

SERVIZI PUBBLICI LOCALI DI RILEVANZA ECONOMICA.

AFFIDAMENTO DELLA GESTIONE DEL PIANO SOSTA E DI SERVIZI/ATTIVITÀ
COMPLEMENTARI ALLA MOBILITÀ DEL COMUNE DI BOLOGNA.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA SCELTA DELLA MODALITÀ DI GESTIONE DEL SERVIZIO
PUBBLICO LOCALE (ex d.lgs. 201/2022).

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 SRM – Società Reti e Mobilità Srl, società soggetta a direzione e coordinamento del Comune e della Città metropolitana di Bologna, nonché organizzata e operante in conformità al modello in-house providing di cui all'ordinamento comunitario e italiano, si appresta a bandire la gara per l'affidamento di cui all'oggetto, in virtù di specifica convenzione sottoscritta col Comune di Bologna (prot. SRM I24/1140 del 19 giugno 2024).

La presente relazione ricalca sostanzialmente quella già redatta – ai sensi dell'art. 34, comma 20, del DL 179/12 – dal Comune di Bologna, Settori Partecipazioni societarie e Mobilità sostenibile, con la collaborazione della SRM, per l'affidamento degli stessi servizi/attività nel 2013/14, nonché quelle successive, redatte dalla SRM, per l'analogo affidamento nel 2017/18 e nel 2020/21.

1 / 9

Nei paragrafi che seguono sono puntualmente trattati i temi previsti.

La presente relazione è redatta dalla SRM sulla base della delibera del Consiglio comunale di Bologna, PG 310180/2024 del 6 maggio 2024. Essa è pubblicata sul sito della SRM e contestualmente trasmessa all'ANAC. Essa segue lo "Schema di relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale" reperibile sul sito dell'ANAC.

INFORMAZIONI DI SINTESI.

Oggetto dell'affidamento. Affidamento della gestione del Piano sosta e di servizi/attività complementari alla mobilità del Comune di Bologna.

Importo dell'affidamento. Il valore stimato dell'affidamento, al netto dell'IVA, compresa qualsiasi forma di opzione e rinnovo del contratto, è pari a 78.800.000,00 (settantottomilionitotocentomila/00) euro, IVA esclusa. Tale valore è aggiornato secondo quanto previsto dalla delibera del Consiglio comunale di Bologna, PG 106345/2025 del 17 febbraio 2025.

Ente affidante. SRM – Società Reti e Mobilità Srl. Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale, società soggetta a direzione e coordinamento di Comune e Città Metropolitana di Bologna. CF/PI 02379841204.

La SRM affida il servizio nel rispetto della richiamata delibera del Consiglio comunale del Comune di Bologna PG 310180/2024 del 6 maggio 2024, avente per oggetto "Indirizzi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, delle linee tranviarie rossa e verde (tratto nord) e di quelli afferenti al Piano sosta del Comune di Bologna e dei servizi a esso complementari. Proroghe".

Tipo di affidamento. Concessione di SPL (art. 180 d.lgs. 36/23). L'oggetto principale della concessione è la gestione del Piano sosta.

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. La concessione avrà avvio non prima del 1 settembre 2025 e termine finale di cessazione in data 29 febbraio 2028. Al fine di non pregiudicare la necessaria continuità nell'erogazione dei servizi/attività affidati e/o per ragioni di interesse pubblico, alla scadenza dell'affidamento, ovvero in ogni caso di cessazione anticipata dell'efficacia dello stesso, l'affidatario sarà tenuto a garantire la prosecuzione delle operazioni fino al subentro del nuovo gestore, alle condizioni disciplinate nel contratto.

Territorio e popolazione interessata dal servizio affidato o da affidare. Comune di Bologna, con eventuale estensione a porzioni dell'area metropolitana. Popolazione al 1 gennaio 2024: 390.518 abitanti.

SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE.

Nominativo. Tommaso BONINO.

Ente di riferimento. SRM – Società Reti e Mobilità Srl. Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale. Società soggetta a direzione e coordinamento di Comune e Città metropolitana di Bologna.

Area/servizio. Dirigente coordinatore.

Telefono. 051/361328.

e-mail / PEC. tommaso.bonino@srmbologna.it / srmbologna@pec.it

Data di redazione. Marzo 2025.

2 / 9

SEZIONE A. CONTESTO GIURIDICO E INDICATORI DI RIFERIMENTO.

A.1 – Contesto giuridico.

Si indica sinteticamente la principale disciplina entro la quale si inquadrano i servizi/attività oggetto dell'affidamento:

- d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, recante “Nuovo codice della strada”;
- DPR 16 dicembre 1992, n. 495, recante “Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada”;
- 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” come integrato e modificato dal decreto legislativo 31 dicembre 2024, n. 209;
- 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 novembre 2019;
- PGTU Comune di Bologna – Delibera del Consiglio comunale PG 540417/2019 del 2 dicembre 2019;
- delibera del Consiglio comunale di Bologna PG 310180/2024 del 6 maggio 2024, recante “Indirizzi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, delle linee tranviarie rossa e verde (tratto nord) e di quelli afferenti al Piano sosta del comune di Bologna e dei servizi a esso complementari. Proroghe”;
- delibera del Consiglio comunale di Bologna PG 106345/2025 del 17 febbraio 2025, recante

“Provvedimenti di mobilità sostenibile: adeguamento del quadro tariffario per la sosta sulle aree soggette a tariffazione e in alcuni parcheggi pubblici, modifiche all’accesso e sosta per i veicoli ibridi, elettrici e a metano/gpl, altre misure inerenti il Piano sosta”.

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

Non esistono autorità di regolazione che operino con riferimento ai servizi in oggetto.

L'art. 8 del d.lgs. 201/22 prevede che "nei servizi pubblici locali non a rete per i quali non opera un'autorità di regolazione, gli atti e gli indicatori di cui all'articolo 7, commi 1 e 2, sono predisposti dalle competenti strutture della Presidenza del Consiglio dei ministri, che vi provvede mediante le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente". Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy ha emanato il Decreto direttoriale (in data 31 agosto 2023) che adotta le linee-guida per la redazione del piano economico-finanziario e gli indici di qualità dei servizi a cui gli enti locali potranno attenersi per l'adozione degli atti necessari alla regolamentazione del settore dei servizi pubblici locali non a rete; a esso la SRM ha fatto riferimento nella redazione della documentazione di gara.

L'affidamento sarà regolato mediante contratto di servizio, esso disciplinerà gli indicatori relativi ai servizi/attività specifici affidati.

SEZIONE B. DESCRIZIONE DEL SERVIZIO.

B.1 – Caratteristiche del servizio.

I servizi/attività che vengono unitariamente posti a gara, in ragione della loro complementarietà come da indirizzo dell'amministrazione comunale, sono i seguenti:

- gestione della **sosta regolamentata su strada** e del relativo incasso (di cui l'affidatario è titolare). Acquisto, installazione e manutenzione della relativa segnaletica stradale, dei dispositivi tecnologici e delle apparecchiature di pagamento a servizio della sosta regolamentata stessa. In particolare manutenzione, sostituzione, acquisto e installazione dei parcometri; acquisto, installazione e manutenzione della segnaletica verticale e orizzontale afferente le aree oggetto di affidamento; predisposizione e distribuzione di strumenti di pagamento (ulteriori rispetto ai parcometri). L'affidatario garantisce, all'interno del perimetro di affidamento (Perimetro del Piano sosta, esclusa l'Area Fiera), l'accessibilità e la chiara individuazione degli spazi di sosta e della relativa regolamentazione attraverso la segnaletica, nonché la possibilità per l'utenza di fruire della sosta in maniera conforme;
- **accertamento delle violazioni** del Codice della strada relativamente alla sosta, svolto dagli ausiliari del traffico ai sensi dell'art. 12-bis del Codice della strada. L'affidatario garantisce, all'interno del perimetro di affidamento (Perimetro del Piano sosta, esclusa l'Area Fiera), la piena usabilità degli spazi di sosta e un regolare avvicendamento mediante la prevenzione e l'accertamento;
- gestione della **sosta a pagamento in struttura**, con monitoraggio e **manutenzione**, ordinaria e straordinaria, secondo quanto concordato col Comune di Bologna, di infrastrutture adibite all'uso di parcheggio;
- gestione completa del **rilascio di contrassegni/permessi** regolati dal Comune di Bologna in materia di mobilità sostenibile, inclusi i contrassegni "H – handicap";
- conduzione di servizi/attività inerenti la **mobilità ciclistica**, anche di promozione.

L'affidatario, inoltre, gestisce il **ramo d'azienda** afferente le operazioni – costituito dai beni necessari all'espletamento dei servizi/attività valorizzati al loro valore residuo, dai contratti di lavoro con il personale afferente le operazioni oggetto di affidamento, dai contratti per beni e servizi/attività necessari all'espletamento delle operazioni, nonché da tutte le autorizzazioni/certificazioni – che è tenuto ad acquisire dall'attuale affidatario.

I servizi/attività, sostanzialmente nello stesso assetto posto a gara, sono al momento affidati alla società Bomob Srl, sottoscrittrice di contratto di servizio in data 27 luglio 2021.

Il contratto di servizio da sottoscrivere prevede che l'affidatario sia impegnato a massimizzare l'efficacia dei servizi/attività affidati; operi con grande attenzione all'utenza, in termini di qualità erogata e di comunicazione/informazione; garantisca la più efficace condivisione delle informazioni fra le parti interessate; collabori attivamente – anche di propria iniziativa – nella progettazione dell'adeguamento dei servizi/attività affidati; nonché partecipi attivamente per il raggiungimento dell'obiettivo della sostenibilità della mobilità urbana a 360 gradi. L'affidatario, inoltre, ha per obiettivo la lotta al cambiamento climatico, attraverso soluzioni che conciliano innovazione, prestazioni ed efficienza. A tal fine l'affidatario utilizza al meglio le nuove tecnologie, trasformandole in servizi universali e promuovendo lo sviluppo di città realmente sostenibili.

Esso, insieme con gli obiettivi di principio, definisce le modalità di esecuzione e gli standard minimi di qualità.

Infine, l'affidatario, con riferimento a tutte le operazioni gestite e in linea con gli obiettivi di principio, è tenuto a supportare il Comune e la SRM rendendo disponibili i dati e le professionalità che detiene, nello svolgimento di analisi, ricerche o progetti relativi alla mobilità sostenibile in caso di richiesta esplicita, nonché a suggerire, perseguire e attuare progetti di finanziamento riferibili alle operazioni gestite.

L'obbligo di acquisizione del ramo d'azienda afferente le operazioni costituisce il principale elemento di assetto gestionale e tecnico-economico per il conseguimento degli obiettivi indicati dal contratto, in continuità con la gestione in essere.

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

Sulla gestione delle operazioni affidate grava l'obbligo di servizio pubblico universale e di applicazione delle tariffe amministrate, che si propongono la finalità strategica e generale di diminuzione della circolazione verso le aree di maggior pregio e a maggior rischio di congestione del mezzo privato. Affiancano il vincolo tariffario numerose, specifiche e articolate previsioni contrattuali, riconducibili agli standard di qualità attesa, richiamate dal contratto medesimo, in particolar modo riferibili all'attività di accertamento svolta dall'affidatario ai sensi del Codice della strada e al ramo d'azienda.

4 / 9

Nel pieno rispetto della normativa e degli indirizzi espressi dal Comune di Bologna in merito, i servizi/attività sono affidati in regime di concessione e retribuiti/compensati al gestore. Sulla base dello storico – la gestione è stata in-house e successivamente ri-affidata con gara in tre diverse occasioni – è necessaria una compensazione. Essa è stata quantificata e verificata sulla base dei dati consolidati in capo all'operatore affidatario ed è comprensiva di un ragionevole margine di utile. Essa sarà inoltre resa indipendente dall'effetto di eventuali manovre tariffarie attuate dal Comune di Bologna in corso di affidamento e/o di vigenza contrattuale, nonché complessivamente soggetta a ribasso d'asta.

All'affidatario spetta, quale remunerazione per i servizi/attività prestati, la differenza fra i ricavi e un canone dovuto al Comune. Tale canone è quantificato:

- in termini percentuali, superiori al 50%, soggetti a rialzo, con la previsione di una soglia, rispetto ai ricavi per la gestione della sosta su strada e in struttura;
- in termini percentuali, superiori al 10%, non soggetti a rialzo, con la previsione di una soglia, rispetto ai ricavi per l'attività di rilascio contrassegni/permessi;
- nonché in termini di correttivi previsti da condizioni specificate nella documentazione di gara.

Sono ricavi gli incassi (rendicontati nell'esercizio di riferimento al netto dell'IVA) che l'affidatario concretizza nel periodo, al netto di competenze diverse, anche eventualmente anticipativi di servizi resi all'utenza (titoli in abbonamento, titoli di sosta venduti a operatori di app, ...). Le operazioni di gestione di servizi/attività di realizzazione delle politiche di promozione dell'uso della bicicletta sono remunerate insieme con quelle di cui ai punti precedenti. Sono inoltre descritti e ripartiti fra le parti contrattuali i rischi connessi con la gestione dei servizi/attività oggetto di affidamento.

Il correttivo previsto per la dimensione del canone da riconoscere al Comune di Bologna, tale da incrementarne la dimensione a fronte di ricavi superiori a una certa soglia, insieme col fatto che il contratto sarà sottoscritto in esito a una procedura comparativa fra soggetti economici attivi sul mercato di riferimento, rappresenta il principale accorgimento per evitare fenomeni di sovra-compensazione. Nel passato, fra aprile 2014 e settembre 2024, il superamento della soglia individuata per la quantificazione del canone è stato registrato due volte (dal canone di ottobre 2016 e da quello di novembre 2017). Si ritiene in questo senso di garantire la conformità alla disciplina europea degli aiuti di stato.

SEZIONE C. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA.

C.1 – Specificazione della modalità di affidamento prescelta.

Con delibera PG 310180/24 del 6 maggio 2024, il Consiglio comunale – richiamata la delibera PG 409771/19 del 16 settembre 2019 e confermati gli indirizzi in essa specificati, sostanzialmente ripresi dalla delibera PG 60086/17 – nell'ambito della normativa di riferimento, in particolare del d.lgs. 36/23, ha approvato gli indirizzi in ordine all'affidamento dei servizi afferenti al Piano sosta e di servizi/attività a esso complementari, preliminari all'indizione di una procedura a evidenza pubblica.

L'affidamento sarà pertanto regolato mediante procedura a evidenza pubblica, nel rispetto del diritto dell'Unione europea (d.lgs. 201/2022, art. 14, comma 1, lett. a). In particolare, per l'aggiudicazione del contratto la SRM utilizzerà la procedura ristretta, di cui all'art. 72 del d.lgs. 36/23 ("Codice dei contratti pubblici").

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

La forma di affidamento prescelta – la prima di cui al comma 1 dell'art. 14 del d.lgs. 201/22, individuata dal Consiglio comunale in piena coerenza con le scelte già condotte in passato – risulta assolutamente in linea con le previsioni più stringenti e virtuose allo stato indicate dalla normativa europea e italiana.

5 / 9

SEZIONE D. MOTIVAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLA SCELTA.

D.1 – Risultati attesi.

L'affidamento, così come descritto, punta all'ottenimento di risultati in linea con quelli consolidati, sulla base della delibera comunale citata, che segue quella di ricognizione assunta ai sensi dell'art. 30 del d.lgs. 201/22 (delibera della Giunta comunale PG 820075/2023 del 12 dicembre 2023). Quest'ultima riportava la voce "soddisfacente" con riferimento al giudizio sintetico sul livello di rispetto degli obblighi del contratto di servizio, al giudizio sintetico sul livello di qualità del servizio erogato e anche al giudizio sintetico sull'economicità della gestione; non dettagliava nulla fra le considerazioni conclusive e le eventuali proposte migliorative.

La finanza pubblica ha beneficiato di introiti crescenti e di canoni quantificati su percentuali crescenti, la qualità del servizio è stata pianificata e attuata, nonché monitorata, dando seguito agli indirizzi del Comune, elaborati anche in esito alle indagini di qualità percepita condotte.

I principali investimenti da pianificare e condurre sono quelli manutentivi dei beni di proprietà comunale, oggetto di specifici accordi fra il gestore e il Comune di Bologna.

D.2 – Comparazione con opzioni alternative.

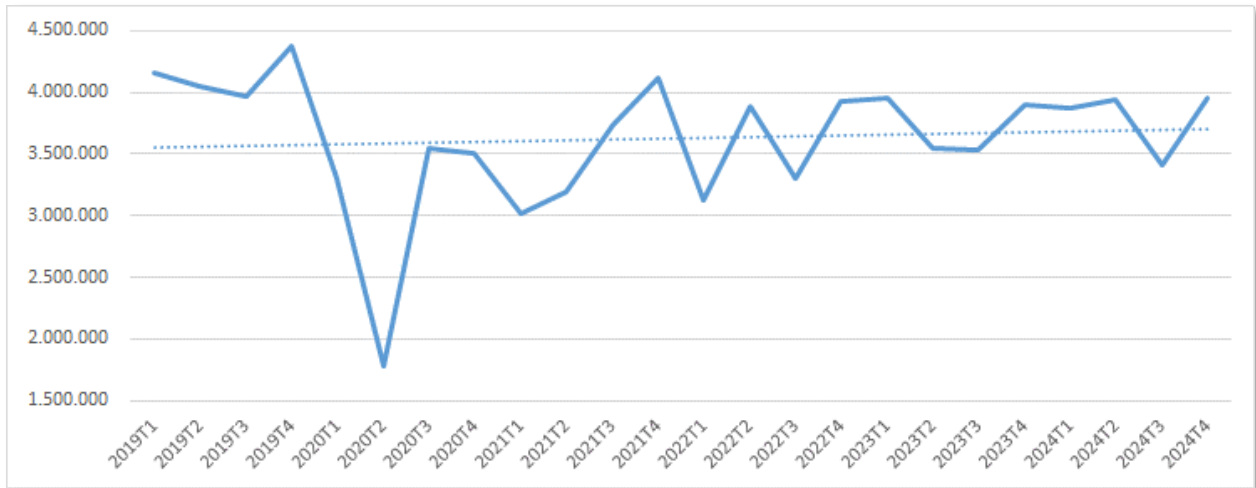
Il Comune di Bologna non ha valutato opzioni alternative alla procedura a evidenza pubblica, in continuità con le scelte assunte dal 2012 (con delibera del Consiglio comunale PG 228702/2012 del 2 ottobre 2012) a oggi.

D.3 – Esperienza della gestione precedente.

Gli incassi totali dalla gestione del contratto in essere hanno registrato una sostanziale coerenza nel periodo, al netto naturalmente della parentesi pandemica, rispetto alla quale comunque la condizione pre-impatto è stata

raggiunta in anticipo rispetto ad altri servizi di mobilità. La linea che interpola i dati di quasi cinque anni mostra un andamento leggermente in crescita.

La sosta non registra adeguamenti del prezzo al pubblico da diversi anni: le zone Semi-centrale e Semi-periferica sono state aggiornate ad aprile 2015, la zona centrale (Cerchia del Mille e Centro storico) a primavera 2011.



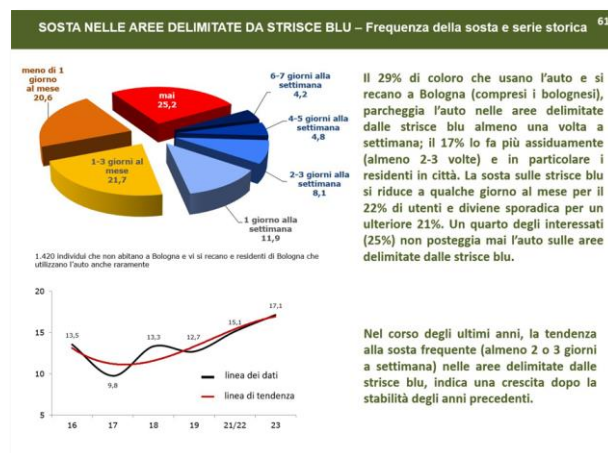
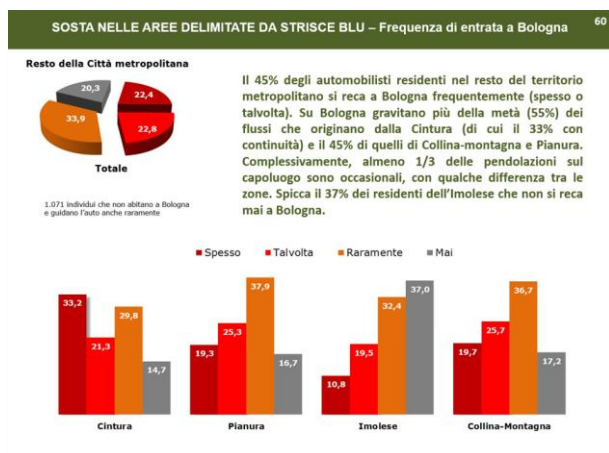
Incassi totali da sosta su strada e in struttura e da contrassegni/permessi (IVA inclusa).

In aggiunta alla frequentazione dei residenti, il 45% degli automobilisti residenti fuori dal Comune di Bologna, ma entro il territorio metropolitano bolognese si reca frequentemente entro i confini del capoluogo. Su Bologna gravitano più della metà (55%) dei flussi che originano dai comuni della cintura urbana (di cui il 33% con continuità) e il 45% di quelli di collina/montagna (sud) e di pianura (nord). Complessivamente, almeno un terzo delle pendolazioni sul capoluogo sono occasionali, con qualche differenza tra le zone. Spicca il 37% dei residenti dell'imolese che non si reca mai a Bologna.

6 / 9

Il 29% di coloro che usano l'auto e si recano a Bologna (compresi i bolognesi) parcheggiano l'auto nelle aree delimitate dalle strisce blu almeno una volta a settimana; il 17% lo fa più assiduamente (almeno 2/3 volte) e in particolare i residenti in città. La sosta sulle strisce blu si riduce a qualche giorno al mese per il 22% di utenti e diviene sporadica per un ulteriore 21%. Un quarto degli interessati (25%) non posteggia mai l'auto sulle aree delimitate dalle strisce blu.

Nel corso degli ultimi anni, la tendenza alla sosta frequente (almeno 2 o 3 giorni a settimana) nelle aree delimitate dalle strisce blu ha registrato una crescita, dopo la stabilità che aveva caratterizzato gli anni precedenti.



Comportamenti di mobilità e opinioni dei cittadini metropolitani bolognesi – Rilevazione SRM, 2024.

Due degli aspetti caratterizzanti la gestione della sosta su strada trovano il gradimento (voto da 7 a 10) degli utenti: la cortesia e l'educazione del personale addetto al controllo della sosta e la capacità di risposta a richieste di informazioni dal personale addetto al controllo della sosta. Il consenso si abbassa, ma rimane sufficiente, per gli ulteriori aspetti sondati. La diffusione e chiarezza delle informazioni, la possibilità di reperimento dei titoli per il pagamento della sosta e la visibilità dei parcometri sono aspetti di competenza dell'affidatario che non raggiungono la sufficienza; la vicinanza dei parcometri (al luogo di sosta) la disponibilità di parcheggio (tempo necessario per trovare un posto) sulle strisce blu e le tariffe adeguate sono aspetti non di competenza dell'affidatario che non raggiungono la sufficienza. Il giudizio medio è appena sopra la sufficienza.

Circa la sosta in struttura, la sola manutenzione del parcheggio (stato della pavimentazione, dei muri, illuminazione, ...) non raggiunge la sufficienza. La voce che registra il più elevato grado di soddisfazione è relativa all'adeguatezza delle tariffe. Il giudizio medio è prossimo al 7.

Circa il rilascio di contrassegni e permessi sono stati indagati e registrano alti valori di soddisfazione gli indicatori generali di cortesia, informazioni e tempi.

7 / 9

Sosta su strada	
Cortesia ed educazione del personale addetto al controllo della sosta	7,27
Capacità di risposta a richieste di informazioni dal personale addetto al controllo della sosta	7,25
Aspetto e riconoscibilità del personale addetto al controllo della sosta (divisa in ordine, ...)	6,90
Competenza e correttezza delle multe emesse dal personale Bomob addetto al controllo della sosta	6,75
Semplicità di utilizzo dei parcometri	6,41
Funzionamento dei parcometri (frequenza di guasti, malfunzionamenti, ...)	6,26
Diffusione e chiarezza delle informazioni relative alla sosta	5,81
Possibilità di reperimento dei titoli per il pagamento della sosta	5,60
Visibilità dei parcometri	5,46
Vicinanza dei parcometri al luogo di sosta	5,46
Disponibilità di parcheggio (tempo necessario per trovare un posto) sulle strisce blu	4,65
Tariffe adeguate	4,55
Soddisfazione media (calcolata)	6,03
Sosta in struttura	
Importo adeguato delle tariffe	7,69
Sicurezza personale all'interno del parcheggio	7,25
Sicurezza del veicolo all'interno del parcheggio	7,23
Cortesia e competenza nelle risposte	7,09
Prontezza e celerità nel risolvere eventuali problemi	6,43
Pulizia del parcheggio	6,24
Manutenzione del parcheggio (stato della pavimentazione, dei muri, illuminazione, ...)	5,92
Soddisfazione media (calcolata)	6,84
Contrassegni/Permessi	
Cortesia	9,76
Informazioni	9,72
Tempi	9,25
Soddisfazione media (calcolata)	9,58

Carta dei servizi Bomob – 2023.

8 / 9

Alla luce di quanto rilevato nel tempo, sommariamente descritto, l'amministrazione ha confermato l'intenzione di procedere all'affidamento mediante procedura a evidenza pubblica.

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

L'amministrazione comunale ha dato mandato alla SRM, relativamente alla gestione del Piano sosta e di servizi/attività complementari alla mobilità, di predisporre e avviare una nuova gara per il periodo compreso fra l'1 settembre 2025 e il 29 febbraio 2028 per consentire di poter dare corso, successivamente, a una gara unica (Tpl + sosta) alla scadenza della proroga del contratto relativo ai servizi di trasporto pubblico locale.

SEZIONE E. STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE DI EFFICIENZA, EFFICACIA ED ECONOMICITÀ.

E.1 – Piano economico-finanziario.

La gestione del Piano sosta si configura come un servizio di interesse economico generale di livello locale; essa infatti non sarebbe svolta senza un intervento pubblico, o sarebbe svolta a condizioni necessariamente molto differenti. Nel suo complesso, ma con particolare riferimento all'accertamento, i servizi/attività da affidare sono previsti dalla normativa richiamata e il Comune di Bologna, nell'ambito delle proprie competenze, cui è stato dato forma con la redazione del Piano sosta, li ritiene necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni della comunità locale.

La gestione del Piano sosta non è, invece, un "servizio di interesse economico generale di livello locale a rete" ("servizio pubblico locale a rete") per il fatto che essa non è suscettibile di essere organizzata tramite reti

strutturali o collegamenti funzionali necessari tra le sedi di produzione o di svolgimento della prestazione oggetto di servizio; tantomeno è sottoposta a regolazione a opera di un'autorità indipendente.

Per gli altri servizi/attività affidati insieme con la gestione del Piano sosta vale considerazione analoga.

Inoltre, non sono previsti interventi infrastrutturali da condurre da parte del soggetto affidatario; i soli investimenti sono condotti nell'ambito del ramo d'azienda acquisito e che è previsto da cedere al termine di vigenza del contratto. L'affidatario, in ogni caso, relativamente a investimenti che si configurino come manutenzione straordinaria del ramo d'azienda, deve ottenere l'autorizzazione del Comune.

La manutenzione straordinaria dei parcheggi di proprietà del Comune di Bologna – posto che essa è garantita dall'affidatario nel rispetto della progettazione di fattibilità tecnica ed economica delle opere da eseguire prodotta dal Comune, nel rispetto delle tempistiche, definite fino alla fase di collaudo, delle specifiche tecniche e gestionali, delle risorse, delle contabilizzazioni previste e delle condizioni tutte formalizzate dal Comune – non determina alcun rischio in capo al soggetto affidatario.

Per il fatto che, ai sensi dell'art. 177, comma 5, del d.lgs. 36/23, l'assetto di interessi dedotto nel contratto di concessione deve garantire la conservazione dell'equilibrio economico-finanziario, è previsto che ciascun concorrente alleggi all'offerta economica un documento di pianificazione economico-finanziaria di gestione dell'affidamento, redatto anche secondo quanto previsto col Decreto direttoriale 31 agosto 2023 – Linee-guida e indici di qualità per la regolamentazione dei servizi pubblici locali non a rete; esso deve rappresentare, in particolare, ogni ipotesi di efficientamento dei costi operativi di gestione delle operazioni affidate. Tale documento dovrà contenere la proiezione, per l'intero periodo di durata dell'affidamento, dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti, nonché quantificare il costo specifico correlato alle eventuali migliorie descritte con l'offerta tecnica, incrementali di quanto previsto dalla documentazione di gara.

Tale documento potrà essere esaminato, in termini di adeguatezza e di sostenibilità, dalla commissione aggiudicatrice in sede di valutazione della componente relativa al Piano industriale di affidamento, fra i dettagli riferiti all'organizzazione generale dei servizi/attività.

9 / 9

E.2 – Monitoraggio.

Il contratto prevede e regola il sistema di rendicontazione delle operazioni affidate, che il soggetto affidatario deve garantire per l'intera durata dell'affidamento. La remunerazione contrattuale, infatti, è previsto che copra anche le attività di monitoraggio e di rendicontazione in capo all'affidatario, il quale deve attivare e mantenere operativa una specifica funzione aziendale.

I contenuti della reportistica sono previsti con cadenza mensile, semestrale e annuale, nonché puntuale in casi specifici, a seconda dei dati da trasmettere. La SRM si riserva il diritto, inoltre, di richiedere motivatamente dati aggiuntivi che riguardino le operazioni gestite.

L'inadempimento e/o il ritardo rispetto al termine previsto o indicato dalla SRM nell'adempimento degli obblighi di reportistica può comportare l'applicazione di penali descritte dettagliatamente in apposito Allegato al contratto. La SRM si riserva infatti, anche in relazione a segnalazioni del Comune e/o dell'utenza, il diritto di effettuare verifiche episodiche/campionarie sul rispetto degli obblighi di servizio.

Infine, l'affidatario è tenuto alla predisposizione e gestione di un sistema di separazione contabile riferito ai servizi/attività oggetto dell'affidamento, il quale alimenta specifica sezione della reportistica contrattuale.

L'Amministratore Unico

Giovanni Berti Arnoaldi Veli