



CITTA' DI TERRACINA

PROVINCIA DI LATINA

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

N. delib.	119	OGGETTO: Affidamento gestione sosta a pagamento parcheggio Stella Polare (ex Villaggio Pescatori) alla Azienda Speciale "Terracina" dal 01/06/2014 al 31/12/2014.
data	27 MAG. 2014	

L'anno duemilatredecim, il giorno VENTISETTE del mese di MAGGIO alle ore 16,50 e seguenti, nella sede Comunale, in seguito a convocazione disposta dal Sindaco, si è riunita la Giunta Comunale, alla presenza degli Assessori:

SCISCIONE GIANFRANCO	presente		assente	X
CERILLI PAOLO	Presente		assente	X
LONGO EZIO	presente	X	assente	
MARCUZZI PIERPAOLO	presente	X	assente	
MINUTILLO FABIO	presente	X	assente	
PERRONI EMILIO	presente		assente	X
TINTARI ROBERTA LUDOVICA	presente	X	assente	

Partecipa alla seduta il sottoscritto *Segretario Comunale*, dott. Marco Raponi

Assume la presidenza il *Sindaco* dott. Nicola Procaccini, il quale, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta per la trattazione degli argomenti proposti.

PARERI PREVISTI DALL'ART. 49 DEL DECRETO LEGISLATIVO 18 AGOSTO 2000, N. 267

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità

tecnica della proposta di deliberazione in argomento

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE

Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità

contabile della proposta di deliberazione in argomento

Terracina, 27.05.2014

IL DIRIGENTE

Dott.ssa Ada Nasti

Terracina,

27.05.2014

IL DIRIGENTE

Dott.ssa Ada Nasti

DIPARTIMENTO FINANZIARIO

IL DIRIGENTE

Dott.ssa Ada Nasti

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che con Deliberazione di G.C. n. 62 del 20/03/2014 è stato istituito limitatamente all'area portuale di Via Stella Polare (ex Villaggio dei pescatori) il nuovo piano di sosta a pagamento permanente delimitato e non custodito dalle ore 08.00 alle ore 24.00 e sono state stabilite le sotto elencate tariffe:

- AUTO :
Euro 1,00 fino ad un'ora;
Euro 5,00 per l'intera giornata (08.00 – 24.00)

- CAMPER
Euro 12,00 per l'intera giornata (08.00 – 24.00)

- BUS
Euro 20,00 per l'intera giornata (08.00 – 24.00)

Considerato che è intenzione del Comune gestire l'area con sistema di controllo accessi a barriera e che non si può procedere nell'immediato alla gestione dell'area stante la necessità di dotarsi delle attrezzature e dei permessi sovracomunali necessari, nonché di realizzare le opere di recinzione dell'area;

Visto lo studio di fattibilità Prot. n. 308/2014 del 27/03/2014 per la gestione dell'area su indicata presentato dall'Azienda Speciale "TERRACINA", che si allega al presente atto sotto la lettera A;

Preso atto che ai sensi dell'art. 2, comma 8, punto 4 del Contratto di Servizio tra il Comune di Terracina e l'Azienda Speciale "Terracina" approvato con Deliberazione di C.C. n. 55-XIV del 09/12/2013 è affidata all'Azienda Speciale "Terracina" la gestione di aree e soste a pagamento, terreni o beni comunali, finalizzati all'inserimento lavorativo dei diversamente abili e soggetti fragili seguiti dai servizi sociali per l'inclusione sociale;

Visti i pareri favorevoli di regolarità tecnica e contabile espressi dal Dirigente del Dipartimento Finanziario ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267/2000 e ss.mm.ii.;

Visto il vigente Regolamento Comunale sull'ordinamento degli Uffici e Servizi;

Visto il Decreto Legislativo 18 Agosto 2000, n. 267 e ss.mm.ii.;

Visto il vigente Statuto ;

Ritenuta la propria competenza;

A voti unanimi, legalmente resi;

DELIBERA

- 1) la premessa è parte integrante e sostanziale della presente deliberazione e si intende integralmente riportata;

- 2) di affidare all'Azienda Speciale "Terracina" a decorrere dal 01/06/2014 e fino al 31/12/2014, nelle more che l'Ente provveda alla delimitazione dell'area, all'acquisto del sistema di controllo accessi a barriera e a dotarsi dei permessi necessari per l'installazione delle suddette attrezzature, in aggiunta ai servizi già gestiti, anche la gestione dell'area di sosta a pagamento di Via Stella Polare (ex Villaggio dei pescatori) dalle ore 08.00 alle ore 24.00 secondo le tariffe stabilite con Deliberazione di G.C. n. 62 del 20/03/2014 di seguito elencate:
- AUTO :
Euro 1,00 fino ad un'ora;
Euro 5,00 per l'intera giornata (08.00 – 24.00)

 - CAMPER
Euro 12,00 per l'intera giornata (08.00 – 24.00)

 - BUS
Euro 20,00 per l'intera giornata (08.00 – 24.00)
- 3) di stabilire che l'Azienda Speciale nello svolgimento del servizio in oggetto dovrà inoltre:
- attenersi a tutte le norme vigenti che regolano la materia;
 - svolgere il servizio mediante l'utilizzo di personale lavorativo diversamente abile e soggetti fragili così come previsto dal Contratto di servizio tra il Comune di Terracina e l'Azienda Speciale "Terracina" approvato con Deliberazione di C.C. n. 55-XIV del 09/12/2013;
 - garantire attrezzature e mezzi per l'esecuzione del servizio;
- 4) di demandare al Dipartimento Finanziario tutti gli adempimenti necessari al fine di consentire la gestione diretta dell'area da parte dell'Ente a partire dal 01.01.2015;
- 5) di demandare al Dipartimento Finanziario- Settore economato e provveditorato- la rimozione dei n. 2 parcometri di proprietà comunale attualmente installati nell'area provvedendo alla loro allocazione in altra area;
- 6) di dare atto che l'ammontare di utile che l'Azienda Speciale Terracina realizzerà dalla gestione del parcheggio di via Stella Polare sarà decurtato dall'ammontare dei trasferimenti riconosciuti dal Comune nell'annualità 2013;
- 7) di trasmettere il presente atto:
- a tutti i dirigenti dell'Ente, affinché si proceda alla relativa conseguente esecuzione, ciascuno per quanto di specifica propria competenza;
 - all'Azienda Speciale "Terracina";

Indi

LA GIUNTA

Con voto separato ed unanime

DELIBERA

di dichiarare, per l'urgenza, il presente atto immediatamente esecutivo.
la proposta, messa a votazione, è approvato all'unanimità.



AZIENDA SPECIALE "TERRACINA"
ENTE STRUMENTALE DEL COMUNE DI TERRACINA



Al Sindaco del Comune
Dr. N. Procaccini

All'Assessore alle Politiche Sociali
R. Tintari

All'Assessore al Bilancio
Dr. P. Cerilli

Al Dirigente
Sevizi Sociali
Dr. Giampiero Negassi

Al Dirigente
Settore Finanziario
D.ssa Ada Nasti

- Loro Sedi -
Terracina, 27 Marzo 2014

Prot. n. 308/2014 MANO
Del 27.03.2014

Oggetto: Trasmissione Studio di fattibilità per la gestione dell'area di sosta a pagamento – parcheggio Stella Polare

Si trasmette lo studio di fattibilità relativo alla gestione a pagamento dell'area di parcheggio Stella Polare.

Allegato:

- 1) Studio di fattibilità
- 2) Stralcio aerofotogrammetrico dell'area interessata

Cordiali saluti

Il Direttore Generale
D.ssa Carla Amici

AZIENDA SPECIALE TERRACINA

STUDIO DI FATTIBILITA'

GESTIONE AREA DI SOSTA
A PAGAMENTO
PARCHEGGIO "STELLA POLARE"

MARZO 2014

2014

STUDIO DI FATTIBILITA'

Introduzione

Il presente studio ha per oggetto la valutazione della gestione di un'area di sosta a pagamento delimitata nel Comune di Terracina nota come "Stella Polare" al fine di determinare un piano economico finanziario in grado di supportare l'autonomia gestionale da una parte e facendo meno ricorso al contributo del Comune dall'altra al fine di raggiungere il pareggio di Bilancio dell'Azienda Speciale Terracina.

L'Amministrazione comunale di Terracina ha deliberato che L'Azienda Speciale si occupi della gestione della sosta a pagamento nell'area limitata a parcheggio "Stella Polare" con l'obiettivo di rendere un servizio fruibile in spazi esistenti a favore di una maggiore autonomia ed autosufficienza economica dell'Ente Strumentale quale è l'Azienda Speciale.

CONSIDERAZIONI

L'attuazione del servizio di sosta a pagamento nelle aree di maggior affluenza, oltre che determinare la possibilità di liberare posti di sosta perennemente occupati, poiché il costo della sosta scoraggia le occupazioni non strettamente necessarie, comporta un sicuro effetto positivo sulla circolazione stradale. L'attuazione della sosta a pagamento genera altresì il cosiddetto effetto "onda" in virtù del quale gli utenti saranno incoraggiati a sostare in aree limitrofe a quelle prese in diretta considerazione con enorme beneficio per la decongestione del sistema di viabilità sul territorio.

Avviata la gestione, l'Azienda si attiverà per avviare dei corsi di formazione di concerto con il comando di Polizia Comunale per assegnare la nomina di ausiliari del traffico incaricati del controllo, scoraggerà gli aspetti patologici del sistema sosta, con conseguente beneficio sulla fluidità dei transiti nelle aree interessate che sono peraltro quelle più caricate di veicoli.

Tali riflessioni portano a sottolineare quanto sia importante per il territorio di Terracina la valorizzazione ed il potenziamento della mobilità alternativa, rappresentata da una maggiore sostenibilità della mobilità pedonale e ciclabile, in prevalenza lungo l'asse costiero, attraverso la creazione di percorsi protetti e sicuri.

Accanto alle modalità "lente" devono poi essere incentivate forme pulite di mobilità. La mobilità elettrica rappresenta da questo punto di vista una risorsa da sfruttare, reale alternativa alle forme tradizionali di trasporto.

Nell'ottica di diminuire il traffico veicolare, soprattutto nel periodo estivo, la gestione del parcheggio di Stella Polare consentirà di favorire la sosta a fini turistici. In tali aree sarà possibile raggiungere facilmente le vicine spiagge o interscambiare con altre modalità collettive (bus, navette) ed anche con modalità ad impatto ambientale zero (biciclette).

Per poter dimensionare correttamente un Piano di fattibilità per la sosta a pagamento in un'area delimitata, riveste una grande importanza la conoscenza di quella che viene definita tecnicamente come "domanda di sosta".

Per domanda di sosta si intende la necessità, da parte degli utenti che effettuano il proprio spostamento con l'autovettura, di trovare uno stallo o posto auto presso cui poter parcheggiare l'autovettura.

La "domanda di sosta" è caratterizzata da una serie di elementi correlati direttamente dal "motivo" e dal "modo" con cui si effettua lo spostamento:

STUDIO DI FATTIBILITA'

- ✓ circa il modo di spostamento è chiaro che la domanda di sosta sarà prodotta solo dalle persone che effettuano lo spostamento con il mezzo privato, l'auto.
- ✓ circa il motivo dello spostamento, si osserva come esso influenzi fortemente la domanda di sosta in quanto da esso deriva:
 - ❖ il tempo di occupazione dello stallo:
 - ❖ uno spostamento di tipo sistematico, (lavorativo pendolare o scolastico) comporterà infatti la necessità di occupare lo stallo di sosta per un periodo di lunga o, quanto meno, di media durata. Generalmente lo stallo viene occupato per l'intera giornata lavorativa.

Nel caso invece di spostamento di tipo occasionale (acquisti, turismo, ecc..) comporterà per contro la necessità di occupare lo stallo per una durata breve, ovvero variabile generalmente da 1-2 ore a seconda dei casi.

Il tempo di occupazione dello stallo, se rapportato alla capacità di un parcheggio, consente di valutare il "coefficiente di occupazione del parcheggio", parametro che consente di esprimere in termini percentuali, per una data area di parcheggio, il numero di stalli occupati rispetto al numero complessivo di posti auto dell'area di parcheggio stessa nell'unità di tempo considerata, che può essere l'ora, il periodo di punta od il giorno.

L'indice di rotazione dello stallo

La durata della sosta a sua volta condiziona la reale capacità di offerta del parcheggio.

Per poter valutare la reale offerta di un parcheggio occorre conoscere il suo "indice di rotazione", che definisce la possibilità di un generico stallo di poter ospitare una o più autovetture nell'arco temporale considerato.

A titolo esemplificativo si può dire che l'indice di rotazione di uno stallo che viene occupato per tutta la giornata, per uno spostamento di tipo sistematico, avrà un indice di rotazione pari a 1.

Ciò implica che quello stallo, nell'arco della giornata avrà una offerta di sosta pari all'unità, ovvero si genererà l'eguaglianza tra il numero di stalli e la domanda di sosta. La reale offerta di sosta del parcheggio sarà quindi pari al numero di stalli offerti dal parcheggio.

Laddove invece lo stallo venga occupato, ad esempio per motivo occasionale, per una durata di circa 2 ore, considerando che il periodo giornaliero per uno stallo a pagamento sia di 12 ore, esso avrà un indice di rotazione pari a 6. Lo stesso stallo sarà pertanto in grado di ospitare nell'arco della giornata ben 6 auto diverse tra loro. La sua reale offerta di parcheggio non sarà pertanto di un posto auto, ma pari a quella offerta da n. 6 stalli.

A conclusione di quanto detto appare evidente come un parcheggio da 289 p.a. potrebbe assolvere ad una domanda di sosta di "tipo sistematico" pari a 289 auto, così come potrebbe assolvere ad una domanda di sosta "non sistematica" pari o superiore a 1.734 auto.

Ne consegue che è la domanda di sosta di tipo sistematico quella che crea i maggiori problemi, non solo per quanto riguarda i carichi veicolari sulle strade ma, anche e soprattutto, per quanto concerne il dimensionamento dell'offerta di sosta.

STUDIO DI FATTIBILITA'

B - PARCHEGGIO "STELLA POLARE"

I dati relativi al parcheggio "STELLA POLARE" (A) comprendono n. 289 posti auto a pagamento, n. 06 per disabili, n.03 per donne in stato di gravidanza, n. 03 per pulman e un'area di sosta delimitata con striscia continua per camper per circa 100 camper.

Con delibera di Giunta Comunale n. 438 del 22.11.2013 è stato approvato il nuovo piano di sosta a pagamento, tra cui a carattere permanente con orario 0-24 è stato individuato il parcheggio di via Stella Polare ex villaggio dei pescatori.

La stessa delibera di Giunta ha stabilito le seguenti tariffe:

Auto:

- > € 1,00 fino a 1 ora
- > € 5,00 per l'intera giornata
- > € 10,00 dalle ore 0 alle ore 24 presso l'area di Via Stella Polare
- > € 12,00 dalle ore 0 alle ore 24 per la sosta dei camper nell'area di Via Stella Polare
- > € 20,00 dalle ore 0 alle ore 24 per la sosta dei Bus nell'area di Via Stella Polare

La fonte principale di ricavo di un parcheggio ad uso pubblico è data dalle tariffe della sosta a rotazione. Ciascun veicolo che entra nel parcheggio e vi sosta per un determinato periodo di tempo, è tenuto a pagare il relativo importo sulla base delle tariffe previste. Il quadro tariffario di un parcheggio può essere semplice, quando prevede ad esempio una sola tariffa oraria con un massimale giornaliero, oppure complesso, con tariffe differenziate per la prima ora (o frazioni di ora), per la seconda ora e per le ore successive, tariffe giornaliere (diurne, notturne o 24 ore), forme di abbonamento mensile o annuale, sconti per particolari categorie di utenti, ecc.

L'importo dei ricavi, per un gestore di parcheggi, è un dato certo a posteriori. Alla fine di ogni giorno, di ogni settimana o di ogni mese il gestore conosce con esattezza l'entità delle entrate nel relativo periodo. Superata la fase di avviamento, il gestore potrà costruire una curva delle entrate giornaliere in funzione del tempo, ad esempio per il periodo annuale da gennaio a dicembre.

Per la redazione del presente piano di fattibilità anche economico-finanziario oltre che di gestione, è importante poter procedere ad una valutazione preliminare dei futuri ricavi gestionali dell'area di parcheggio a pagamento assegnata all'Azienda. Tale previsione di solito viene fatta sulla base di una tariffa oraria media - stabilita in funzione delle effettive tariffe orarie che saranno applicate nel parcheggio - e dei parametri di occupazione previsti in relazione alla domanda di sosta ed al numero di posti auto presenti nel parcheggio.

Se indichiamo con N il numero totale di posti auto destinati alla sosta a rotazione a pagamento in un parcheggio, con E la tariffa oraria media, con H l'occupazione oraria media giornaliera (chiamata anche "tasso di occupazione") e con D il numero di giorni l'anno nei quali il parcheggio funziona a pagamento, il ricavo annuo previsto sarà pari a:

$$\text{Ricavo annuo} = N \times E \times H \times D$$

In questo caso H rappresenta dunque il parametro di occupazione oraria media, che potrebbe coincidere con quella di una giornata tipo. I parametri di

STUDIO DI FATTIBILITA'

occupazione consentono di quantificare e di valutare l'effettiva utilizzazione dei parcheggi rispetto alla loro massima capienza. Per la loro affidabile valutazione è necessaria molta pratica, in relazione ai dati disponibili sulla domanda e sull'offerta di sosta nel bacino di influenza del parcheggio considerato, considerando con attenzione la presenza di poli di attrazione nell'ambito di tale bacino.

Occupazione oraria media

L'occupazione oraria media H , misurata in ore e frazioni di ora, è sempre riferita ad un periodo di tempo nell'arco della giornata. Per chiarirne il significato, si consideri inizialmente l'*occupazione oraria media H24* riferita al periodo di 24 ore. In questo caso non ha importanza l'ora di inizio del periodo di riferimento, ma per esemplificare si ipotizzi che il periodo vada dalle 08.00 di un giorno alle 08.00 del giorno successivo.

Durante questo periodo di 24 ore avremo:

- un numero X di veicoli che entrano nel parcheggio, e ne escono dopo un certo tempo;
- un numero Y di veicoli che escono dal parcheggio dato che erano già presenti al suo interno all'ora di inizio del periodo (08.00);
- un numero W di veicoli che entrano nel parcheggio senza uscirne, e dunque si trovano ancora al suo interno al termine del periodo;
- eventualmente, un numero Z di veicoli che restano all'interno del parcheggio per tutte le 24 ore.

Per ciascuno dei suddetti veicoli è possibile quantificare, in ore e frazioni di ora, il tempo di permanenza (sosta) all'interno del parcheggio. Ovviamente, per ciascuno dei Z veicoli del quarto gruppo, tale tempo è di 24 ore. Per ciascuno dei W veicoli del terzo gruppo il tempo di permanenza è quello intercorrente tra l'ora di ingresso e l'ora terminale del periodo. Per gli Y veicoli del secondo gruppo il tempo di permanenza è quello intercorrente tra le 08.00 iniziali del periodo e l'ora di uscita, mentre per gli X veicoli del primo gruppo il tempo di permanenza è quello intercorrente tra l'ora di ingresso e l'ora di uscita.

Sommando i singoli tempi di permanenza relativi ai veicoli di tutti i quattro gruppi si avrà un numero di ore che si definisce *occupazione del parcheggio O24*. Tale dato corrisponde, in sostanza, alla sommatoria di tutte le ore e frazioni di ora in cui ogni singolo posto auto del parcheggio è rimasto occupato nell'arco delle 24 ore.

Si definisce *occupazione oraria media H24* (riferita alle 24 ore) il rapporto tra l'occupazione del parcheggio $O24$ ed il numero totale di posti destinati alla sosta N . Si ha dunque:

$$H24 = O24 / N$$

Tale rapporto rappresenta l'occupazione oraria media giornaliera per posto auto, riferita al 100% dei posti auto del parcheggio.

STUDIO DI FATTIBILITA'

Si osservi che il valore di H_{24} varia da giorno a giorno, in funzione dell'occupazione totale O_{24} . Si può tuttavia assumere un valore giornaliero costante, come presunta media aritmetica dei diversi valori di H_{24} relativi a tutti i giorni dell'anno in cui il parcheggio è operativo.

Per comprendere meglio il significato dell'occupazione oraria media, si intenda H_{24} come il periodo in cui tutti i posti auto del parcheggio vengono considerati occupati, mentre al di fuori di tale periodo è come se il parcheggio fosse completamente vuoto (fig. 1).

Com'è evidente, l'occupazione oraria media non offre alcuna informazione circa l'effettiva distribuzione dell'occupazione nei diversi posti auto del parcheggio durante l'arco di tempo considerato, sia per quanto riguarda l'ubicazione dei posti auto più occupati rispetto a quelli semivuoti nei diversi settori del parcheggio, sia per quanto riguarda i tempi in cui ogni posto auto risulta occupato nell'arco delle 24 ore. Essa rappresenta dunque solo un dato statistico medio, indicativo dell'effettiva utilizzazione del parcheggio nel suo complesso.

Vi è comunque una relazione tra l'occupazione oraria media relativa ad un periodo e quella relativa ai sottoperiodi in esso contenuti. Si divida il periodo di 24 ore considerato finora in due sottoperiodi di 12 ore ciascuno, chiamati convenzionalmente diurno (dalle 08.00 alle 20.00) e notturno (dalle 20.00 alle 08.00).

Ripetendo il calcolo precedente, potrà essere valutata l'occupazione totale del parcheggio relativa al periodo diurno, O_d , e quella relativa al periodo notturno, O_n .

Per definizione, dividendo O_d per il totale dei posti auto N , si otterrà l'occupazione oraria media relativa al periodo diurno, H_d . Analogamente, dividendo O_n per il totale dei posti auto N , si ottiene l'occupazione oraria media relativa al periodo notturno H_n .

Evidentemente H_d ed H_n avranno valori ben diversi (per esempio $H_d = 5,5$ ore ed $H_n = 1,5$ ore). In ogni caso, dalla relazione:

$$O_{24} = O_d + O_n$$

discende che:

$$H_{24} = H_d + H_n$$

Questa relazione è vera per qualsiasi divisione di un periodo in sottoperiodi. Si può pertanto dire che l'occupazione oraria media relativa ad un periodo è pari alla somma delle occupazioni orarie medie relative a tutti i sottoperiodi in cui esso è diviso.

Occupazione percentuale media

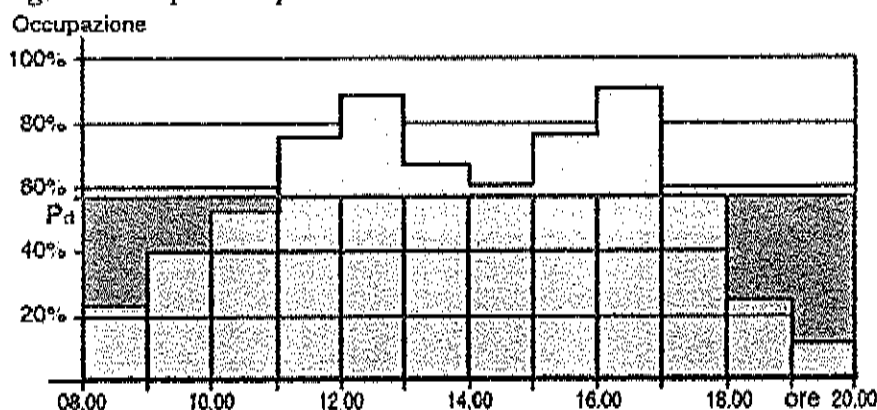
Si consideri ora un periodo diurno di 12 ore (dalle 08.00 alle 20.00), e si ipotizzi di poter conoscere, per esempio all'inizio di ogni ora, il numero di veicoli in sosta presenti all'interno del parcheggio. Valutando il rapporto percentuale tra i veicoli presenti ed il numero totale N di posti auto destinati alla sosta, si potrà costruire un grafico che avrà un aspetto simile a quello di fig. 2.

STUDIO DI FATTIBILITA'

Risulta intuitivo considerare che la media aritmetica dei singoli valori rappresenta il valore medio dell'occupazione percentuale riferito al periodo di tempo considerato.

Nella fig. 3, la riga P_d indica tale valore medio. La somma delle aree nere sotto la riga risulta infatti uguale all'area grigio scuro al di sopra di essa.

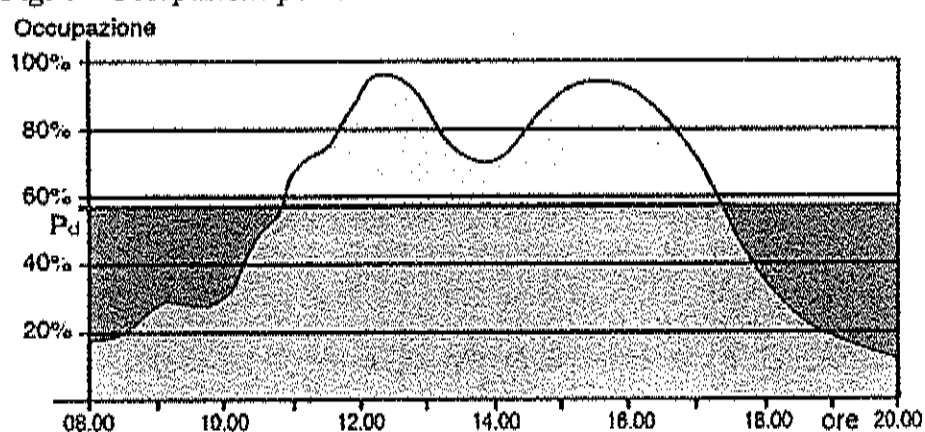
Fig. 3 – Occupazione percentuale diurna e media P_d .



Per avere un quadro più completo dell'occupazione del parcheggio, si possono considerare i veicoli presenti, per esempio, ogni mezz'ora, anziché ogni ora. Diminuendo ulteriormente l'intervallo di tempo intercorrente tra una valutazione delle presenze e l'altra, il grafico tende a perdere l'aspetto a blocchi, per trasformarsi in una curva continua.

In realtà i parcheggi automatizzati dispongono di sistemi di conteggio informatici, in grado di calcolare in tempo reale, cioè istante per istante, il numero di veicoli in sosta nel parcheggio. È possibile pertanto visualizzare l'occupazione percentuale con una curva continua, come mostrato in fig. 4. Anche in questo esempio vi è una riga orizzontale che rappresenta l'occupazione percentuale media, indicata con P_d in quanto riferita al periodo diurno.

Fig. 4 – Occupazione percentuale diurna e media P_d .



Interpretando il grafico dell'occupazione percentuale in funzione del tempo, l'area sottesa dalla curva rappresenta l'integrale della funzione, ed il valore medio P_d determina un rettangolo la cui area è uguale a quella sottesa dalla curva (il che

STUDIO DI FATTIBILITA'

equivale a dire, come già osservato, che la somma delle aree nere è uguale all'area grigio scuro sopra la linea).

È opportuno infine sottolineare che, mentre l'andamento della curva in funzione del tempo dà precise informazioni sullo stato di occupazione del parcheggio nelle diverse ore del giorno, il solo valore medio Pd non offre alcuna indicazione al riguardo (come già rilevato anche per Hd).

Effettuando i calcoli necessari si ricava che il valore di P relativo ad un periodo può essere maggiore, uguale o minore del valore Px relativo ad uno dei sottoperiodi in esso contenuti.

Relazione tra i parametri occupazionali P ed H

Si è visto che l'occupazione oraria media $H24$ configura un grafico di occupazione percentuale (fig. 1) nel quale per la durata del periodo $H24$ il parcheggio risulta occupato al 100%, mentre per il tempo rimanente è completamente vuoto.

Anche in questo caso è possibile determinare l'occupazione percentuale media $P24$. Infatti, indicata con T la durata del periodo in ore (nel caso considerato 24), si ha che:

$$P24 = H24 / T$$

dove il rapporto tra $H24$ e T va espresso in percentuale (%).

In generale, si può affermare che *l'occupazione percentuale media relativa ad un periodo è uguale al rapporto percentuale tra l'occupazione oraria media relativa a quel periodo e la durata in ore del periodo stesso*. Ossia:

$$P = H / T$$

La formula è sempre valida, purché ci si riferisca al medesimo periodo (per esempio 24 ore, o 12 ore diurne, sempre iniziando dalla stessa ora) per entrambi i parametri.

Inversamente, si ha che:

$$H = P \times T$$

L'occupazione oraria media relativa ad un periodo è dunque pari all'occupazione percentuale media relativa a quel periodo, moltiplicata per la durata in ore del periodo stesso.

I seguenti esempi aiutano a comprendere meglio quanto precedentemente esposto:

Esempio 1 - Si supponga che, per $T = 24$ ore, sia $H24 = 6$ ore. Si ha allora che, sempre sullo stesso periodo di 24 ore, $P24 = 6 / 24$, cioè l'occupazione percentuale media è del 25%.

Esempio 2 - Sempre per $T = 24$ ore, sia $P24 = 18\%$. Si ha allora $H24 = 18\% \times 24$ ore = 4,32 ore.

Esempio 3 - Si supponga ora che Pd , riferito al periodo diurno di 12 ore, sia uguale al 35%. Si avrà in questo caso $Hd = 35\% \times 12$ ore = 4,2 ore.

STUDIO DI FATTIBILITA'

Esempio 4 - Ecco un caso più complesso: in un parcheggio si ha dalle 07.00 alle 21.00 $Pd = 35\%$, e dalle 21.00 alle 07.00 seguenti $Pn = 15\%$. Si vuole calcolare $H24$ sulle 24 ore (a partire dalle 07.00). Si ha:

$$P24 = (35\% \times 14 + 15\% \times 10) / (14 + 10)$$

Dunque $P24 = (4,9 + 1,5) / 24$ e, in percentuale arrotondata, $P24 = 26,67\%$, da cui risulta $H24 = 26,67\% \times 24$ ore = 6,4 ore. Si può anche calcolare $H24$ come somma di $Hd + Hn$, con $Hd = Pd \times 14$ ore = $35\% \times 14$ ore = 4,9 ore, e $Hn = Pn \times 10$ ore = $15\% \times 10$ ore = 1,5 ore. La somma dà ancora 6,4 ore

I parametri di occupazione rivestano particolare importanza nella valutazione preliminare degli introiti gestionali dei parcheggi. Indicatori differenti, come ad esempio l'occupazione percentuale massima di un parcheggio in un certo periodo, possono fornire dati interessanti per altre considerazioni, ma non vanno utilizzati come parametri di valutazione dell'occupazione del parcheggio stesso.

Il metodo adottato per la definizione del piano economico finanziario prende in considerazione il numero medio di veicoli che entrano ogni giorno all'interno del parcheggio, e il valore medio dei tempi di stazionamento (in ore e frazioni di ora) di tali veicoli. Moltiplicando questi due fattori per la tariffa oraria e per il numero di giorni l'anno in cui il parcheggio è operativo, si ottiene il ricavo annuo. Va osservato che in sede di stima preliminare - valutata anche sulla base di indagini della sosta - la determinazione del parametro di occupazione oraria media risulta più immediata e più affidabile rispetto alla quantificazione del numero di utenti e del relativo tempo medio di parcheggio.

Supponendo, per comodità di calcolo, che tale tariffa sia pari ad 1 euro, l'introito giornaliero I di un parcheggio in sede propria può essere calcolato con le seguenti formule:

$$I = H24 \times N \times I \text{ € (utilizzando l'occupazione oraria media)}$$

$$I = 24 \times P24 \times N \times I \text{ € (utilizzando l'occupazione percentuale media)}$$

La seconda formula stabilisce infatti un rapporto tra l'introito del parcheggio occupato al 100% per 24 ore su 24 ($24 \times N \times I \text{ €}$) e l'effettiva occupazione percentuale media ($P24$). N indica, come si è visto, il numero totale di posti auto destinati alla sosta a rotazione a tariffa piena.

Si consideri il seguente esempio, relativo a tariffe applicate nel periodo diurno (come al solito, dalle 0.00 alle 24.00):

Tariffa oraria Auto	Tariffa giornaliera Auto	Tariffa giornaliera Camper
1,00 euro	10,00 euro	12,00 euro

Si supponga di avere un Pd pari al 50%, il che implica, mediamente, che ogni posto auto risulti occupato 6 ore su 12 (ovvero $Hd = 6$). L'occupazione di un singolo posto auto da parte di tre veicoli che sostano per 2 ore ciascuno comporta un introito di 9 euro, mentre un solo veicolo che vi soste per 6 ore pagherà 7 euro. Se un utente titolare di tariffa giornaliera sosta per 9 ore, partecipa al reddito di

STUDIO DI FATTIBILITA'

quel posto auto per due terzi dell'importo pagato, cioè solo per 5 euro (il rimanente terzo va a fare media con un posto vuoto, che risulta occupato per 3 ore a 2,50 euro).

Il parcheggio di Stella Polare può essere considerato un parcheggio di durata lunga superiore a 4 ore e non certamente di breve durata.

Considerando i giorni complessivi di sosta per tutto l'anno con indice di occupazione del parcheggio diversi nei giorni feriali e tendenti alla piena occupazione nei fine settimana, si può elaborare la seguente situazione, considerando n. 104 giorni del fine settimana.

Inoltre l'area di Stella Polare prevede una delimitazione della sosta per i camper dove l'obiettivo diretto è quello di potenziare la ricettività locale:

- aumentare il flusso dei visitatori, in termini di numero e di durata della permanenza, di coloro i quali praticano abitualmente il turismo plain air.

La domanda risulta tale, come segnalato dalle associazioni sul territorio, che la struttura in progetto nei week end di massimo afflusso del pubblico potrebbe essere completa, come anche nei periodi estivi e festivi.

Giorni per periodi anno	Posti auto	Indice rotazione	Posti Camper	Bus	Tasso di occupazione	Tariffa media	Introiti Annuì	Avvio Gestione 01/04-31/12
206gg	289	24:8=3%			33%	€ 1,00	€178.602,00	€133.951,00
72gg	289				100%	€10,00	€208.080,00	€156.060,00
104 gg			80		100%	€12,00	€ 99.840,00	€ 74.880,00
206gg			20		100%	€12,00	€ 49.440,00	€ 37.080,00
104gg				03	100%	€20,00	€ 6.240,00	€ 4.680,00
Totale							€542.202,00	€406.651,00

Piano Economico Finanziario di sostenibilità della gestione

In questa sede viene elaborato il conto economico previsionale di gestione che sosterrà l'attività di gestione da parte dell'Azienda Speciale.

Il piano prevede la gestione diretta dell'area parcheggio di Stella Polare attraverso un progetto sperimentale di inclusione sociale per soggetti deboli e fragili, compreso l'inserimento di soggetti diversamente abili.

La gestione si prevede di attivarla dal 01.04.2014 con l'avvio del progetto sperimentale per quanto riguarda il pagamento della sosta, e con l'utilizzo di persone anziché di parcometri.

Successivamente, a consolidamento della sperimentazione si prevede un'automatismo dell'intera area attraverso l'installazione di barre in entrata ed in uscita con gettoniera marca tempo.

STUDIO DI FATTIBILITA'

TABELLA RIEPILOGATIVA DEI COSTI DI GESTIONE

A. Costi di gestione per Acquisti		Avvio Gestione 01/04-31/12
Acquisto di biglietti per la sosta	€ 4.000,00	€ 3.000,00
Spese telefoniche	€ 500,00	€ 375,00
Materiale di Consumo	€ 2.000,00	€ 1.500,00
Indumenti di lavoro	€ 2.000,00	€ 1.500,00
Bici elettriche	€ 1.000,00	€ 750,00
Spese di manutenzione	€ 3.000,00	€ 2.250,00
Materiale specifico per la sosta Cartelli ed avvisi	€ 3.000,00	€ 2.250,00
Totale	€ 15.500,00	€ 11.625,00
TOTALE ACQUISTI	€ 15.500,00	€ 11.625,00

B. Costi del personale

Mansione	N. PERSO NE	COSTO	TOTALE	Avvio gestione 01/04-31/12
Parcheggiatori	03	Contratto full- time € 24.871,62	€ 74.615,00	€ 55.961,00
Soggetti fragile	02	Contratti part- time € 16.579,42	€ 33.159,00	€ 24.869,00
Soggetti diversamente abili Stage	04	Stage di inserimento € 4.800,00	€ 19.200,00	€ 14.400,00
Straordinari , turnazioni , reperibilità, sostituzioni		€ 7.500,00	€ 7.500,00	€ 5.625,00
TOTALE COSTO DEL PERSONALE			€ 134.474,00	€ 100.855,00
TOTALE COSTI COMPLESSIVI A+ B			€ 149.974,00	€ 112.480,00

STUDIO DI FATTIBILITA'

Situazione Economica Previsionale per la Gestione dell'Area di Sosta Stella Polare							
Costi				Ricavi			
Codice	Descrizione	2014	12/04-31/12	Codice	Descrizione	2014	2015
03.01.41	Resi su vendite			03.01.50	Resi su acquisti		
03.01.51	Ribassi e abbuzzi passivi			03.02.01	Costuzioni in scorte		
03.01.61	Primi su vendite			03.02.11	Costi di ricerca e sviluppo patrimonializzati		
				03.03.01	Variazioni di valore su prodotti in lavorazione		
03.03.01	Esistenze in fase prodotti in lavorazione			03.03.11	Rimanenze finali prodotti in lavorazione		
03.03.11	Esistenze in fase semilavorati			03.03.41	Rimanenze finali semilavorati		
03.03.21	Esistenze in fase prodotti finiti			03.03.51	Rimanenze finali prodotti finiti		
				03.04.01	Variazioni di valore su lavori in corso su ord.		
03.04.01	Esistenze in fase lavori in corso su ord.			03.04.11	Rimanenze finali lavori in corso su ord.		
03.04.11	Costi di ricerca e sviluppo	4.000,00	4.000,00	03.05.01	Costi di ricerca e sviluppo	408.687,00	408.687,00
04.01.01	Materie e consumi fissi			03.05.01	Tariffe Sosta Auto	388.687,00	
04.01.02	Indumenti di lavoro	2.000,00		03.05.11	Tariffe Sosta Carper	149.280,00	
04.01.11	Materie di consumo c/acquisti	2.000,00		03.05.21	Tariffe Sosta Bus	6.240,00	
04.01.21	Attrezzature minute	1.000,00		03.05.31			
04.01.31	Acquisto materiale per sosta	7.000,00		03.05.41			
04.01.41	Acquisti esterni			03.05.51	Contributi c/res e carico del bilancio con contributi in c/capitale		
04.01.51	Costi di ricerca e sviluppo	4.000,00	4.780,00	03.06.01	Proventi finanziari		
04.02.01	Servizi di trasporto			03.06.01	Dividendi su partecipazioni in controllate		
04.02.02	Servizi di manutenzione			03.06.02	Dividendi su partecipazioni in collegate		
04.02.11	Servizi postali e di recapito			03.06.03	Dividendi su partecipazioni in controllate		
04.02.12	Servizi telefonici	500,00		03.06.04	Dividendi su partecipazioni		
04.02.13	Energie elettrica			03.06.05	Creto d'imposta su dividendi		
04.02.21	Spese generali di gestione	4.000,00		03.06.11	Interessi attivi bancari		
04.02.22	Lavorazione presso terzi			03.06.12	Interessi attivi postali		
04.02.31	Spese pubblicitarie			03.06.13	Interessi attivi da clienti		
04.02.41	Provvigioni passive			03.06.14	Interessi attivi di mora		
04.02.51	Servizi di pulizia locale			03.06.15	Interessi attivi da soci		
04.02.52	Servizi di vigilanza	500,00		03.06.21	Interessi su titoli		
04.02.61	Servizi assicurativi	1.000,00		03.06.31	Utile su titoli		
04.02.71	Componenti ad amministratori			03.06.41	Proventi finanziari diversi		
04.02.72	Componenti a sindaci			03.06.42	Interessi attivi v/imprese controllate		
04.02.73	Servizi di assistenza profes. le			03.06.43	Interessi attivi v/imprese collegate		
04.02.74	Collaboratori			03.06.44	Interessi attivi v/imprese controllate		
04.02.81	Spese bancarie			03.07.01	Plusvalenze straordinaria		
04.02.82	Spese postali			03.07.11	Soppravvalenze attive straordinarie		
04.02.83	Spese di assicurazione beni in uso	3.000,00		03.07.21	Rivalutazione immobilizzazioni materiali		
04.02.91	Oneri contributivi diversi						
04.03.01	Costi di ricerca e sviluppo						
04.03.01	Noleggio attrezzature specifiche			04.01.41	Resi su acquisti		
04.03.11	Canone di licenza			04.01.51	Ribassi e abbuzzi attivi		
04.03.11	Costi di ricerca e sviluppo	100.835,00	100.835,00	04.01.61	Sconti attivi		
04.04.01	Salari c/scrivania	107.774,00		04.01.71	Primi su acquisti		
04.04.11	Societari e lavori straordinari	7.900,00					
04.04.21	Collaborazioni	19.700,00					
04.05.01	Ammito costi d'impianto						
04.05.02	Ammito costi d'impulimento						
04.05.11	Ammito costi di ricerca e sviluppo						
04.05.12	Ammito costi di pubblicità						
04.05.21	Ammito brevetti						
04.05.22	Ammito software						
04.05.31	Ammito concessioni e licenze						
04.05.41	Ammito avviamento						
04.06.01	Ammito fabbricati						
04.06.11	Ammito attrezzature industriali						
04.06.21	Ammito impianti e macchinari						
04.06.31	Ammito attrezzature commerciali						
04.06.41	Ammito macchine ufficio						
04.06.51	Ammito mobili e arredi						
04.06.61	Ammito automezzi						
04.06.71	Ammito imballaggi diversi						
04.06.72	Ammito altri imballaggi materiali						
04.07.01	Valutazione immob. immateriali						
04.07.11	Valutazione immob. materiali						
04.07.21	Valutazione crediti						

STUDIO DI FATTIBILITA'

04.08.00 Variazioni per materie e merci						
04.08.01	Esistenze iniz. di materie prime			04.08.41	Rimanenze finali di materie prime	
04.08.11	Esistenze iniziali di materie sussidiarie			04.08.51	Rimanenze finali di materie sussidiarie	
04.08.21	Esistenze iniziali materiali di consumo			04.08.61	Rimanenze finali materiali di consumo	
04.08.31	Esistenze iniziali di merci			04.08.74	Rimanenze finali di merci	
04.09.00 Accantonamenti a fondi (SOPE)						
04.09.01	Accanto a fondo riserva					
04.09.11	Accanto a fondo responsabilità civile					
04.10.00 Accantonamenti a fondi per rischi						
04.10.01	Accanto a fondo rischi c/c/c/c					
	Accanto a fondo concorsi a premio					
04.11.00 Crediti diversi						
04.11.01	Crediti fiscali diversi					
04.11.02	Crediti doganali					
04.11.11	Spese imputate locali					
04.11.21	Perdite su crediti					
04.11.31	Ammortamenti passivi					
04.11.41	Sopravvenienze passiva ordinaria					
04.11.51	Minusvalenze ordinarie					
04.11.61	Debitazioni liberali					
04.11.71	Crediti vari					
04.12.00 Crediti finanziari						
04.12.01	Interessi passivi su sovvenzioni					
04.12.02	Interessi passivi su mutui					
04.12.11	Interessi passivi a fornitori					
04.12.21	Interessi passivi di mora					
04.12.31	Interessi su obbligazioni					
04.12.41	Ammortamento daaggio su prestiti					
04.12.51	Crediti finanziari diversi					
04.12.52	Interessi di factoring					
04.12.61	Scelta passivi bancari					
04.12.62	Interessi passivi v/imprese controllate					
04.12.63	Interessi passivi v/imprese collegate					
04.12.64	Interessi passivi v/imprese controllanti					
04.13.00 Rivalutazione partecipazioni				04.13.01	Rivalutazione partecipazioni	
04.14.00 Sovvenzioni e passiva straordinaria						
04.14.01	Minusvalenze straordinarie					
04.14.11	Sopravvenienze passiva straordinaria					
04.14.21	Investiti esercizi precedenti					
04.15.00 Imposte e tributi		78.500,00	78.500,00			
04.15.01	IRAP d'esercizio	13.000,00				
04.15.11	IRPEF d'esercizio	25.000,00				
04.15.21	Imposte d'esercizio					
04.15.22	Imposta differta					
	Totale dare	149.474,00	149.195,00			
	Utile d'esercizio	387.728,00	384.546,00			
	Totale a pareggio	543.202,00	543.791,00			
				Totale Avere	542.202,00	543.791,00
				Perdita d'esercizio		
				Totale a pareggio	542.202,00	405.551,00

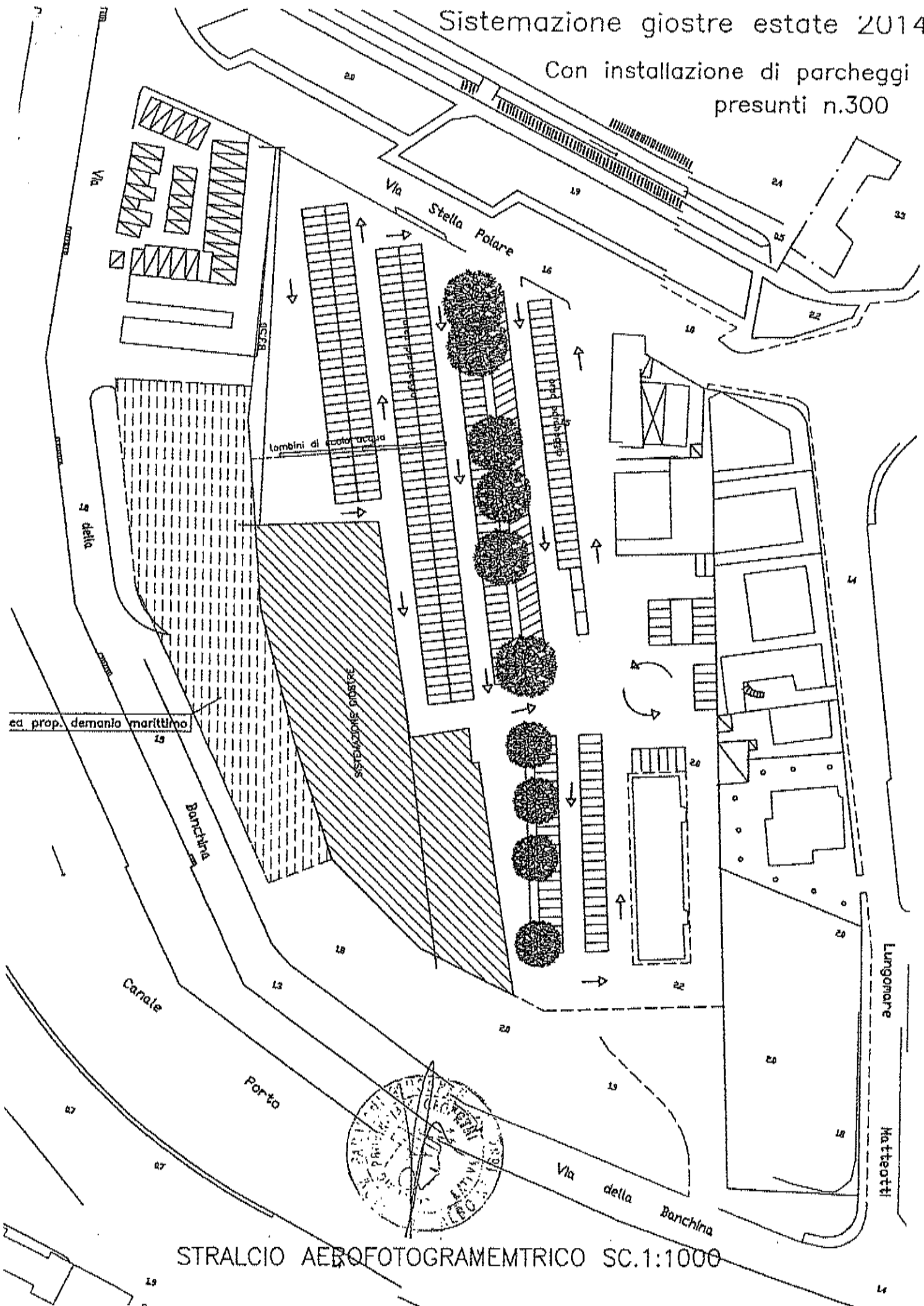
A disposizione per i chiarimenti necessari

Il Direttore
D.ssa Carla Amjci

Carla Amjci

Sistemazione giostre estate 2014

Con installazione di parcheggi presunti n.300



STRALCIO AEROFOTOGRAMETRICO SC.1:1000

Il presente verbale viene così sottoscritto :

IL PRESIDENTE
Dr. Nicola Procaccini

IL SEGRETARIO COMUNALE
Dott. Marco Raponi

REFERTO DI PUBBLICAZIONE

Si certifica, su conforme dichiarazione del delegato alla pubblicazione, che copia del presente verbale è stata inserita il giorno 27 MAG. 2014 sull'Albo Pretorio on-line del Comune (all'indirizzo: <http://www.gazzettaamministrativa.it>) ai sensi dell'art.32 della legge 18 giugno 2009 n.69, e che sarà pubblicata il giorno successivo alla suddetta data di inserimento

Terracina 27 MAG. 2014

IL DELEGATO

ISTRUTTORE CONTABILE
(St. Amministrativa)

LA SEGRETERIA GENERALE

La presente deliberazione è divenuta esecutiva il _____:

perchè trascorsi 10 giorni dalla data di inizio pubblicazione (art. 134, comma 3, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267)

perchè adottata con la formula della immediata eseguibilità (art. 134, comma 4, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267)

Terracina,

p. L'UFFICIO DELIBERAZIONI