

SERVIZI PUBBLICI LOCALI DI RILEVANZA ECONOMICA.

AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI BIKE-SHARING NEL COMUNE DI BOLOGNA.

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA SCELTA DELLA MODALITÀ
DI GESTIONE DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI**

(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 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, nel rispetto di specifica Delibera assunta dal Comune di Bologna (PG 761803/2025 del 17 ottobre 2025).

La presente relazione è redatta in conformità al nuovo assetto normativo di cui all'art. 14 del d.lgs. 201/22, pur ponendosi in linea di continuità istruttoria con le valutazioni già espresse dalla SRM per il precedente affidamento del 2017/18, aggiornate alla luce dell'evoluzione del mercato e della domanda.

Nei paragrafi che seguono sono puntualmente trattati i temi previsti.

La presente relazione 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 dei servizi di bike-sharing nel comune di Bologna.

Importo dell'affidamento. Il valore complessivo stimato dell'affidamento, al netto dell'IVA, compresa qualsiasi forma di opzione e rinnovo del contratto, è pari a 78.013.800,00 (settantottomilionitredicimilaottocento/00) EUR.

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, stazione appaltante qualificata, affida i servizi nel rispetto della richiamata Delibera del Consiglio comunale del Comune di Bologna PG 761803/25 del 17 ottobre 2025, avente per oggetto "Affidamento dei servizi di bike-sharing. indirizzi all'Agenzia della mobilità SRM per l'espletamento delle procedure".

Tipo di affidamento. Concessione L'oggetto principale della concessione è la gestione dei servizi di bike-sharing. La gara è articolata su tre lotti.

Modalità di affidamento. Affidamento a terzi mediante procedura a evidenza pubblica, nel rispetto del diritto dell'Unione europea (d.lgs. 201/22, art. 14, comma 1, lett. a), in quanto modalità che garantisce la massima apertura alla concorrenza e permette di intercettare le migliori soluzioni tecniche ed economiche oggi disponibili sul mercato degli operatori di sharing-mobility.

Durata dell'affidamento. La concessione avrà avvio presumibilmente e compatibilmente con le operazioni di gara il 1° ottobre 2026 e avrà durata di cinque anni (con opzione di ulteriori due) per il Lotto 1, di due anni (con opzione di ulteriore uno) per i Lotti 2 e 3. Al fine di non pregiudicare la necessaria continuità nell'erogazione dei servizi affidati e/o per ragioni di interesse pubblico, alla scadenza dell'affidamento, ovvero in ogni caso di cessazione anticipata dell'efficacia dello stesso, gli affidatari saranno tenuti a garantire la prosecuzione delle operazioni fino al subentro del nuovo gestore, alle condizioni disciplinate nel contratto.

Territorio e popolazione interessata dai servizi affidati o da affidare. L'area interessata ricopre gran parte del territorio del Comune di Bologna, con estensione puntuale ai comuni di Casalecchio di Reno e di San Lazzaro di Savena, così come individuato nella Documentazione di gara. La popolazione del Comune di Bologna conta circa 392.900 abitanti (dati Comune di Bologna 2024).

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@srbologna.it / srbologna@pec.it

Data di redazione. Febbraio 2026.

2 / 9

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 inquadrano i servizi pubblici 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” come integrato e modificato dal decreto legislativo 31 dicembre 2024, n. 209 e ss.mm.ii.;
- LR 30/98 recante “Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale”;
- d.lgs. 30 aprile 1993, n.285, recante “Nuovo codice della strada”;
- DPR 16 dicembre 1992, n. 495, recante “Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada”;
- 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 540417/19 del 2 dicembre 2019;
- Delibera del Consiglio comunale di Bologna PG 761803/25 del 17 ottobre 2025, avente per oggetto “Affidamento dei servizi di bike-sharing, indirizzi all'Agenzia della mobilità SRM per l'espletamento delle procedure”.

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 specifici affidati.

SEZIONE B. DESCRIZIONE DEI SERVIZI.

B.1 – Caratteristiche dei servizi.

I servizi che vengono posti a gara, articolati su tre lotti, sono i servizi di bike-sharing. Il bike-sharing è definito dalla delibera richiamata come "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 prelievamento, 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".

Il servizio, sostanzialmente nello stesso assetto posto a gara per il Lotto 1, è al momento affidato alla società Ridemovi SpA, sottoscrittrice di contratto di servizio in data 1° giugno 2018.

3 / 9

I contratti di servizio da sottoscrivere prevedono che i soggetti economici affidatari avranno l'obbligo di gestire ogni attività affidata, anche ulteriore rispetto a quanto dettagliatamente specificato col contratto, con responsabilità e tempestività, nonché l'obbligo di raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario della gestione. Gli operatori rimarranno i soli responsabili, a qualsiasi effetto, di ogni evento, danno o circostanza pregiudizievole che dovesse verificarsi in conseguenza dell'esecuzione delle attività affidate. Essi opereranno con l'obiettivo di rendere il servizio il più possibile accessibile e gradito all'utenza, in modo da alimentare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e far evolvere le scelte di mobilità dei cittadini e dei city-user verso la ciclabilità e/o verso modi maggiormente sostenibili integrati con tale modalità di spostamento; di raggiungere un risultato di esercizio che sia di pieno interesse per le parti e bilanciato fra gli obiettivi e gli interessi, anche eventualmente divergenti, delle parti medesime; di operare nella piena condivisione fra le parti dei dati di erogazione e di utilizzo, in modo che il servizio sia noto nella sua efficienza ed efficacia e gestibile in trasparenza e cooperazione; nonché che esso sia percepito come organizzato in partnership fra le parti.

I medesimi contratti, insieme con gli obiettivi di principio, definiscono le modalità di esecuzione e gli standard minimi di qualità. Questi ultimi potranno essere migliorati in esito alle offerte dei concorrenti.

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

Sulla gestione delle operazioni affidate grava l'obbligo di servizio pubblico universale e, circa il Lotto 1, di applicazione delle tariffe amministrative e di gestione delle Stazioni di sosta, 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. Le tariffe riferite ai Lotti 2 e 3 sono oggetto di offerta: ogni concorrente dovrà proporre e descrivere l'intero sistema tariffario che intende applicare all'avvio dell'affidamento e che dovrà essere applicato nel corso dell'affidamento, per 24/24 ore e per 7/7 giorni. Detto sistema tariffario potrà essere integrato in corso di affidamento solo previa autorizzazione scritta da parte del Comune di Bologna.

Sono individuate con la Documentazione di gara i perimetri delle aree di servizio entro le quali è prevista l'erogazione dei servizi riferiti ai tre lotti di affidamento.

Affiancano i vincoli indicati numerose, specifiche e articolate previsioni contrattuali, riconducibili agli standard di qualità attesa, richiamate dalla Documentazione di gara, in particolar modo riferibili all'attività di riposizionamento/riequilibrio e manutenzione dei mezzi svolte dagli affidatari.

Nel pieno rispetto della normativa e degli indirizzi espressi dal Comune di Bologna in merito, i servizi sono affidati in regime di concessione e, con riferimento al solo Lotto 1, retribuiti/compensati al gestore. Sulla base dello storico del servizio affidato nel 2018, 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. È esclusa ogni possibilità di rivalutazione/revisione/aggiornamento/indicizzazione del corrispettivo annuo contrattuale per l'intera durata dell'affidamento.

SEZIONE C. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA.

C.1 – Specificazione della modalità di affidamento prescelta.

Con propria Delibera annuale di ricognizione, il Consiglio comunale ha riconosciuto i servizi da affidare come servizi pubblici locali, ai sensi del d.lgs. 201/22. Ha anche ritenuto necessario evidenziare con la Delibera PG 761803/25 del 17 ottobre 2025 che è esclusa la possibilità di esercitare un'attività di bike-sharing mediante procedure SUAP (SCIA) relative all'autorizzazione di attività di noleggio di veicoli senza conducente, regolate dal DPR 481/01 e dalla Delibera di Giunta del Settore Mobilità PG 111072/03 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. In questo senso il Comune di Bologna procederà ad aggiornare, d'intesa con il SUAP, se e in quanto necessario, le procedure autorizzative relative al noleggio senza conducente di veicoli in modo che siano chiaramente distinti ed esclusi i servizi di sharing-mobility dalle attività di noleggio senza conducente di veicoli.

L'affidamento sarà pertanto regolato mediante procedura a evidenza pubblica, nel rispetto del diritto dell'Unione europea (d.lgs. 201/22, art. 14, comma 1, lett. a). In particolare, per l'aggiudicazione dei contratti la SRM utilizzerà la procedura aperta, di cui all'art. 71 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 già in sede di indirizzo alla SRM – 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.

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 dei servizi 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.



L'affidamento, così come descritto, punta all'ottenimento di risultati anche ulteriori rispetto a quelli consolidati. La Delibera comunale citata, che dà conto del lavoro di ricognizione condotto e del confronto propedeutico alla sua formalizzazione, infatti, intravede un ampliamento dell'area di servizio coperta dal Lotto 1 e l'istituzione di ulteriori due aree di espansione verso ovest e verso est, fino a toccare i comuni confinanti di Casalecchio di Reno e di San Lazzaro di Savena. Ciò in costanza del corrispettivo comunale quantificato nel 2018 e – sostanzialmente – di sistema tariffario regolato, per il Lotto 1.

La più recente delibera di ricognizione assunta ai sensi dell'art. 30 del d.lgs. 201/22 (PG 961166/25 del 22 dicembre 2025, della quale si riporta in allegato un estratto) 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 beneficia, in esito a quanto rappresentato, di sostenere una spesa costante – in termini relativi calante per effetto del mancato adeguamento inflativo – e di veder erogato un servizio che è molto cresciuto negli anni e che è atteso poter crescere ulteriormente, visti anche gli indirizzi comunali.

Non sono previsti investimenti da pianificare e condurre, l'affidatario del Lotto 1 dovrà mantenere ed estendere la rete delle stazioni di sosta presenti in città.

D.2 – Comparazione con opzioni alternative.

Il Comune di Bologna ha confermato la scelta della procedura a evidenza pubblica, in continuità con le scelte assunte nel 2017. Si registra l'evoluzione della procedura di scelta dei contraenti, dal dialogo competitivo alla gara aperta, per effetto del fatto che il servizio di bike-sharing, pur innovativo e in evoluzione sul territorio, risulta ora, per effetto dell'esperienza maturata, più definito nella capacità di regolazione comunale e della SRM.

D.3 – Esperienza della gestione precedente.

L'efficacia complessiva della gestione del contratto in essere ha registrato una crescita significativa nel tempo, specie in uscita dalla fase pandemica.



Fig. 1: quadro complessivo dell'andamento del servizio – dai report trimestrali trasmessi dalla SRM al Comune.

Scendendo nel dettaglio dei più recenti dati mensili e della relazione fra il numero degli utilizzi e la dimensione della flotta, la linea che interpola i dati degli ultimi cinque anni mostra un andamento marcatamente in crescita.

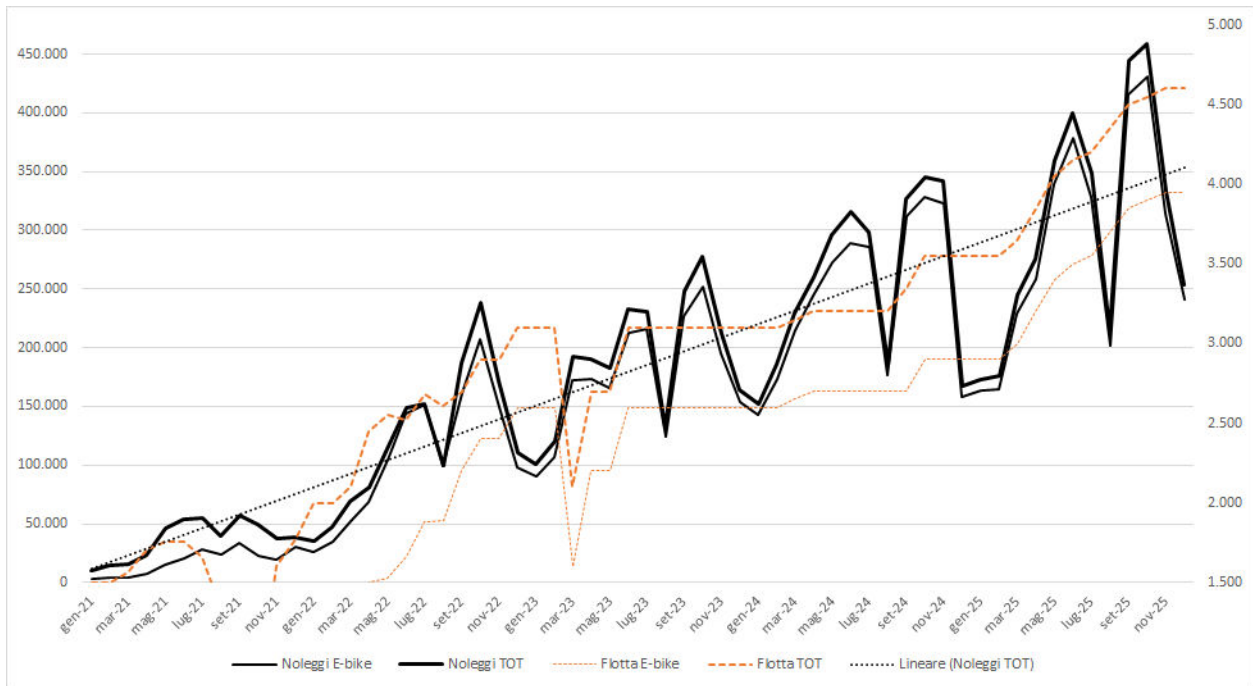


Fig. 2: numero di noleggi e dimensione media della flotta, per mese (2021/2025).

La flotta è anch'essa cresciuta nel tempo, soprattutto evolvendo verso la quasi completa elettrificazione.

In conseguenza di ciò, agli utilizzi corrispondono nel tempo percorrenze maggiori e tempi di noleggio inferiori; da questa considerazione l'indirizzo che vede indicate due/tre flotte elettriche da organizzare sul territorio, per tutti i tre lotti, con la previsione potenziale e residuale di una flotta muscolare di minore dimensione sul solo Lotto 1.

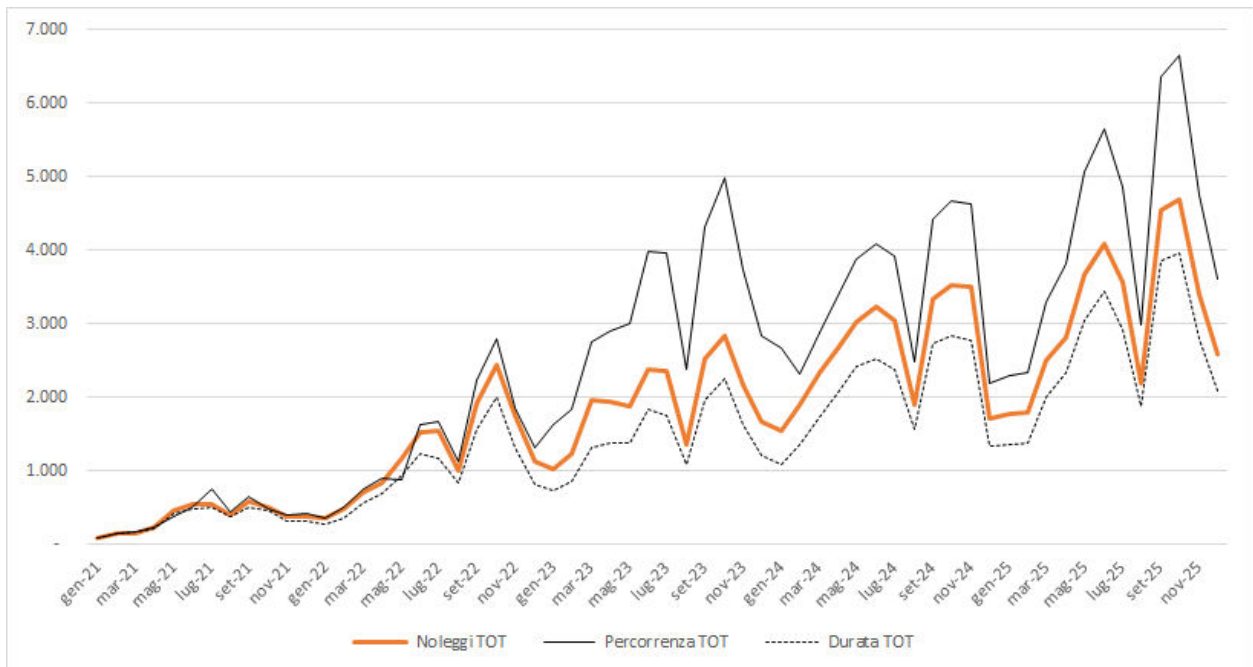


Fig. 3: evoluzione ("fatto 100") del numero di noleggi e delle percorrenze e durate complessive, per mese (2021/2025).

Inoltre, il servizio si è consolidato fra quelli di mobilità offerti al pubblico, collaborando con gli ulteriori esistenti e anche accedendo alle forme di promozione attivate, dunque attirando a sé quote di utenza crescente nel tempo.

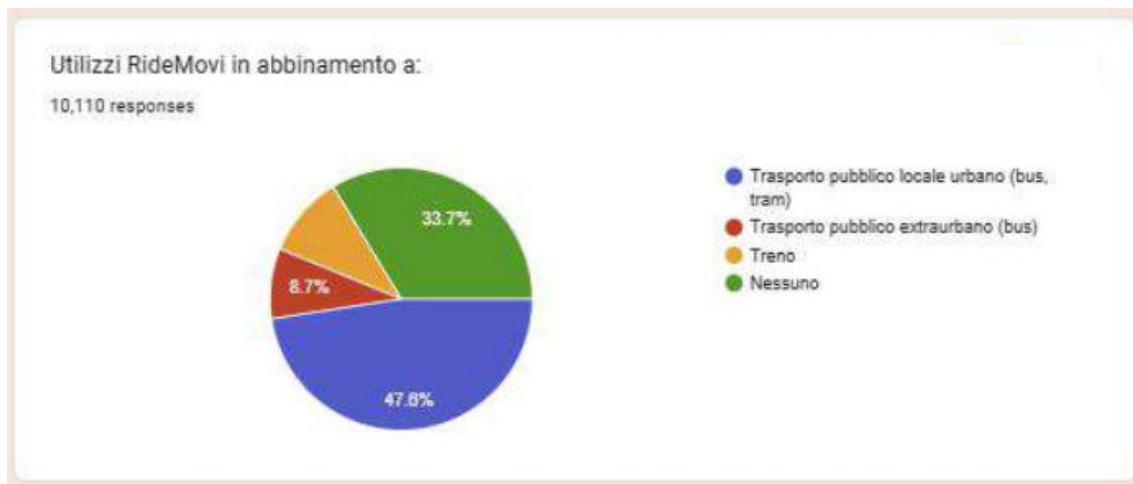


Fig. 4: relazioni intermodali.

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 dei contratti di servizio.

L'amministrazione comunale ha dato mandato alla SRM, relativamente al Lotto 1, di predisporre e avviare un nuovo affidamento di durata dall'avvio del servizio per sessanta mesi, pari a cinque anni. La durata del contratto potrà essere oggetto di modifica ed estensione, ai sensi dell'art. 189 del Codice, di ulteriori ventiquattro mesi, pari a due anni, qualora l'Affidatario abbia esteso o si impegni a estendere la dimensione della flotta in servizio. La durata dell'affidamento dei Lotti 2 e 3 è prevista di ventiquattro mesi, pari a due anni. La durata di tali contratti potrà essere oggetto di modifica ed estensione, a condizioni analoghe a quelle previste per il Lotto 1, di ulteriori dodici mesi, pari a un anno.

7 / 9

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

E.1 – Piano economico-finanziario.

La gestione del bike-sharing 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 loro complesso, i servizi da affidare sono previsti dalla pianificazione metropolitana e comunale; il Comune di Bologna, in particolare, nell'ambito delle proprie competenze, ha ricompreso il bike-sharing in proprie iniziative di mobility management e di promozione della mobilità sostenibile, anche prevedendo finanziamenti agli utilizzatori dei servizi.

La gestione del bike-sharing 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.

Inoltre, non sono previsti interventi infrastrutturali da condurre da parte dei soggetti affidatari; i soli lavori sono condotti, nell'ambito del solo Lotto 1, per la segnaletica / l'arredo di stazioni di sosta, che devono essere assimilati a spesa corrente o comunque a investimenti strumentali di modesta entità, non configurando l'affidamento come concessione di lavori, ma prettamente di servizi.

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 alla propria 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 – anche in relazione con la pianificazione economico-finanziaria simulata dalla SRM per il dimensionamento del valore della concessione – dalla commissione aggiudicatrice in sede di valutazione della componente relativa al Piano industriale di affidamento, fra i dettagli riferiti all'organizzazione generale dei servizi.

E.2 – Monitoraggio.

La documentazione di gara prevede e regola i sistemi di rendicontazione delle operazioni affidate, che i soggetti affidatari devono garantire per l'intera durata dell'affidamento. La remunerazione contrattuale, infatti, è esplicitamente previsto che copra anche le attività di monitoraggio e di rendicontazione in capo agli affidatari, i quali sono fortemente responsabilizzati su questo specifico fronte.

L'esperienza condotta col contratto in scadenza ha portato la SRM e il Comune a disporre di informazioni fondamentali, utili e valorizzate nell'ambito delle proprie competenze di gestione complessiva della mobilità sul territorio.

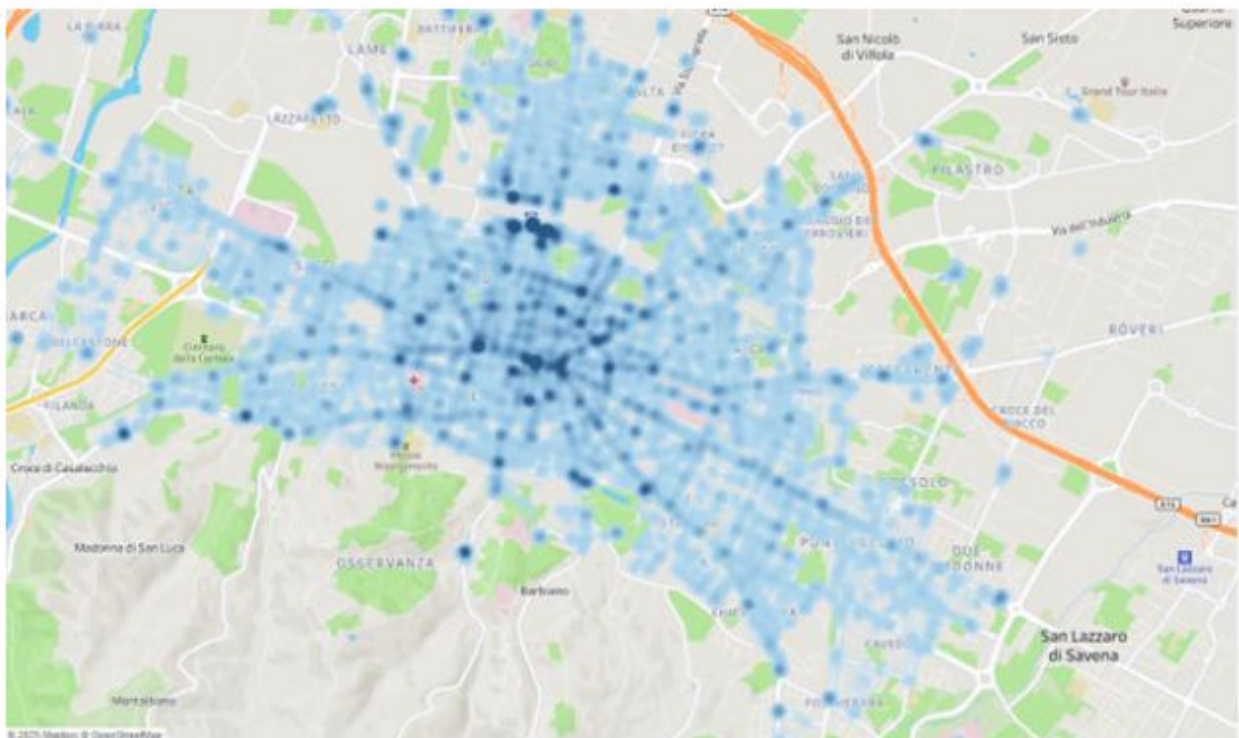


Fig. 5: una heat-map di destinazioni di noleggi del bike-sharing sul territorio bolognese.

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

L'inadempimento e/o il ritardo rispetto ai termini previsti o indicati dalla SRM nell'adempimento degli obblighi contrattuali, in particolari relativi alla reportistica, può comportare l'applicazione di penali descritte dettagliatamente col 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 oggetto dell'affidamento, il quale alimenta specifica sezione della reportistica contrattuale.

L'Amministratore Unico
Giovanni Berti Arnoaldi Veli

RELAZIONE ANNUALE EX ART. 30 D.LGS. n. 201/2022

RICOGNIZIONE PERIODICA AL DICEMBRE 2025

RICOGNIZIONE PERIODICA DELLA SITUAZIONE GESTIONALE DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI A RILEVANZA ECONOMICA

(art. 30, D.Lgs. 23 dicembre 2022, n. 201)

1. I comuni o le loro eventuali forme associative, con popolazione superiore a 5.000 abitanti, nonché le città metropolitane, le province e gli altri enti competenti, in relazione al proprio ambito o bacino del servizio, effettuano la ricognizione periodica della situazione gestionale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica nei rispettivi territori. Tale ricognizione rileva, per ogni servizio affidato, il concreto andamento dal punto di vista economico, della qualità del servizio e del rispetto degli obblighi indicati nel contratto di servizio, in modo analitico, tenendo conto anche degli atti e degli indicatori di cui agli articoli 7, 8 e 9. La ricognizione rileva altresì la misura del ricorso all'affidamento a società in house, oltre che gli oneri e i risultati in capo agli enti affidanti.

2. La ricognizione di cui al comma 1 è contenuta in un'apposita relazione ed è aggiornata ogni anno, contestualmente all'analisi dell'assetto delle società partecipate di cui all'articolo 20 del decreto legislativo n. 175 del 2016. Nel caso di servizi affidati a società in house, la relazione di cui al periodo precedente costituisce appendice della relazione di cui al predetto articolo 20 del decreto legislativo n. 175 del 2016.

3. In sede di prima applicazione, la ricognizione di cui al primo periodo è effettuata entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

Servizio pubblico locale affidato:

Gestione del servizio di bike-sharing nel Comune di Bologna

Descrizione del servizio affidato (oggetto e valore dell'affidamento):

Progettazione, produzione, installazione, messa in servizio, offerta al pubblico, manutenzione e gestione di un sistema di bike-sharing in regime di free-floating, con la possibilità di allestire anche stazioni "virtuali". Le biciclette gestite sono "standard" (meccaniche, a propulsione muscolare) ed "e-bike" (a pedalata assistita, con propulsione elettrica).

Valore stimato dell'affidamento 8.850.000,00 euro (da bando, affidamento di 5 anni con possibilità di estensione per ulteriori 2).

Estremi delibera di affidamento (numero e data della delibera):

Con Deliberazione del Consiglio Comunale PG. n. 73288/2017 il Comune di Bologna ha istituito il servizio e dato mandato alla SRM di attuare la procedura di affidamento. Con Decisione della SRM n. 3/2018 il servizio è stato affidato al gestore e con Determina del Comune di Bologna PG. n. 460160/2023 è stata estesa la durata del contratto fino al 31 dicembre 2025.

Soggetto Affidatario:

RIDEMOVI SpA, Via Carducci 31, 20123 Milano - Italia

Codice Fiscale e Partita IVA n° 02838590343

ridemovi@legalmail.it

Precedentemente Idri BK.

Forma di gestione

- affidamento a terzi mediante procedura a evidenza pubblica (appalto)
- X affidamento a terzi mediante procedura a evidenza pubblica (concessione)
- affidamento a società mista pubblico-privata (gara a doppio oggetto)
- affidamento a società *in house*

Durata dell'affidamento

Durata iniziale dal 01/06/2018 al 31/12/2023, successivamente estesa fino al 31/12/2025 (rif. Prot. SRM U23/276).

Territorio e popolazione interessata dal servizio affidato

Comune di Bologna (circa 400.000 abitanti) con particolare riferimento al territorio compreso nell'area di copertura del sistema.

Finalità perseguite

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

x universalità di accesso fisico e/o economico al servizio

x non discriminazione

x continuità di erogazione

x garanzia di livelli di qualità e/o sicurezza

omogeneità dello sviluppo sociale e/o economico

coesione sociale

x ulteriori finalità – specificare:

dotare la città di una modalità di spostamento efficiente, alternativa al mezzo privato; incentivare la mobilità sostenibile.

CONTRATTO DI SERVIZIO

Principali attività affidate

(Elencare)

Progettazione, produzione, installazione, messa in servizio, offerta al pubblico, manutenzione e gestione di un sistema di bike-sharing in regime di free-floating, con la possibilità di allestire anche stazioni "virtuali". È onere dell'affidatario procedere al riequilibrio dei mezzi in caso di necessità.

Specifici obblighi contrattuali in capo all'affidatario

(Indicare qui eventuali obblighi previsti dal contratto di servizio, ad esempio relativi alle modalità di erogazione, all'informazione o rendicontazione nei confronti dell'ente affidante, etc.)

Gestione di un minimo di 2.200 biciclette a propulsione muscolare e 300 a pedalata assistita. Nel corso dell'affidamento tali flotte hanno subito un'evoluzione tale da portare le biciclette muscolari a 650 e le biciclette a pedalata assistita a 2.900 (dato relativo al mese di dicembre).

Condotta del servizio tale da garantire che almeno il 90% dei mezzi e il 95% delle stazioni sia sempre funzionante e in servizio.

Attuazione di un sistema di incentivazione al parcheggio all'interno delle apposite stazioni attraverso uno sconto sulla corsa.

Contenimento dell'introito medio da tariffa entro un determinato valore stabilito contrattualmente per garantire l'efficacia del servizio e valutare, nel caso, l'esigenza eventuale di riequilibrio del PEF posto a base di gara.

Trasmissione (con cadenza mensile) della documentazione di rendicontazione del servizio affidato.

Realizzazione degli interventi volti allo spostamento delle stazioni di parcheggio nel caso di particolari condizioni contingenti, valutazione della possibilità di estensione dell'area di copertura del sistema e successiva condivisione con il Comune di Bologna e la SRM.

Messa a disposizione di un call-center per la gestione di informazioni, richieste e lamentele.

Eventuali contestazioni e penali applicate

(Elencare)

Nel corso dell'affidamento è stata elevata una penale per mancata trasmissione della reportistica contrattuale.

Modalità e frequenza del monitoraggio sull'adempimento degli obblighi del contratto di servizio

(Elencare)

Con frequenza mensile, vengono trasmessi i seguenti dati di monitoraggio:

1. Per ogni bicicletta e per ogni utilizzo:
 - Data e ora di prelievo e di restituzione;
 - Coordinate di prelievo;
 - ID dell'utilizzatore (anonimizzato);
 - Tariffa applicata per componente (per utilizzo, per bonus/malus, per eventuale abbonamento ...).
2. Numero di utenti, iscritti e attivi, suddivisi per tipologia (abbonati/occasional) e per CAP di residenza.
3. Dati del venduto e degli eventuali resi per ogni tipologia di viaggio, compresi quelli relativi al numero di abbonamenti, suddivisi per tipologia.
4. Statistiche sui guasti danneggiamenti, furti subiti.
5. Elenco degli interventi di manutenzione, di sostituzione e diversi sulle biciclette e sulle stazioni.
6. Dati specificanti la frequentazione del sito internet, della app per smartphone e del servizio di call-center.
7. Numero e tipo/motivo di segnalazioni/reclami e tempo medio di risposta per una segnalazione.

Giudizio sintetico sul livello di rispetto degli obblighi del contratto di servizio				
1	2	3	4	5
Scadente	Scarso	Adeguito	Soddisfacente	Eccellente
			x	

QUANTITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI EROGATI

Andamento quantitativo (serie storica output)

(Indicare qui i dati quantitativi sulle prestazioni erogate dall'affidatario a favore dell'utenza, possibilmente esponendo serie storiche almeno triennali.)

Indicatore servizio erogato	2022	2023	2024
<i>Biciclette muscolari in servizio (dato di dicembre)</i>	553	600	650
<i>Biciclette a pedalata assistita in servizio (dato di dicembre)</i>	2.408	2.600	2.900
<i>Biciclette muscolari attive (dato di dicembre)</i>	418	358	372
<i>Biciclette a pedalata assistita attive (dato di dicembre)</i>	2.380	2.512	2.679
<i>Noleggi annui biciclette muscolari</i>	158.533	196.268	185.071
<i>Noleggi annui biciclette a pedalata assistita</i>	1.295.918	2.089.179	3.106.337
<i>Percorrenze annue biciclette muscolari [km]</i>	210.534	250.460	245.895
<i>Percorrenze annue biciclette a pedalata assistita [km]</i>	1.943.468	4.889.173	5.321.238
<i>Durata noleggi biciclette muscolari [ore]</i>	36.135	41.188	36.281
<i>Durata noleggi biciclette a pedalata assistita [ore]</i>	273.163	415.146	614.710

Adozione della Carta dei servizi e incidenza annuale degli eventuali reclami

Il contratto prevede che l'affidatario provveda alla pubblicazione della carta dei servizi. Esiste una versione online redatta a livello nazionale.

Qualità del servizio

(Descrivere qui i principali dati qualitativi sull'attività dell'affidatario, facendo riferimento, ove possibile, ad indicatori e standard di qualità individuati ufficialmente)

Per quanto riguarda i servizi relativi alla **gestione di Parcheggi, Impianti Sportivi, Servizi cimiteriali, Luci votive e Trasporto scolastico** è obbligatorio adoperare gli indicatori rilasciati con D.Dir. MIMIT 31 agosto 2023 ai sensi dell'art. 8 D.Lgs. 201/2022

Da un'indagine di soddisfazione della clientela, condotta nel 2024, emerge quanto segue (con punteggi da 1 a 5, dove 1 corrisponde a punteggio basso e 5 a punteggio alto):

- 1) Efficienza del servizio: l'1,8% ha dato punteggio 1, il 4,5% ha dato punteggio 2, il 24,6% ha dato punteggio 3, il 40,1% ha dato punteggio 4 e il 29,1% ha dato punteggio 5;
- 2) Affidabilità del servizio: il 2,1% ha dato punteggio 1, l'5,9% ha dato punteggio 2, il 25,3% ha dato punteggio 3, il 38,3% ha dato punteggio 4 e il 28,4% ha dato punteggio 5;
- 3) Stato di manutenzione delle biciclette tradizionali: l'4,1% ha dato punteggio 1, il 11,3% ha dato punteggio 2, il 32,6% ha dato punteggio 3, il 33,2% ha dato punteggio 4 e il 19,1% ha dato punteggio 5;
- 4) Stato di manutenzione delle biciclette elettriche: l'3,8% ha dato punteggio 1, il 11,3% ha dato punteggio 2, il 32,6% ha dato punteggio 3, il 33,2% ha dato punteggio 4 e il 19,1% ha dato punteggio 5;
- 5) Giudizio servizio nel complessivo: l'1,3% ha dato punteggio 1, il 3,1% ha dato punteggio 2, il 21% ha dato punteggio 3, il 48,4% ha dato punteggio 4 e 26,3% ha dato punteggio 5.

Giudizio sintetico sul livello di qualità del servizio erogato				
1	2	3	4	5
Scadente	Scarso	Adeguito	Soddisfacente	Eccellente
			x	

RISORSE ECONOMICHE

Proventi dall'utenza

(Indicare qui i dati sulle tariffe, canoni, o proventi di qualsiasi natura che l'affidatario ha introitato direttamente dall'utenza del servizio. Preferibile serie storica triennale)

<i>Proventi dall'utenza</i>	<i>2022</i>	<i>2023</i>	<i>2024</i>
<i>Tariffa bicicletta a pedalata muscolare</i>	<i>da 1 euro/30' a 1,06 euro/30'</i>	<i>1,06 euro/30'</i>	<i>1,06 euro/30'</i>
<i>Tariffa bicicletta a pedalata assistita</i>	<i>da 2 euro/30' a 2,12 euro/30'</i>	<i>da 2,12 euro/30' a 2,32 euro/30'</i>	<i>da 2,32 euro/30' a 2,49 euro/30'</i>

Attività accessorie consentite (che contribuiscono alla copertura dei costi)

(Elencare)

Sono consentite attività di sponsorizzazione che però non risultano attive al momento.

Compensazioni economiche dall'ente affidante e/o eventuali altri oneri in capo all'affidante

(Indicare qui le risorse impegnate dall'ente a favore dell'affidatario per assicurare l'erogazione del servizio, come risultanti dal bilancio comunale. Preferibile serie storica triennale)

Il Comune di Bologna versa all'affidatario un corrispettivo pari a 330.000,00 euro/anno, IVA esclusa. Esso compensa gli obblighi di servizio pubblico imposti col contratto, relativi a costi operativi di esercizio del bike-sharing e a costi iniziali di investimento, in particolare legati alle operazioni di riequilibrio del sistema, agli investimenti in infrastruttura (materiale e immateriale), alla relazione con l'utenza e alla generazione, trattazione e condivisione dei dati di erogazione e di utilizzo.

Altri proventi

(Indicare qui tutti gli altri proventi, diversi dai precedenti, che l'affidatario ha ottenuto per l'erogazione del servizio. Ad esempio: contributi statali o regionali, sponsorizzazioni, proventi collaterali. Preferibile serie storica triennale)

Il D.L. 16 giugno 2022 n.68 ha previsto che, al fine di promuovere la sperimentazione di servizi di sharing mobility, lo 0,3% del Fondo Nazionale per i Trasporti fosse destinato al finanziamento di specifici progetti. Nel Comune di Bologna ciò si è tradotto nella possibilità per gli operatori di car-sharing e bike-sharing di erogare noleggi gratuiti ai propri iscritti al servizio che fossero anche abbonati al trasporto pubblico locale. L'operatore Ridemovi ha erogato 280.000 noleggi, beneficiando di risorse pari a 700.000,00 euro.

Altri contributi ricevuti da Enti pubblici e privati nell'ambito di accordi di mobility management per l'incentivazione della mobilità ciclabile (il Comune di Bologna ha erogato un contributo di 88.680,00 euro per titoli di abbonamento a condizioni agevolate riservati ai dipendenti dell'ente e per la messa a disposizione degli stessi di e-bike di servizio nell'ambito del progetto "Bike to work").

Inoltre nel 2024 si è concluso il progetto Primus scheda "Buoni Mobilità Sharing Mobility" finanziato dal Ministero della Transizione Ecologica, nell'ambito del quale sono stati erogati 15.300,00 euro.

Costi previsti per eventuali investimenti

Nel corso dell'affidamento sono stati effettuati investimenti per l'incremento del numero delle biciclette a pedalata assistita da 300 previste all'inizio dell'affidamento a 2.900 alla fine del 2024.

Impatto economico della gestione sull'ente affidante (entrate/uscite)

