

## SERVIZI PUBBLICI LOCALI DI RILEVANZA ECONOMICA

### RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA SCELTA DELLA MODALITÀ DI GESTIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO LOCALE (EX D.LGS. 201/2022, ART. 14, COMMI 2 e 3; ART. 31, COMMI 1 e 2)

#### INTRODUZIONE.

Il comma 3 dell'art. 14 del d.lgs. 201/22 prevede che degli esiti della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale si dia conto, prima dell'avvio della procedura di affidamento del servizio, in un'apposita relazione nella quale sono evidenziate altresì le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione europea per la forma di affidamento prescelta, nonché illustrati gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, anche al fine di evitare sovra-compensazioni.

La presente relazione è redatta dalla SRM sulla base della delibera del Consiglio comunale di Bologna, PG 701040/24 del 7 ottobre 2024. Essa è pubblicata sul sito della SRM insieme col bando di gara e segue lo "Schema di relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale" reperibile al link: <https://www.anticorruzione.it/-/trasparenza-dei-servizi-pubblici-locali-di-rilevanza-economica>.

#### INFORMAZIONI DI SINTESI.

Oggetto dell'affidamento. **Concessione per l'esercizio del car-sharing a flusso libero nel territorio del Comune di Bologna.**

Importo dell'affidamento. **66.837.633,20 euro (valore stimato dell'affidamento, al netto dell'IVA, ivi compresa qualsiasi forma di opzione e rinnovo del contratto).**

Ente affidante. **SRM – Società Reti e Mobilità Srl, PI/CF 02397841204 su indirizzo del Comune di Bologna.**

Tipo di affidamento. **Concessione**

Modalità di affidamento. **Affidamento a terzi mediante procedura a evidenza pubblica, nel rispetto del diritto dell'Unione europea (D.lgs. 201/2022, art. 14, comma 1, lett. a).**

Durata dell'affidamento. **3+2 anni, presumibilmente da gennaio 2025.**

Territorio e popolazione interessata dal servizio affidato o da affidare. **Comune di Bologna, con eventuale estensione a porzioni specifiche dell'area metropolitana (390.518 abitanti Comune di Bologna al 01/01/24 + 217.798 abitanti comuni PAIR al 01/01/24).**

## **SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE.**

Nominativo. **Tommaso Bonino.**

Ente di riferimento. **SRM – Società Reti e Mobilità Srl.**

Area/servizio. **Dirigente coordinatore.**

Telefono. **051.361328.**

Email / PEC. [tommaso.bonino@srbologna.it](mailto:tommaso.bonino@srbologna.it) / [srbologna@pec.it](mailto:srbologna@pec.it)

Data di redazione. **Ottobre 2024.**

## **SEZIONE A-CONTESTO GIURIDICO E INDICATORI DI RIFERIMENTO**

### **A.1 – Contesto giuridico.**

Si indica sinteticamente la principale disciplina europea, nazionale, regionale e locale entro la quale si inquadra il servizio pubblico oggetto dell'affidamento:

- D.lgs. 201/22 recante “Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica”;
- D.lgs. 36/23 recante “Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici”;
- LR 30/98 recante “Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale”;
- PUMS Città metropolitana di Bologna – Delibera del Consiglio della Città metropolitana di Bologna n. 54/2019 del 27/11/2019;
- PGTU Comune di Bologna – Delibera del Consiglio comunale PG 540417/2019 del 2/12/2019;
- Deliberazione del Consiglio del Comune di Bologna 701040/24 del 7 ottobre 2024, recante “Affidamento del servizio di car-sharing a flusso libero. Indirizzi all'Agenzia della mobilità SRM Srl per l'espletamento della procedura”.

### **A.2 – Indicatori di riferimento e schemi di atto.**

Non esistono autorità di regolazione che operino nel servizio di car-sharing a flusso libero.

Il contratto prevede indicatori relativi al servizio specifico affidato.

## **SEZIONE B – DESCRIZIONE DEL SERVIZIO**

### **B.1 – Caratteristiche del servizio.**

Il car-sharing è un servizio regolato e/o organizzato dalle pubbliche amministrazioni che permette di utilizzare un veicolo a noleggio senza conducente, su prenotazione, tramite app, prelevandolo e riconsegnandolo successivamente, anche in una posizione diversa da quella in cui è stato ritirato all'interno dell'area di operatività, senza la necessità di rivolgersi a personale incaricato, pagando in proporzione all'utilizzo che se ne è fatto.

Il servizio è previsto free-floating, non sono dunque individuati punti esclusivi di presa e rilascio dei veicoli. Non sono previste infrastrutture e impianti particolari. Esso è stato erogato dal 2018 al 2024 da due operatori, in regime sperimentale, ex Del. Del Consiglio comunale PG 411563/16 del 13 dicembre 2016.

Il servizio di car-sharing free-floating viene promosso nell'ambito di politiche di mobilità sostenibile per favorire la trasformazione del possesso del mezzo in uso dello stesso, in modo da consentire di rinunciare alla proprietà dell'auto privata, individuale o familiare, ma non alla flessibilità delle proprie esigenze di mobilità. L'obiettivo principale del servizio è quello di offrire una soluzione di mobilità urbana flessibile e capillare, integrativa del trasporto pubblico di linea regolare, in grado di dirottare quote di spostamenti dal mezzo privato a quello a uso condiviso, in particolare con l'effetto di diminuire il tasso di motorizzazione registrato in città.

Sempre più, anche in esito a sperimentazioni finanziate con risorse pubbliche, nonché grazie all'evoluzione tecnologica, si tratta di un servizio commerciale erogato da numerose imprese, con l'obiettivo di generare profitto.

La SRM ha per soci il Comune e la Città metropolitana di Bologna; da una loro collaborazione finalizzata alla migliore qualità dei servizi pubblici locali è nata la previsione relativa all'estensione del servizio all'area metropolitana (Comuni PAIR e Centri di mobilità) a fronte di un acquisto minimo di uno specifico ammontare di credito per l'utilizzo del servizio.

L'affidamento non ha per oggetto rapporti di partenariato con gli enti del terzo settore.

#### **B.2 – Obblighi di servizio pubblico e relative compensazioni.**

L'affidamento è regolato in regime di concessione, prevedendo obblighi contrattuali e non obblighi di servizio soggetti a compensazione. Sono previsti obblighi di servizio pubblico che, anche in esito alla sperimentazione condotta fra il 2018 e il 2023, sono di rilevanza minima e non determinano alcuna esigenza di compensazione. Essi hanno sostanzialmente a che fare:

- con la continuità di erogazione di servizio e con la dimensione/caratteristica del parco veicolare, elementi nel pieno interesse dell'operatore;
- con la copertura minima della parte centrale della città di Bologna, elemento già consolidato nella fase di sperimentazione;
- con la rendicontazione dell'uso del servizio, sulla base di dati e informazioni dei quali l'operatore comunque dispone.

È inoltre accompagnata, più che imposta, la transizione verso flotte full-electric, con tempistiche compatibili con l'evoluzione già registrata dal settore, così come verificato in occasione di apposito confronto organizzato con gli operatori iscritti all'Osservatorio della sharing mobility, in data 19 luglio 2024.

Non sono previste compensazioni economiche. L'affidamento non gode di alcun tipo di esclusiva.

Non è prevista la realizzazione di interventi infrastrutturali da parte del soggetto affidatario, non è pertanto allegato alcun piano economico-finanziario (PEF). L'intervento pubblico necessario all'espletamento del servizio consiste nella concessione del diritto all'uso di stalli riservati e nell'impegno del Comune a garantire il mantenimento delle regole circolatorie impattanti sul servizio.

La definizione di ulteriori contenuti specifici relativi a obblighi contrattuali per le controparti è proposta con l'offerta e recepita nei contratti di servizio.

Il contratto regola la ripartizione dei rischi fra la SRM e ciascun operatore affidatario, eventuali PEF acquisiti all'esito della procedura non hanno rilevanza contrattuale. Sono regolate tre sole tipologie di rischio in capo alla SRM, a fronte delle quali è prevista la cessazione del servizio o, in

alternativa e solo in accordo fra le parti, la revisione dell'equilibrio economico-finanziario del contratto. Solo in quel caso si farà eventualmente riferimento al PEF acquisito in fase di affidamento.

## **SEZIONE C - MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA**

### **C.1 – Specificazione della modalità di affidamento prescelta.**

La delibera del Consiglio comunale 701040/24 del 7 ottobre 2024 rileva che la disciplina, anche comunitaria, in materia di servizi pubblici locali qualifica i "servizi pubblici locali di interesse economico generale" o "servizi di interesse economico generale di ambito locale" (SPL) quei servizi erogati o suscettibili di essere erogati dietro corrispettivo economico su un mercato, che non sarebbero svolti senza un intervento pubblico o sarebbero svolti a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che vengono assunti, con provvedimento motivato dell'ente competente, come necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni delle comunità locali, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale e che il Comune di Bologna, con la delibera di ricognizione di cui all'art. 30 del d.lgs. 201/22 di dicembre 2023 ha annoverato il car-sharing fra i SPL.

Ai sensi di quanto previsto all'art. 12 del Decreto di riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica la SRM ha verificato che la prestazione del servizio di car-sharing a flusso libero può essere assicurata attraverso l'imposizione di obblighi di servizio pubblico a carico di uno o più operatori, senza restrizioni del numero di soggetti abilitati a operare sul mercato.

Ai sensi di quanto previsto all'art. 13, è ammessa l'attribuzione di diritti speciali o esclusivi, in conformità al diritto dell'Unione europea, solo se indispensabile all'adempimento della funzione affidata al gestore del servizio pubblico locale di rilevanza economica, in assenza di misure meno restrittive della libertà d'impresa e sulla base di un'adeguata analisi economica.

Infine, l'art. 15 impone alla SRM di affidare 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.

Alla luce di quanto richiamato, nonché della sperimentazione condotta, la SRM procederà all'affidamento del servizio a terzi, mediante procedura aperta a evidenza pubblica, attraverso la piattaforma del Sistema Acquisti Telematici Emilia-Romagna (SATER, sistema di approvvigionamento digitale / e-procurement), nel rispetto del diritto dell'Unione europea.

Stanti le condizioni puntuali, di cui si dirà anche nel seguito (assenza di limiti al numero di possibili affidatari e di corrispettivi per obblighi di servizio), e il carattere di permanente innovatività nel settore della sharing-mobility, la procedura sarà gestita garantendo la più ampia partecipazione (requisiti di partecipazione, clausola sociale, quantificazione dell'offerta economica, soglie di sbarramento, condizioni di ex aequo, ecc.) e garantendo un adeguato flusso di informazioni a ogni possibile operatore economico interessato nonché a ogni concorrente nelle fasi successive alla pubblicazione del bando di gara.

L'utilizzo della piattaforma telematica consente la gestione della procedura di gara nonché degli adempimenti di pubblicità legale e l'assolvimento degli obblighi di trasparenza tramite interoperabilità con le relative banche dati nazionali.

### **C.2 – Illustrazione della sussistenza dei requisiti europei e nazionali per la stessa e descrizione dei relativi adempimenti.**

Le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo sono da ritrovarsi prevalentemente nella normativa italiana e regionale inerente i servizi di Tpl, in particolare nei vigenti riferimenti attinenti l'incremento qualitativo del servizio e il contenimento dei costi per la collettività.

Inoltre, in accordo con gli enti locali competenti, si dà attuazione agli strumenti di pianificazione della mobilità (PUMS/PGTU) redatti e approvati dagli enti locali bolognesi.

L'intervento pubblico nella gestione e nell'erogazione del servizio è reso necessario od opportuno per le seguenti finalità:

- universalità di accesso fisico e/o economico al servizio;
- non discriminazione;
- continuità di erogazione;
- garanzia di livelli di qualità e/o sicurezza.

## **SEZIONE D -MOTIVAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLA SCELTA**

### **D.1 – Risultati attesi.**

Sono prevedibilmente attesi i seguenti risultati:

- la finanza pubblica degli enti committenti non sarà impattata, in quanto non è prevista la contribuzione a favore dei soggetti concessionari;
- la qualità del servizio è risultata più che sufficiente nella fase sperimentale, i contratti sottoscritti nel 2018 sono stati prorogati nella misura massima prevista; con la messa a regime del servizio si auspica un suo consolidamento;
- i costi per gli utenti sono attesi in linea col mercato; rispetto alla fase sperimentale è stato escluso il pagamento di un canone all'ente affidante;
- non sono previsti investimenti condotti per la collettività.

### **D.2 – Comparazione con opzioni alternative.**

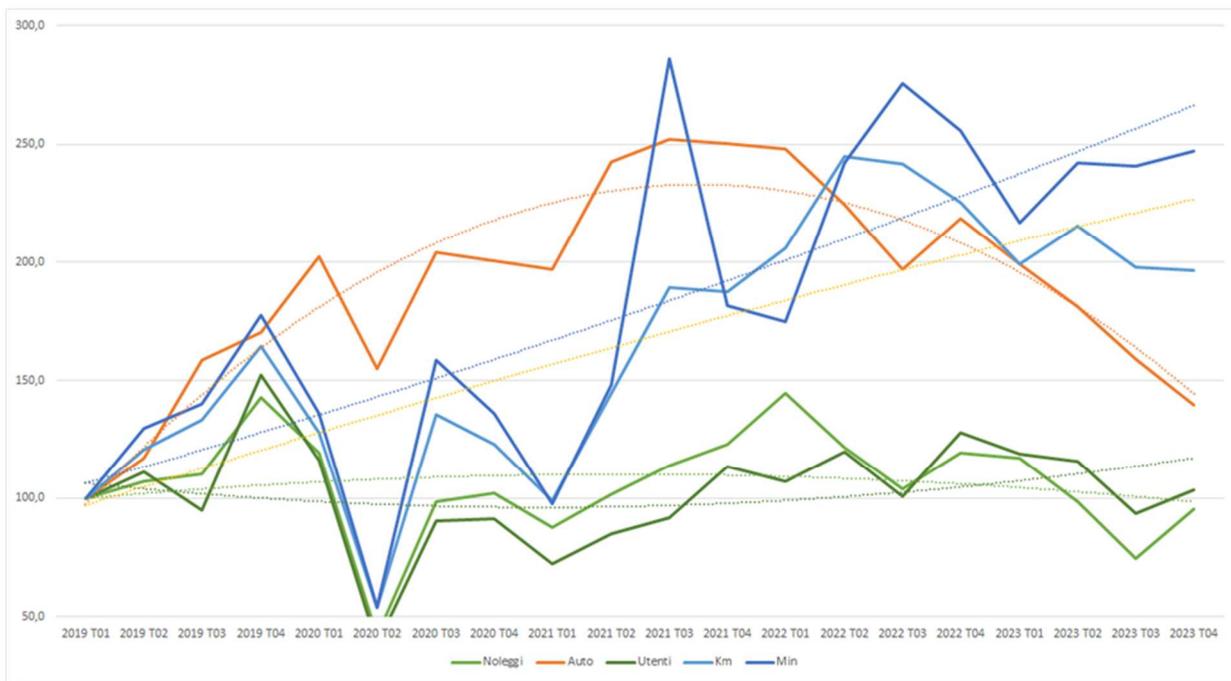
Come specificato, l'art. 15 del D.lgs. 201/22 prevede per l'affidamento del servizio, il ricorso alla procedura a evidenza pubblica secondo la disciplina in materia di contratti pubblici.

Stanti le condizioni puntuali – essenzialmente l'assenza di limiti al numero di possibili affidatari – si ritiene di aver optato per la soluzione che garantisca i migliori risultati ottenibili. L'opzione di applicare un regime autorizzativo, in luogo della procedura a evidenza pubblica, non avrebbe garantito il rispetto della modalità di affidamento prevista per la tipologia di servizio pubblico locale così come definito dal Comune di Bologna in attuazione del D.lgs 201/2022.

### **D.3 – Esperienza della gestione precedente.**

Dopo che sono stati sottoscritti i contratti, negli ultimi mesi del 2018 il servizio è andato velocemente a regime, con circa 10.000 noleggi al mese per operatore, a fronte di un centinaio di auto attive in strada per ognuno dei due operatori. I numeri registrati successivamente, organizzati per macro-indicatori, sono stati puntualmente rendicontati dagli operatori alla SRM, nel rispetto di quanto contrattualizzato, e da questa riportati al Comune, con cadenza trimestrale.

Nei grafici che seguono sono riportate le grandezze più significative, per anno solare fino al 2023 (nella sua completezza e per mese con più recente aggiornamento).



Risulta evidente l'andamento degli indicatori nel tempo, rappresentato su base trimestrale nell'arco dei cinque anni completi di gestione del servizio:

- la linea di tendenza del numero complessivo di auto presenti in strada presenta un andamento a

parabola rivolta verso il basso;

- le linee di tendenza che interpolano i noleggi e gli utenti attivi (dato ben diverso da quello relativo agli iscritti) sono sostanzialmente orizzontali;
- le linee di tendenza che interpolano le percorrenze e i tempi di utilizzo sono crescenti nel tempo, con andamento simile.

Il numero di auto – limitato a 500, poi a 600 – sembra non aver inciso sull'efficacia del servizio: gli utenti attivi e i noleggi non hanno risentito significativamente dell'andamento della dimensione complessiva dei mezzi disponibili.

#### **D.4 – Analisi e motivazioni della durata del contratto di servizio.**

La durata dei contratti è stata individuata in linea con l'esperienza condotta nella fase sperimentale, di transizione verso l'affidamento di cui alla presente Relazione.

### **SEZIONE E – STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE DI EFFICIENZA, EFFICACIA ED ECONOMICITÀ**

#### **E.1 – Piano economico-finanziario.**

Il servizio di car-sharing a flusso libero non si configura come servizio a rete. In particolare, non è prevista la realizzazione di interventi infrastrutturali necessari da parte del soggetto affidatario.

#### **E.2 – Monitoraggio.**

Non esistono autorità di regolazione che operino nel servizio di car-sharing a flusso libero.

Il contratto prevede indicatori rispetto ai quali l'operatore è impegnato a fornire regolarmente dati e che la SRM gestisce secondo i propri obiettivi. Sono previste penalità, in particolare con riferimento alla completezza dei documenti di rendicontazione.

L'Amministratore Unico  
Giovanni Berti Arnoaldi Veli