

 <b>Atto di Consiglio</b>	<p style="text-align: center;"><b>Mobilità Sostenibile e Infrastrutture</b>  <b>Informati: Economia</b></p>	<p>N. Proposta: <a href="#">DC/PRO/2025/111</a>  N. Repertorio: <a href="#">DC/2025/100</a>  N. P.G.: <a href="#">761803/2025</a></p>
<p><b>Oggetto: AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI BIKE SHARING. INDIRIZZI ALL'AGENZIA DELLA MOBILITA' SRM PER L'ESPLETAMENTO DELLE PROCEDURE.</b></p>		

La Giunta propone al Consiglio la seguente deliberazione

### IL CONSIGLIO

Premesso che:

Il bike sharing costituisce un importante sostegno alla mobilità sostenibile per numerosi utenti, in quanto sistema di trasporto pubblico che completa e amplia l'offerta del trasporto pubblico tradizionale, grazie alla sua flessibilità;

la L.R. 30/98 recante “Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale”, all'art. 24, comma 5 quater, prevede che sono servizi di mobilità complementari al trasporto pubblico regionale e locale i sistemi che prevedono l'uso collettivo di autoveicoli (car sharing e car pooling) e di biciclette (bike sharing), parcheggi, noleggio di veicoli e di biciclette destinate ad essere utilizzate da una pluralità di soggetti. Tali servizi sono affidati dagli enti locali nel rispetto delle norme e dei propri strumenti di pianificazione;

il D.L. 95/12, con l'obiettivo di razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL), invita gli enti locali, tra le altre cose, a prevedere: un'offerta di servizio più idonea, efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto; il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi; la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

Dato atto che:

con deliberazione del Consiglio comunale P.G. n. 313631/2013, o.d.g. n. 155/14 del 3 marzo 2014 è stato definito, mediante convenzione, l'affidamento di funzioni all'Agenzia della Mobilità SRM S.r.L. e l'esercizio del controllo sulla medesima;

con deliberazione di Consiglio comunale P.G. n. 73288/2017, O.d.G. 143/2017 esecutiva dal 20/03/2017, sono stati approvati gli indirizzi relativi all'espletamento di una gara volta all'affidamento in concessione del servizio attuale di bike sharing, dando contestualmente mandato all'Agenzia della Mobilità S.R.M. S.r.L. di attivare la procedura conseguente;

l'attuale servizio di bike sharing, affidato in esito alla procedura sopracitata, è in scadenza al 31 dicembre 2025, in esito a estensione della durata stabilita con

determina P.G. n. 460160/2023.

Considerato che:

in ambito locale, al fine di incentivare e potenziare i servizi di mobilità sostenibile, il PUMS e PGTU approvati nel 2019 dalla Città Metropolitana di Bologna e dal Comune di Bologna, prendono atto del servizio di bike sharing attivo in città come esempio virtuoso e propongono, nel medio periodo di attuazione, l'estensione del servizio di bike sharing ai Centri di Mobilità attivati ed ai Comuni PAIR; i suddetti strumenti evidenziano inoltre la necessità di garantire elevati livelli di qualità offerta e percepita da parte degli utenti;

il Biciplan, approvato all'interno del citato PGTU, ha come obiettivo quello di aumentare e diffondere l'utilizzo della bicicletta e di rafforzare il valore del comparto connesso all'uso di questo mezzo, secondo diversi punti di vista (individuale, collettivo, della pubblica amministrazione, degli attori economici e sociali); tra le azioni previste, il Biciplan contempla l'implementazione in città di un servizio di bike sharing esteso e capillare, al fine di cogliere numerosi benefici: i minori tempi di viaggio rispetto ad altri modi di trasporto, la riduzione dei costi economici e ambientali legata alla diversione modale auto privata / bicicletta, la riduzione dell'affollamento del trasporto pubblico di linea, l'incremento di benessere legato a un modo di trasporto attivo, l'eliminazione del rischio di furto del mezzo proprio;

con l'attuale servizio di bike sharing si è dato attuazione alle azioni previste dagli strumenti sopra citati e si intende proseguire nell'implementazione dei risultati ottenuti e degli indirizzi degli strumenti sopra citati;

il Documento Unico di Programmazione (DUP) 2025/2027, Obiettivo Strategico "Rivoluzione ambientale e transizione ecologica", Obiettivo Operativo "Azioni e incentivi per la mobilità sostenibile e innovativa", prevede un ulteriore sviluppo della sharing mobility e il mantenimento dell'impegno nella promozione dell'intermodalità, aumentando l'offerta di modalità di spostamento/trasporto innovative, sostenibili e alternative all'utilizzo dell'auto privata, anche attraverso l'utilizzo delle nuove tecnologie e dei sistemi di sharing mobility.

Dato atto inoltre che:

la disciplina (anche comunitaria) in materia di servizi pubblici locali qualifica come "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;

il Comune di Bologna, con la delibera annuale di ricognizione di cui al D.Lgs. 201/22 ha annoverato il bike sharing fra i Servizi pubblici locali di cui sopra, ritenendolo meritevole di valutazione soddisfacente con riferimento alle voci di rispetto degli obblighi del contratto di servizio, di qualità del servizio erogato e di economicità della

gestione;

il suddetto decreto prevede l'affidamento mediante procedura ad evidenza pubblica, secondo la disciplina in materia di contratti pubblici. Pertanto, la procedura di affidamento per l'esercizio del bike sharing sarà condotta da S.R.M. secondo le previsioni dell'art. 71 del D.Lgs. 36/23;

ai sensi dell'art. 3 della citata convenzione del 2014 ed ai sensi dell'art.19 della L.R. 30/1998, è stato chiesto alla Agenzia per la mobilità S.R.M. Srl di fornire elementi relativi ai risultati del servizio in base al monitoraggio previsto, utili per progettare il nuovo affidamento. Tale istruttoria è stata condotta fra le parti fra gli anni 2024 e 2025;

Constatato che:

il servizio di bike sharing finora attivo in città è stato avviato come forma innovativa ed è entrato a far parte delle abitudini di cittadini e city users in base ai dati acquisiti è possibile confermare - anche con riferimento alla cantieristica tranviaria e al sistema del Tpl a regime - che si tratta di un importante sostegno alla mobilità sostenibile e un servizio integrato ad altre forme del trasporto pubblico, locale e non.

il servizio di bike sharing finora disponibile a Bologna è di tipo flessibile con stazioni appositamente dedicate con biciclette georeferenziate, individuabili attraverso un'apposita app, che possono essere prelevate e rilasciate all'interno di un'area, o di hub predefiniti, con sistema tipo one-way, tale cioè da non richiedere che il veicolo venga restituito nel punto di prelievo. Il sistema di blocco/sblocco della bicicletta è attivato sempre via app;

Si ritiene opportuno:

proseguire con un servizio di bike sharing mediante l'individuazione di **un operatore (contratto principale)** che, selezionato sulla base di requisiti stringenti, in continuità con quelli del servizio attivato nel 2018, consolidi i positivi risultati colti dall'esperienza finora condotta, proponendo un servizio che presenti caratteristiche di continuità, ampiezza territoriale e che implementi l'accessibilità in misura sempre crescente favorendo altresì la fidelizzazione per le diverse forme di utenza principalmente mediante l'istituzione di titoli in abbonamento, in grado di ridurre il costo unitario delle corse acquistate;

ampliare l'offerta, coinvolgendo anche **uno o due operatori (contratti complementari e sperimentali)** diversi dall'affidatario del contratto principale, selezionati sulla base di requisiti di minore rilevanza, con l'obiettivo di testare servizi integrativi e flessibili, mediante una flotta di mezzi contenuta numericamente e la definizione di ambiti territoriali specifici;

definire un quadro di governance chiaro e condiviso del bike sharing in città che permetta di garantire servizi di qualità in un contesto generale di ordine e uso adeguato dello spazio pubblico;

procedere all'individuazione degli operatori di bike sharing esclusivamente mediante una procedura pubblica articolata su tre lotti, così da poter garantire gli obiettivi di

cui sopra sulla base dei seguenti indirizzi:

**per l'operatore / il contratto principale (primo lotto):**

- flotta minima, indicativamente di 3.000 biciclette a pedalata assistita (e-bike), oggetto di rialzo in sede di offerta, integrabile con una quota di biciclette muscolari su iniziativa dell'affidatario secondo un limite dimensionale. Il gestore potrà successivamente regolare la presenza di ulteriori biciclette solo in accordo con il Comune;
- area operativa minima e servizio alle principali polarità urbane, col vincolo di servire almeno il perimetro di "Bologna città 30" e l'area dell'aeroporto, ampliabile e oggetto di assegnazione di punteggio in sede di valutazione delle offerte. Il gestore potrà successivamente regolare la dimensione dell'area e dei punti serviti solo in accordo con il Comune;
- nell'esecuzione del contratto l'operatore avrà l'obiettivo un'adeguata densità di biciclette effettivamente disponibili nell'intera area operativa;
- quadro tariffario minimo chiaro e condiviso, in linea con l'esperienza condotta che verrà stabilito nei documenti di gara, che garantisca l'accessibilità economica privilegiando - mediante l'istituzione di titoli in abbonamento, mensile e semestrale - l'utenza regolare, composta prevalentemente da residenti, pendolari, studenti;
- un numero minimo di 300 spazi di sosta (denominati "hub"), dedicati ed esclusivi, di cui almeno 200 fisici e i restanti virtuali. Tali hub dovranno essere implementati in base all'aumento della flotta in esercizio e dovrà essere previsto un incentivo tariffario, in linea con l'esperienza condotta, per il loro utilizzo da parte degli utenti.
- tutela degli spazi pubblici di circolazione e sosta, col riconoscimento di maggior punteggio in relazione con le maggiori garanzie di mantenimento dell'ordine urbano attraverso il controllo del comportamento degli utenti (nell'ambito della più generale relazione con l'utenza saranno da prevedere Regolamenti di fruizione) e il riposizionamento dei mezzi regolarmente operato dal gestore. Nell'ambito delle azioni per la tutela degli spazi pubblici di circolazione e sosta, l'operatore dovrà prevedere un adeguato sistema di controllo e verifica della correttezza della sosta mediante l'adozione di penalità adeguate, in particolare per il parcheggio al di fuori dell'area operativa o in sosta vietata che causi intralcio o pericolo alla circolazione pedonale o veicolare. Tale regolazione sarà oggetto di assegnazione di punteggio in sede di valutazione delle offerte.
- identità visiva coerente;
- continuità e durata del servizio per un massimo di sette anni così articolati: affidamento di cinque anni, con rinnovo opzionale di ulteriori due anni ex art.120 comma 1 lett.a del D.Lgs. 36/2023, valutabile dal Comune in base alla soddisfazione del servizio e alle mutate condizioni di mercato nonché a condizione che l'operatore aumenti o abbia aumentato la flotta originaria oggetto di offerta entro la scadenza dei cinque anni in misura del 25%;
- a titolo di compenso per gli obblighi di servizio il Comune di Bologna riconosce un importo pari a Euro 402.600,00 all'anno (comprensivo di Iva al 22%);
- l'operatore potrà inoltre beneficiare di eventuali fondi derivanti da finanziamenti esterni al Comune di Bologna; a tal proposito il Comune di Bologna individua come prioritario il finanziamento di operazioni che diano sostegno prioritariamente alla domanda di mobilità sostenibile con particolare

riferimento agli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola.

**per l'operatore o gli operatori dei due contratti complementari e sperimentali, con massimo 500 biciclette a pedalata assistita (e-bike) per operatore (secondo e terzo lotto):**

- continuità e durata del servizio per un massimo di tre anni così articolati: affidamento di due anni, con rinnovo opzionale di un ulteriore anno ex art.120 comma 1 lett.a del D.Lgs. 36/2023, valutabile dal Comune in base alla soddisfazione del servizio e alle mutate condizioni di mercato nonché a condizione che l'operatore si renda disponibile ad un aumento della flotta in essere alla scadenza dei 2 anni in misura del 10%;
- aree operative esterne al perimetro dei viali di circonvallazione che interesseranno le due direttrici principali del trasporto pubblico, della rete delle ciclovie del Biciplan e della Bicipolitana bolognese, rispettivamente in direzione sud-ovest (Stadio, Casalecchio di Reno) e in direzione est (Ospedali S.Orsola e Bellaria, e San Lazzaro di Savena), fino al raggiungimento del comune di prima cintura. Gli operatori potranno successivamente regolare la dimensione dell'area e dei punti serviti solo in accordo con il comune limitrofo interessato. La dimensione dell'area operativa all'interno del Comune di Bologna non dovrà eccedere 6 kmq. La dettagliata configurazione del perimetro verrà definita da SRM, d'intesa con il Comune, in sede di predisposizione dei documenti di gara;
- quadro tariffario libero, purché chiaro e stabile nel tempo, oggetto di assegnazione di punteggio in sede di valutazione delle offerte;
- possibilità da parte dell'operatore di interrompere il servizio con un preavviso consono;
- gli operatori potranno inoltre beneficiare di eventuali fondi derivanti da finanziamenti esterni al Comune di Bologna a condizioni economiche analoghe a quanto stabilito per l'operatore principale;
- tutela degli spazi pubblici di circolazione e sosta, mediante regole e penali che disciplinino la sosta delle biciclette. Saranno da prevedere Regolamenti di fruizione che garantiscano il mantenimento dell'ordine urbano attraverso il controllo del comportamento degli utenti (nell'ambito della più generale relazione con l'utenza) e il riposizionamento dei mezzi regolarmente operato dal gestore. Nell'ambito delle azioni per la tutela degli spazi pubblici di circolazione e sosta, l'operatore dovrà prevedere un adeguato sistema di controllo e verifica della correttezza della sosta mediante l'adozione di penalità adeguate, in particolare per il parcheggio al di fuori dell'area operativa o in sosta vietata che causi intralcio o pericolo alla circolazione pedonale o veicolare. Tale regolazione sarà oggetto di assegnazione di punteggio in sede di valutazione delle offerte;
- ai fini dell'individuazione degli operatori costituiscono inoltre elementi di priorità: elementi di sostenibilità ambientale del servizio come ad esempio l'utilizzo di mezzi elettrici per la gestione del riequilibrio delle biciclette; elementi di qualità del servizio, come ad esempio flotta comprendente anche mezzi speciali come e- cargo bike, handbike, ecc.

Il secondo e il terzo lotto potranno essere eventualmente affidati anche allo stesso operatore.

Il Comune si riserva di richiedere ad SRM di effettuare ulteriori procedure di affidamento qualora l'offerta degli operatori suddetti non copra esigenze specifiche.

In materia di occupazione del suolo pubblico e di esposizione pubblicitaria, l'operatore principale e quelli complementari devono attenersi alle norme vigenti e, in particolare, al Regolamento comunale del Canone unico patrimoniale di occupazione del suolo pubblico e di esposizione pubblicitaria (CUP), approvato con deliberazione consiliare P.G. n. 146397/2021 e ss.mm.ii

Richiamato che:

le amministrazioni locali hanno la responsabilità di promuovere una mobilità sicura e sostenibile, pianificare i trasporti urbani, gestire la mobilità delle persone e dei veicoli nello spazio stradale di propria competenza, controllare e monitorare gli impatti della mobilità sulle persone, è necessario quindi che tutti gli operatori forniscano un servizio di bike sharing in un quadro generale regolamentato mediante procedure di evidenza pubblica atte a garantire standard minimi di tutela dell'utente, trasparenza del rapporto tra le parti e un uso dello spazio pubblico equo e ordinato nonché forniscano dati completi e affidabili per la rispondenza del servizio agli obiettivi generali e all'effettuazione dei dovuti monitoraggi;

per attività di bike sharing si intende un sistema self-service che permette di accedere, mediante app per smartphone, all'utilizzo di una flotta di biciclette "smart" (quindi dotate di interfaccia di bordo con il sistema) dedicate, distribuite sul territorio all'interno di una specifica area, eventualmente tra diversi punti di prelievo, e successivamente di restituire le stesse biciclette, anche in posizioni diverse. Il sistema è strutturato per dare la possibilità di compiere spostamenti da punto a punto per brevi periodi di tempo, lasciando poi disponibile la bicicletta per i successivi utilizzatori del servizio;

non si tratta, pertanto, di un servizio di noleggio di biciclette o di gestione di biciclette condivise a livello aziendale, ma costituisce - se correttamente concepito e dimensionato - un sistema di trasporto pubblico (perché ogni bicicletta è utilizzabile da più persone) che completa e amplia l'offerta di servizi di trasporto pubblico tradizionali, grazie alla sua flessibilità;

si ritiene necessario evidenziare con il presente provvedimento di indirizzi che è esclusa la possibilità di esercitare una attività di bike sharing mediante procedure SUAP (SCIA) relative all'autorizzazione di attività di noleggio di veicoli senza conducente, regolate dal DPR 481/2001 e dalla Delibera di Giunta del Settore Mobilità P.G. n. 111072/2003 avente per oggetto *"Disposizioni applicative per la gestione delle procedure relative all'esercizio dell'attività di autorimessa pubblica e noleggio di veicoli senza conducente"*, attività queste ultime che possono essere esercitate esclusivamente da rimessa, che deve essere presente all'interno del territorio comunale di Bologna;

si procederà ad aggiornare d'intesa con il SUAP, se ed in quanto necessario, le procedure autorizzative relative al noleggio senza conducente di veicoli citate in premessa, in modo che siano chiaramente distinti ed esclusi i servizi di sharing mobility dalle attività di noleggio senza conducente di veicoli, secondo gli indirizzi contenuti nel presente atto.

Constatato inoltre che si procederà all'espletamento delle procedure atte a

realizzare il quadro sopra esposto al fine di garantire gli obiettivi in premessa, sarà cura della SRM:

- espletare la gara, su tre lotti, e sottoscrivere i contratti di servizio con gli operatori aggiudicatari. Il contratto con l'operatore principale sarà sottoscritto anche dal Comune, prevedendosi un corrispettivo su base annuale a carico del Comune stesso, in linea con la gestione in essere;
- presidiare ogni aspetto, successivamente, ove del caso in accordo col Comune, relativo alla gestione contrattuale e al monitoraggio dei servizi che permetta altresì, com'è stato dal 2018, mediante appositi dati di reportistica, la valutazione dell'efficienza e dell'efficacia dei medesimi nel tempo;

Ritenuto, quindi, in continuità con quanto operato sulla base della Delibera di Consiglio P.G. n. 73288/2017 richiamata, di dare mandato all'Agenzia della Mobilità SRM di avviare la procedura volta all'affidamento dei servizi di bike sharing (contratto principale e contratti complementari e sperimentali) mediante l'individuazione di più operatori articolati come sopra definito secondo gli indirizzi sopra indicati, delegando alla SRM la piena gestione dei contratti ai sensi della LR. 30/98 e della convenzione in essere tra i Soci.

Rilevato che, per quanto attiene gli aspetti di programmazione economico-finanziaria:

le somme necessarie per garantire la copertura del servizio affidato all'operatore principale sono pari ad Euro 402.600,00 all'anno (comprensivo di Iva al 22%) per una durata contrattuale di cinque anni, oltre ad eventuale rinnovo di ulteriori due anni alle medesime condizioni;

nel Bilancio di previsione 2025-2027 e, coerentemente, nel Piano Esecutivo di Gestione è prevista la spesa per il servizio in oggetto per l'anno 2026 e 2027, al Cap. U07700-000 denominato "Servizio gestione bike sharing";

occorre invece autorizzare la spesa per gli anni 2028 - 2031 ai sensi dell'art. 42 co.2 lett. l) D.Lgs. 267/2000, tenuto conto di un prevedibile periodo di proroga dell'attuale contratto in essere fino al 30 giugno 2026 necessario ad SRM per terminare le procedure di gara e consentire il subentro del nuovo operatore;

la spesa per il servizio è inserita nel vigente Programma Triennale delle forniture e dei servizi 2025-2027 al codice CUI S01232710374202500054 alla voce Servizio di bike-sharing flessibile mediante smart bikes per un importo complessivo di euro 2.818.200,00 iva compresa, relativo ai cinque anni più due di eventuale rinnovo;

Informato il Settore Economia;

Preso atto ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, così come modificato dal D.L. 174/12, del parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica espresso dal Responsabile del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture;

Ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18 Agosto 2000, n. 267 si richiede e prende atto del parere favorevole in ordine alla regolarità contabile espresso dalla Responsabile dei servizi finanziari;

Su proposta del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, congiuntamente al Dipartimento Lavori Pubblici Verde e Mobilità;

Sentite le Commissioni Consiliari competenti;

#### DELIBERA

1) DI DARE MANDATO all'Agenzia della mobilità SRM di avviare la procedura volta al nuovo affidamento dei servizi di bike sharing (contratto principale e contratti complementari e sperimentali) secondo gli indirizzi contenuti nel presente atto - che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento - e di disporre la proroga contrattuale per il periodo necessario al fine di garantire la continuità del servizio di bike sharing in essere, delegando nuovamente alla SRM stessa la piena gestione dei contratti di servizio ai sensi della L.R. 30/98 e della convenzione in essere tra i Soci.

2) DI DARE MANDATO al Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, per consentire ad SRM quanto indicato al punto precedente, di impegnare la spesa a favore dell'attuale affidatario per il periodo di proroga e contestualmente prenotare la spesa per la gara da avviarsi da parte di SRM volta all'individuazione dell'operatore principale;

3) DI DARE MANDATO al Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture di aggiornare d'intesa con il SUAP, se ed in quanto necessario, le procedure autorizzative relative al noleggio senza conducente di veicoli citate in premessa, in modo che siano chiaramente distinti ed esclusi i servizi di sharing mobility dalle attività di noleggio senza conducente di veicoli, secondo gli indirizzi contenuti nel presente atto.

4) DI AUTORIZZARE la spesa complessiva di euro 1.409.100,00 (comprensiva di IVA al 22%) per gli anni 2028 - 2031 al Cap. U07700-000 denominato "Servizio gestione bike sharing" come di seguito specificato:

- anno 2028 per euro 402.600,00
- anno 2029 per euro 402.600,00
- anno 2030 per euro 402.600,00
- anno 2031 per euro 201.300,00

5) DI DARE ATTO CHE la spesa per gli anni 2026-2027 di euro 603.900,00 trova copertura nel Bilancio di Previsione 2025-2027 e, coerentemente, nel Piano Esecutivo di Gestione al Cap. U07700-000 denominato "Servizio gestione bike sharing".

6) DI CONSIDERARE la spesa autorizzata su periodi successivi nel caso di eventuali slittamenti temporali delle procedure di selezione del contraente e stipula del contratto.

Infine, con votazione separata

#### DELIBERA

DI DICHIARARE il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D. Lgs. 18 Agosto 2000, n. 267, per consentire la celere

prosecuzione dei successivi adempimenti.