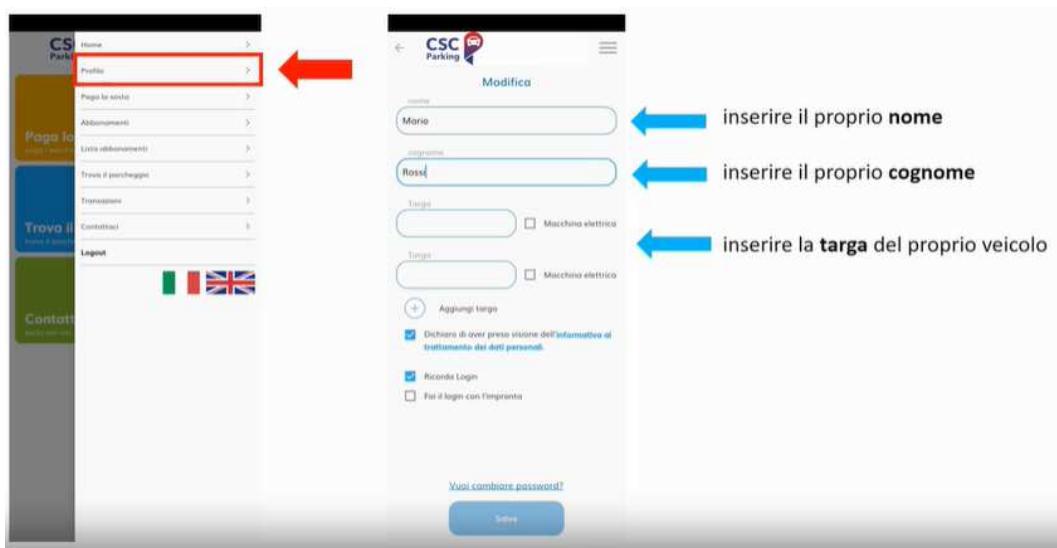
Riguardo, invece, alla ricerca delle aree disponibili per la sosta a pagamento, l’applicazione consente, a partire dall’individuazione della tipologia cercata dall’utente (“parcheggi in struttura con sbarre”, o “parcheggi su strada con strisce blu”), ad arrivare alla specifica e precisa loro localizzazione sullo stradario comunale:



Infine, l'applicazione consente all'utente di poter richiedere informazioni di vario tipo relativamente alle caratteristiche del servizio di sosta a pagamento,



fino ad arrivare a consentire al singolo utente di potersi registrare, creare un proprio account e tramite esso usufruire di alcuni servizi, quali ad esempio il rilascio degli abbonamenti per la sosta a pagamento, dettagliando area di interesse e periodo temporale di riferimento:



XI SISTEMA DELLA SOSTA A PAGAMENTO DEL COMUNE DI PRATO RAPPORTO CON IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)

A conclusione della presente relazione, si evidenzia l'importanza del sistema di gestione del servizio della sosta a pagamento del Comune di Prato, relativamente alle modalità con cui viene svolto ed alle relative informazioni che tramite essa vengono acquisite: i dati riportati infatti nei paragrafi X e XI sopra illustrati (numero di veicoli che utilizzano i parcheggi rapportati ai periodi di tempo ed al singolo parcheggio, entrate dalla sosta a pagamento, indice di rotazione dei parcheggi suddivisi per aree della città, numero di abbonamenti presenti suddivisi per area di interesse, presenza di dati differenziati suddivisi tra sosta lungo strada e sosta nei parcheggi in struttura e chiusi, ecc.) sono molto utili in rapporto alla definizione delle politiche della sosta del Comune di Prato: in particolare, nel corso del prossimo anno 2025 il Comune di Prato procederà alla revisione ed all'aggiornamento delle linee di indirizzo e sviluppo del proprio Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), e la conoscenza dei suddetti dati sarà di fondamentale importanza al fine di definire aspetti importanti di tale strumento di pianificazione, con particolare e specifico riferimento alle politiche della sosta e dell'accessibilità alle varie zone della città.

Il Dirigente

Servizio Mobilità e Infrastrutture

Arch. Riccardo Pallini