

Albo Pretorio

| [home](#) | [contatti](#) | [chi siamo](#) | [dove e quando](#) |

INTRODUZIONE

- :: [cos'è](#)
- :: [documenti con firma digitale](#)

RICERCA NEL SITO

[Istruzioni per la ricerca](#)

- :: [ricerca avanzata](#)

PUBBLICAZIONI IN CORSO

TUTTI I DOCUMENTI

- :: [per progressivo](#)
- :: [per Ente](#)
- :: [per tipologia atto](#)

CONVOCAZIONI

- :: [del Consiglio Comunale](#)
- :: [dei Consigli di Quartiere](#)

DELIBERAZIONI

- :: [del Consiglio Comunale](#)
- :: [della Giunta Comunale](#)
- :: [dei Consigli di Quartiere](#)

AVVISI DI GARA

- :: [del Comune di Bologna](#)
- :: [di altri Enti](#)

BANDI DI CONCORSO

- :: [del Comune di Bologna](#)
- :: [di altri Enti](#)

PUBBLICAZIONI DI MATRIMONIO

- :: [del Comune di Bologna](#)

Comune di Bologna Mobilità Sostenibile e Infrastrutture

DELIBERAZIONE

n.143/2017 del 20/03/2017

ISTITUZIONE DI UN SERVIZIO INNOVATIVO DI BIKE-SHARING E AUTORIZZAZIONE ALLA RELATIVA SPESA. INDIRIZZI ALL'AGENZIA DELLA MOBILITA' S.R.M. SRL PER L'ESPLETAMENTO DELLA PROCEDURA. VARIAZIONE AL BILANCIO DI PREVISIONE 2017-2019.

PG.N. 73288/2017

In pubblicazione dal 22/03/2017 al 05/04/2017

La Giunta propone al Consiglio la seguente deliberazione

IL CONSIGLIO

Premesso che:

con deliberazione del Consiglio comunale del 22.12.2016, O.d.G. n°365, P.G. n°374002/2016, è stato approvato il Bilancio di Previsione del Comune per l'esercizio finanziario 2017-2019;

con deliberazione del Consiglio comunale del 22.12.2016, O.d.G. n°364, P.G. n°373159/2016, è stato approvato il documento unico di programmazione 2017-2019 - Sezione strategica e sezione operativa;

con deliberazione della Giunta comunale del 22.12.2016, progr. n°359, P.G. n°413243/2016, è stato approvato il Piano Esecutivo di Gestione per gli anni 2017 - 2019;

con deliberazione di Giunta comunale del 22.12.2016, progr. n°361, P.G. n°414925/2016, è stato approvato il piano di dettaglio degli obiettivi assegnati ai Dipartimenti, alle Aree, ai Settori, alle Istituzioni e ai quartieri per l'anno 2017;

Premesso inoltre che:

il Bike Sharing è un sistema self-service che permette di accedere all'utilizzo di una flotta di biciclette distribuite sul territorio tra diverse stazioni di prelevamento e restituzione delle stesse biciclette. Di norma questi sistemi sono strutturati 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, quindi, di un servizio di noleggio di biciclette, ma costituisce – se correttamente concepito e dimensionato - un sistema di trasporto pubblico (perché ogni bicicletta è utilizzabile da più persone) non motorizzato che completa e amplia l'offerta di servizi di trasporto pubblico tradizionali, grazie alla sua flessibilità;

la L.R. 30/98 recante "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale" annovera fra i servizi pubblici non di linea quelli che provvedono al trasporto collettivo o individuale di persone svolgendo una funzione complementare e integrativa dei trasporti pubblici di linea: il bike sharing viene annoverato tra i sistemi di mobilità complementari al trasporto pubblico regionale e locale che favoriscono l'integrazione dei servizi medesimi;

in ambito locale, al fine di incentivare e potenziare i cosiddetti "servizi di mobilità sostenibile" già evocati nel PGTU vigente, le Linee di indirizzo per la redazione del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), approvate con Delibera di Giunta P.G. 140344/2016, nell'ambito della strategia 1. "A piedi e in bici: una scelta desiderabile" prevedono "Pedalare è bello e ti fa arrivare prima. Muoversi a piedi e in bicicletta, non solo è economico, salutare, ed efficiente, ma è anche un modo di spostarsi rispettoso dell'ambiente e delle città, che permette di entrare in contatto diretto con gli altri e con gli spazi che si percorrono, un modo che libera dallo stress da coda e migliora la qualità della vita. Il PUMS adotterà le misure necessarie affinché muoversi a piedi e in bicicletta riconquisti la dignità che si merita e diventi, quindi, il modo più comune di spostarsi.";

nel medesimo paragrafo delle suindicate Linee è altresì evidenziato che in quest'ottica il Bicipan di Bologna, attualmente in corso di redazione, che vede il concorso sia del Comune che della Città Metropolitana di Bologna, potrà rappresentare uno strumento attuativo delle strategie proposte dal PUMS, indicando, tra le varie azioni di promozione della mobilità ciclabile il miglioramento delle infrastrutture e dei servizi per l'utilizzo della bicicletta: potenziamento delle aree per la sosta, sistemi sicuri per la sosta, noleggi comodi, potenziamento della segnaletica;

le linee programmatiche di mandato 2016-2021 prevedono l'introduzione di nuove forme di "sharing mobility", in primo luogo quelle del car-sharing e del bike-sharing;

in tale logica l'Amministrazione Comunale si è già attivata approvando, con Delibera di Consiglio P.G. 411563/2016, linee di indirizzo all'Agenzia della Mobilità S.R.M. Srl per l'istituzione sperimentale di un servizio innovativo di car sharing a flusso libero e l'espletamento della relativa procedura;

nel DUP 2017-2019 (Documento Unico di Programmazione), Volume 2, nell'ambito del progetto "Mobilità attiva" è previsto, tra le azioni di promozione della mobilità ciclabile, *"lo sviluppo di un nuovo e moderno sistema di Bike Sharing in sostituzione dell'attuale sistema "C'entro in Bici"*.

Vista la deliberazione del Consiglio comunale P. G. n°313631/2013, o.d.g. n°155/2014 del 03/03/2014 avente per oggetto *"SRM s.r.l.: convenzione avente ad oggetto l'affidamento di funzioni alla società e l'esercizio del controllo sulla medesima"*.

Ai sensi dell'art. 3 della citata convenzione con SRM, ed ai sensi dell'art.19 della L.R. 30/1998, è stato chiesto alla Agenzia per la mobilità S.R.M. Srl di collaborare con la U.O. Pianificazione del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture per la formulazione di una ipotesi di progetto inerente un sistema innovativo di Bike Sharing.

Dato atto che è stato conseguentemente redatto un documento descrittivo del progetto, oggetto di approvazione con il presente provvedimento, contenente gli indirizzi a cui dovrà attenersi S.R.M. per l'attivazione del servizio, secondo quanto più oltre sintetizzato.

L'orientamento assunto è quello di mirare a un sistema di Bike Sharing di ultima generazione funzionante anche in assenza di stazioni fisse e "intelligenti", da realizzarsi attraverso la concessione della progettazione, produzione, installazione, messa in servizio, manutenzione e gestione del sistema a uno degli operatori presenti sul mercato internazionale. Si tratta quindi, dal punto di vista giuridico-amministrativo, di una concessione di servizi, pertanto tutti gli elementi del sistema forniti dall'affidatario e connessi al servizio di Bike Sharing saranno e resteranno di proprietà del medesimo, con l'impegno, al termine del contratto, di provvedere a proprio onere e spesa al completo ritiro e smaltimento nonché al ripristino a regola d'arte del suolo, fatta salva la possibilità dell'Amministrazione di decidere, a proprio insindacabile giudizio, di riscattarne, anche solo parzialmente, la proprietà a titolo gratuito.

Per l'affidamento del servizio in concessione, per 6 anni (con facoltà da parte dell'Amministrazione Comunale di prolungamento per ulteriori 2 anni), verrà adottata la procedura di "dialogo competitivo" di cui all'art. 64 del D.Lgs 50/2016, con aggiudicazione finale all'offerta economicamente più vantaggiosa sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo, per le motivazioni e secondo i criteri indicati nel documento descrittivo del progetto.

Il progetto, tenendo conto di una serie di parametri, prevede di realizzare un sistema in grado di coprire l'area del Centro Storico interna ai viali e le zone dell'immediata periferia poste lungo le direttrici ciclabili principali individuate dal Biciplan e comprendenti i maggiori poli esterni al centro: ad ovest l'asse Saffi fino all'Ospedale Maggiore e gli assi Sabotino e Saragozza, a nord la Bolognina, la Fiera e i poli universitari distaccati, a est gli assi Massarenti e Mazzini con il complesso ospedaliero Sant'Orsola-Malpighi e la stazione SFM Mazzini, a sud-est la zona attorno a via Murri e via degli Orti. Nel complesso si tratta di un'area densamente insediata, ma molto compatta, essendo ricompresa tutta entro un raggio di soli 3 km (distanza copribile in bicicletta in soli 12-15 minuti) a partire dal centro di Bologna.

Nella prima fase si prevede di installare circa 1.000 biciclette distribuite su circa 90 postazioni. Un dimensionamento di questo tipo può consentire di coprire in modo efficace un'area di circa 10 kmq. Tuttavia i nuovi sistemi che consentono la creazione anche di postazioni "virtuali" a supporto di quelle principali possono consentire un ulteriore ampliamento dell'area servita fino a circa 15 kmq.

Dovrà essere possibile prelevare le biciclette in una postazione per effettuare uno spostamento da punto a punto, in genere di breve durata, e restituirle alla stessa o un'altra postazione. Dovrà inoltre essere possibile concludere lo spostamento anche qualora la stazione risulti completa e, a determinate condizioni, anche al di fuori delle stazioni individuate. Il sistema inoltre dovrà consentire il monitoraggio costante e fornire informazioni in tempo reale agli utenti anche attraverso forme innovative (via web, app per smartphone, ecc.).

Particolare attenzione dovrà essere posta nel calibrare l'interazione tra il nuovo sistema di Bike Sharing e la Stazione di Bologna Centrale che rappresenta un generatore "unidirezionale" di flussi, in quanto snodo ferroviario principale del paese, evitando una dislocazione delle postazioni eccessivamente a ridosso della Stazione ed offrendo ai pendolari anche alternative quali le velostazioni e agendo sulla leva tariffaria.

La struttura tariffaria che sarà assunta dai candidati all'interno dei rispettivi piani economico-finanziari dovrà incentivare i viaggi brevi, per massimizzare il numero di spostamenti per bicicletta al giorno, e forme agevolate di accesso al servizio e al pagamento. Gli obiettivi che ci si può porre, utilizzando i parametri che ricorrono più frequentemente nei sistemi maggiormente performanti, sono:

numero medio di prelievi per bici/giorno: 2,5;

target annuo di abbonamenti "lunghi": 12.000;

target annuo di abbonamenti "brevi" e utilizzi occasionali: 8.500;

numero medio di spostamenti/giorno: 2.500 pari a 912.500 su base annua.

I candidati dovranno ipotizzare abbonamenti e titoli di diversa durata, offrire sconti/promozioni (ad es. in fase di avvio del servizio, convenzioni per accordi di mobility management, sconti per gli utenti delle varie forme di trasporto pubblico locale ecc.), sistemi di integrazione con gli altri sistemi di trasporto pubblico (ferroviario, bus, car sharing). In generale si ritiene fondamentale che la maggiore flessibilità d'uso consentita dai sistemi con tecnologia evoluta sia accompagnata da analogo flessibilità anche nella definizione delle tariffe d'uso nell'ottica da un lato di favorire il più ampio accesso al servizio di Bike Sharing e dall'altro di contenere lo squilibrio tra ricavi tariffari e costi. È importante che venga favorita la possibilità di accesso al sistema agevolando forme di pagamento con tutti i diversi strumenti proposti dalla tecnologia disponibile. L'interoperabilità con il sistema di tariffazione integrata "MiMuovo" della Regione Emilia-Romagna sarà considerato elemento premiale in sede di gara.

Il documento descrittivo del progetto evidenzia che per garantire l'equilibrio economico-finanziario del servizio in concessione devono essere previste diverse misure a favore del concessionario, da confermarsi a conclusione della procedura di gara:

a) introiti derivanti dalla gestione del servizio per abbonamenti e introiti da utilizzo a tempo: secondo il quadro tariffario che sarà definito in sede di gara per garantire adeguate condizioni di sostenibilità del sistema;

b) introiti derivanti dalla possibile sponsorizzazione del servizio da individuarsi a cura dell'affidatario (ad es. titolazione del servizio, spazi su biciclette, colonnine, pannelli/totem informativi, veicoli, sito web dedicato etc...)

c) per tutti gli anni di durata della concessione del servizio eventuale erogazione di un canone annuo, a titolo di compensazione per obblighi di servizio, a parziale copertura dei costi di esercizio e manutenzione del sistema e del costo di ammortamento per la produzione, fornitura e installazione del sistema. Il canone annuo che verrà riconosciuto dal Comune di Bologna sarà quello risultante dal ribasso nell'offerta economica dell'affidatario rispetto al valore massimo di Euro 800.000,00 (IVA compresa). In attuazione di quanto indicato al punto 2 del dispositivo della già citata Delibera di Consiglio P.G. 411563/2016, il canone concessorio a carico dei gestori del nuovo servizio di car sharing, introitato da S.R.M. in quanto Agenzia della Mobilità, potrà, in casi particolari e comunque su indirizzo del Comune di Bologna, essere da essa destinato annualmente al concessionario del servizio di bike sharing a copertura parziale della somma indicata al presente punto.

Il concessionario potrà inoltre beneficiare delle varie agevolazioni previste dalle vigenti normative e dai regolamenti comunali per tempo vigenti, in particolare in materia di sponsorizzazioni, occupazione del suolo pubblico, imposta sulla pubblicità, alle condizioni ivi previste.

Il numero massimo di candidati invitati a partecipare alla gara sarà di 4; ai sensi dell'art. 64 comma 13 del D.Lgs. 50/2016 per i candidati che presenteranno una regolare offerta finale sarà previsto il pagamento di una somma fino ad un massimo di 25.000 euro (comprensivi di oneri fiscali se ed in quanto dovuti) per ciascuno, con l'eccezione del candidato che risulterà affidatario della concessione. E' pertanto necessario prevedere una spesa di ulteriori euro 75.000,00 per l'anno 2017.

Visto il D.Lgs. 50/2016 (nuovo Codice degli appalti/concessioni) ed, in particolare, la parte III - Contratti di Concessione, e rilevato 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" 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.

In base a quanto descritto in precedenza si ritiene che, tenuto conto delle attuali condizioni di mercato, il servizio che si intende sviluppare non sarebbe svolto nella forma richiesta senza intervento pubblico e senza l'erogazione di un corrispettivo economico o che, comunque, sarebbe svolto a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che il Comune di Bologna assume come necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni della comunità locale, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale.

In virtù, quindi, dell'interesse economico generale che si riconosce a questo nuovo servizio, complementare a quelli di trasporto pubblico tradizionali, si ritiene di concedere al medesimo un diritto di esclusiva, limitatamente al periodo di concessione previsto, all'area che sarà individuata in sede di gara come "area di copertura del sistema" e alla possibilità di concessione di spazi pubblici a qualunque titolo. La Corte Costituzionale, con sentenza n. 199 del 20 luglio 2012 ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 4 del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, facendo venir meno gli obblighi di verifica e di espressione di parere da parte dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato in ordine al mantenimento di diritti di esclusiva nell'affidamento dei servizi pubblici prescritto a tutela dei principi di concorrenza, di libertà di stabilimento e di libera prestazione dei servizi.

Si specifica che non rientrano nella definizione di esclusività altre tipologie di servizi non riconducibili alla definizione di Bike Sharing così come descritta in precedenza (quali ad esempio i servizi di noleggio biciclette oppure servizi di gestione di biciclette condivise a livello aziendale o nell'ambito di circuiti chiusi). Il nuovo servizio pubblico di bike sharing infatti si differenzierà e si affiancherà alle diverse forme di noleggio già presenti in regime di libero mercato. Il servizio "C'Entro in Bici" attualmente gestito da Tper nell'ambito del contratto di servizio del Piano Sosta e servizi complementari potrà essere successivamente soppresso o rimodulato ricollocandolo a servizio di zone che non saranno coperte dal nuovo sistema.

I benefici attesi dal nuovo servizio di Bike Sharing sono:

- il risparmio di tempo, quale lo si realizza per confronto con l'uso dei modi alternativi che, nel caso in questione, sono essenzialmente i piedi, il bus, la propria bicicletta e, in misura minore, l'auto;
- la riduzione dell'affollamento del mezzo pubblico;
- un trasferimento modale dal mezzo privato al modo bici e al modo pubblico+bici;
- l'incremento di benessere per l'uso dei modi attivi. Si tratta sia di un effetto diretto, dato dai nuovi utenti del bike sharing, sia indiretto dato dall'effetto generale di maggiore diffusione della ciclabilità che la presenza del Bike Sharing tipicamente induce;
- l'eliminazione del rischio di furto del mezzo proprio e più in generale la riduzione dei costi d'uso della bicicletta propria;
- l'effettuazione di nuovi viaggi (incremento di mobilità), dovuto alla maggiore visibilità e accessibilità alle destinazioni di viaggio e alla presenza di una nuova opzione di trasporto;
- il significato importante che il Bike Sharing può assumere in termini di 'marketing' della bicicletta, alla quale conferisce un aspetto positivo e 'smart', e, più in generale, in termini di costruzione di un'immagine avanzata e attrattiva della città.

Ritenuto, quindi, di dare mandato all'Agenzia della mobilità S.R.M. Sri di avviare la procedura volta all'istituzione di un innovativo sistema di bike sharing secondo gli indirizzi sopra indicati e secondo quanto contenuto nel documento descrittivo del progetto allegato al presente provvedimento, delegando alla S.R.M. stessa la piena gestione del servizio ai sensi della L.R. 30/98 e della convenzione in essere, dalla procedura di gara volta all'affidamento in concessione del servizio al successivo presidio del contratto di servizio e relativo monitoraggio. S.R.M. ed il Comune di Bologna si confronteranno con la Consulta della Bicicletta prima dell'uscita del bando di gara.

I presenti indirizzi costituiscono inoltre parte integrante della relazione da predisporre da parte di S.R.M. ai sensi dell'art. 34, comma 20, del DL 179/12 (convertito in legge 221/12), il quale prevede quanto segue: *"per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la*

forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste".

Rilevato che, per quanto attiene gli aspetti economico-finanziari:

le somme necessarie per garantire l'equilibrio complessivo della concessione, più sopra indicate, sono pari ad Euro 800.000,00 all'anno per gli anni dal 2018 al 2023, più Euro 75.000,00 per l'anno 2017, per un totale di Euro 4.875.000,00;

occorre, pertanto, apportare al Bilancio di previsione 2017 - 2019 una variazione al fine di dare copertura contabile all'affidamento, dando atto che per gli anni dal 2020 al 2023 si provvederà ad iscrivere gli importi nei bilanci successivi;

Dato atto:

del permanere del rispetto del pareggio di Bilancio;

che con successivo provvedimento l'organo competente provvederà all'adeguamento del Piano esecutivo di Gestione 2017 - 2019 e dei programmi annuali di attività;

le spese trovano pertanto copertura nel Bilancio di previsione 2017 - 2019 e, coerentemente, nel Piano Esecutivo di Gestione (così come modificati con il presente provvedimento ed il successivo sopra citato) che autorizzano la relativa spesa di Euro 1.675.000,00 fino al 31 dicembre 2019 (Missione 10 Programma 04 Titolo 01 Macroaggregato 03 corrispondente al Cap.U07700-000 "Gestione Servizio Bike Sharing").

Inteso quindi attribuire al Direttore del Settore Mobilità Sostenibile ed Infrastrutture, la spesa complessiva di euro 3.200.000,00 oneri fiscali compresi a carico dei Bilanci 2020-2023 (800.000,00 euro su ogni anno) al fine di provvedere all'intera copertura contabile della concessione.

Atteso che si intende quindi autorizzare la spesa complessiva di euro 4.875.000,00 (oneri fiscali compresi) per il periodo 2017-2023 dando mandato al Dirigente competente a provvedere ai necessari e conseguenti adempimenti amministrativi e contabili.

Dato atto, inoltre, che:

ai sensi della Legge di Stabilità 2016 (L. 208/2015) i Comuni sono obbligati ad adottare il programma biennale degli acquisti di beni e servizi di importo superiore al milione di Euro e, in ottemperanza a tale disposto, il Comune di Bologna, con deliberazione consiliare PG 339120/2016 ha proceduto alla approvazione di tale programma;

la procedura da avviarsi da parte di S.R.M. oggetto del presente provvedimento è da inserirsi nel DUP 2017-2019, Volume 8.2 "Programma biennale degli acquisti di beni e servizi 2017-2018", che pertanto con il presente provvedimento viene come di seguito integrato:

cod. int. Amm.ne	tipologia acquisizione	descrizione	codice CPV	cdr spesa	importo	fonte risorse finanziarie	durata
121-17	servizio	Servizio di bike-sharing	60112000-6	024 Mobilità sostenibile e infrastrutture	75.000,00 (ex art.64 comma 13 D.Lgs. 50/2016) 4.800.000,00 (canone all'affidatario per la concessione del servizio di 6 anni) a cui aggiungere: 6.000.000,00 (stima dei ricavi da tariffa, sponsorizzazioni, ed eventuali altri introiti, che spettano all'affidatario)	(4.875.000,00) Stanziamento bilancio con fondi del Titolo I	2017 corso d'anno -31/12/2023 (con possibilità di slittamento dei termini fino al 2024 in caso di proroga tecnica, oppure opzione di rinnovo per ulteriori due anni)

Preso atto, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18 Agosto 2000, n. 267, così come modificato dal D.L. 174/2012, del parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica espresso dal Responsabile del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture e del parere favorevole in ordine alla regolarità contabile espresso dal Responsabile dell'Area Risorse Finanziarie.

Visto l'art. 175 del D. Lgs. n. 267/2000, il D. Lgs. n. 118/2011 e ss. mm.;

Visto l'art. 5 del Regolamento di Contabilità;

Dato atto che il presente provvedimento sarà trasmesso al Tesoriere comunale;

Dato atto del parere favorevole del Collegio dei Revisori, ai sensi dell'art. 239 del D. Lgs. 18.08.2000, n. 267;

Sentita la Segreteria Generale - U.I. Partecipazioni Societarie

Sentita l'Area Risorse Finanziarie - U.I. Gare e U.I. Entrate

Su proposta del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, congiuntamente al Dipartimento Cura e Qualità del Territorio

Sentite le Commissioni Consiliari competenti

DELIBERA

1) DI DARE MANDATO all'Agenzia della mobilità S.R.M. Srl di avviare la procedura volta all'istituzione di un innovativo servizio di bike sharing secondo gli indirizzi sopra indicati e secondo quanto contenuto nel documento descrittivo del progetto allegato al presente provvedimento, di cui costituisce parte integrante e sostanziale, delegando alla S.R.M. stessa la piena gestione del servizio ai sensi della L.R. 30/98 e della convenzione in essere, dalla procedura di gara volta all'affidamento in concessione del servizio al successivo presidio del contratto di servizio e relativo monitoraggio.

2) DI APPORTARE, per i motivi esposti in premessa, al Bilancio di previsione 2017 - 2019, le variazioni agli esercizi 2017, 2018 e 2019 di cui agli allegati facenti parte integrante del presente provvedimento;

3) DI APPROVARE la modifica al Programma biennale degli acquisti di beni e servizi come in premessa specificato;

4) DI AUTORIZZARE la spesa complessiva di euro 4.875.000,00 (oneri fiscali compresi) per la copertura contabile del contratto di concessione, come specificato in premessa, relativa al periodo 2017-2023, considerando la spesa autorizzata oltre il mese di dicembre 2023 nel caso di un eventuale slittamento del termine di conclusione della procedura ad evidenza pubblica e di dare atto che la quota parte di euro 1.675.000,00 relativa al 2017, 2018 e 2019 trova copertura nel Bilancio di previsione 2017-2019 e nel Piano Esecutivo di Gestione 2017-2019 (Missione 10 Programma 04 Titolo 01 Macroaggregato 03 corrispondente al Cap.U07700-000 "Gestione Servizio Bike Sharing")

5) DI ATTRIBUIRE al Direttore del Settore Mobilità Sostenibile ed Infrastrutture, per il conseguimento degli obiettivi indicati in premessa, la somma di euro 3.200.000,00 per gli anni 2020-2021-2022-2023 - euro 800.000,00 su ciascun anno - (Missione 10 Programma 04 Titolo 01 Macroaggregato 03 corrispondente al Cap.U07700-000 "Gestione Servizio Bike Sharing" del PEG 2017-2019), dando atto che si provvederà ad iscrivere tali importi nei Bilanci di previsione successivi.

Infine, con votazione separata

DELIBERA

DI DICHIARARE la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.134, comma 4, del D.lgs. 18 agosto 2000, n. 267, stante la necessità di dare immediato avvio alle procedure conseguenti il presente provvedimento.

La consultazione del testo di questo documento é possibile, durante il periodo di affissione, anche presso l'Ufficio Relazioni con il Pubblico (URP) , Sportello Presa Visione e Rilascio Atti Amministrativi di p.zza Maggiore, 6
Copia conforme all'originale cartaceo ricavata automaticamente da applicazioni informatiche interne



[Documento descrittivo Bike Sharing_140317.pdf](#)

Variazioni Consiglio PG 73288/2017 Anni 2017-2019:

[Consiglio 2017 73288 Anno 2017.PDF](#)



[Consiglio 2017 73288 Anno 2018.PDF](#)



[Consiglio 2017 73288 Anno 2019.PDF](#)



UN NUOVO SISTEMA DI BIKE SHARING PER BOLOGNA

Documento descrittivo del progetto

Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture

marzo 2017



Assessore politiche per la mobilità

Irene Priolo

Direttore Settore Mobilità sostenibile e Infrastrutture

Cleto Carlini

Gruppo di lavoro Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture

Giancarlo Sgubbi

Alessio Gazzi

contributi di:

Rosanna Bandini

Barbara Baraldi

Alessio Fabbri

Andrea Mazzetti

Nicola Montanari

PROGETTO DI UN NUOVO SISTEMA DI BIKE SHARING PER BOLOGNA

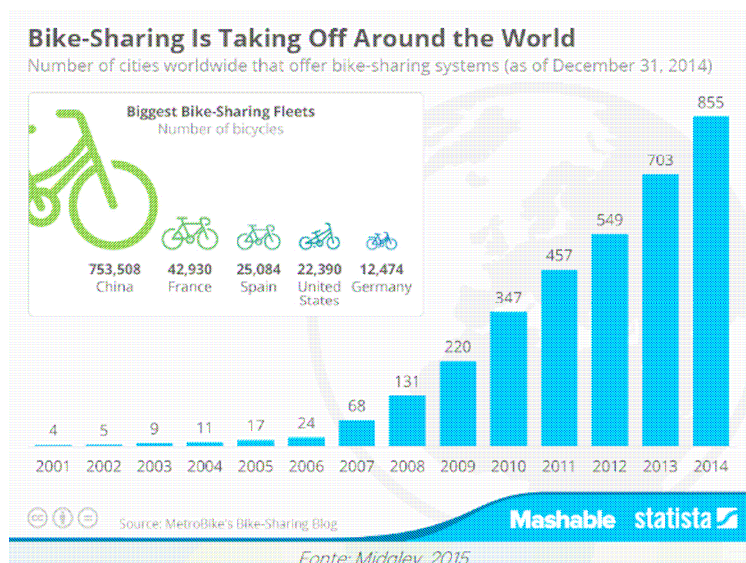
Introduzione

Per **Bike Sharing** si intende un sistema self-service che permette di accedere all'utilizzo di una flotta di biciclette distribuite sul territorio tra diverse stazioni di prelievo e restituzione delle stesse biciclette. Di norma questi sistemi sono strutturati 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 Bike Sharing, quindi, non è un servizio di noleggio di biciclette, ma costituisce – se correttamente concepito e dimensionato – un sistema di trasporto pubblico (perché ogni bicicletta è utilizzabile da più persone) non motorizzato che completa e amplia l'offerta di servizi di trasporto pubblico tradizionali, grazie alla sua flessibilità.

Attualmente a Bologna è già presente il servizio di bike sharing "C'entro in Bici". Si tratta di un sistema di vecchia concezione basato sull'utilizzo di una chiave meccanica codificata che consente il prelievo di una bicicletta da una qualunque delle postazioni presenti, ma che obbliga la restituzione nello stesso punto. Il sistema è di dimensioni contenute, essendo costituito da 216 biciclette distribuite su 22 stazioni. Gli utenti iscritti al sistema a Bologna risultavano 6.171 al 31 dicembre 2016¹. L'uso del sistema è gratuito, se si esclude il costo di cauzione di 10 euro per l'ottenimento della chiave. È evidente che, per i limiti tecnici che lo caratterizzano, questo sistema rappresenta un servizio "di nicchia", pur ancora utile e apprezzato.

Nel corso degli ultimi anni il Bike Sharing ha avuto una notevole diffusione in molte città del mondo occidentale e non solo e un ancor più notevole successo in termini di gradimento dell'utenza, ovviamente laddove ha raggiunto le dimensioni minime per consentirne il funzionamento.



¹ Va peraltro evidenziato che si tratta di un sistema interoperabile diffuso in diverse città del centro nord Italia, che rende possibile l'accesso anche a persone iscritte fuori Bologna, per cui la platea di utenti è più ampia.



Infatti, in realtà, sotto questo nome si annoverano sistemi anche molto diversi, contraddistinti da differenti estensioni, organizzazione, modalità d'uso, qualità e caratteristiche dei mezzi, costi di investimento e costi di gestione.

Sistemi non performanti o con dimensioni di flotte e stazioni ridotte, insufficienti a raggiungere volumi significativi di domanda servita, non presentano condizioni di funzionamento corretto ed economicamente sostenibile.

La rapida espansione del Bike Sharing si spiega con la forte innovazione intervenuta dal punto di vista tecnologico: in pochi anni si è passati da sistemi simili a quello attualmente presente a Bologna a sistemi sempre con postazioni fisse, ma funzionanti in modalità free-floating (a flusso libero, cioè con possibilità di restituire la bicicletta in punti diversi da quello di prelievo) con tessera magnetica e caratterizzati dall'accoppiamento stretto tra bicicletta e stallo di aggancio dedicato. In questi sistemi l'intelligenza è concentrata nelle stazioni: sono infatti presenti totem informativi che dialogano con il gestore centrale del sistema tramite un apposito software. Dal punto di vista operativo il limite e l'onere principali di questi sistemi sono rappresentati dalla necessità di garantire un costante riequilibrio delle biciclette tra le diverse stazioni e dal conseguente costo che ne deriva.

Nell'ultimo periodo, tuttavia, si sta imponendo sul mercato una nuova generazione di Bike Sharing, sempre del tipo free-floating ma ancora più evoluta, che offre alcuni importanti miglioramenti, rivolti sia alla facilità d'uso e di accesso, sia alla riduzione dei costi. Essenzialmente la logica di tali miglioramenti consiste nel trasferire una serie di funzioni di controllo dalle rastrelliere alle biciclette, rendendo possibile il funzionamento del sistema anche senza dover sempre garantire l'accoppiamento bici/stallo. Le biciclette vengono di conseguenza attrezzate con computer on-board e sistemi di localizzazione/comunicazione autoalimentati con pannellini solari e dinamo, mentre gli stalli di aggancio vengono parallelamente svuotati di tali funzioni sino a ridursi a normali rastrelliere o, addirittura, prevedendo stazioni "virtuali" basate sulla geo-referenziazione. La piattaforma di gestione consente di operare simultaneamente sul sistema da diverse postazioni, con ogni tipologia di accesso, e di offrire in tempo reale le informazioni utili su web o tramite smartphone: le biciclette ancora disponibili, i parcheggi vuoti o gli eventuali avvisi di servizio. I vantaggi di un tale sistema sono quelli di ridurre il numero e i relativi costi delle stazioni attrezzate con stalli e totem "intelligenti", di potere di conseguenza più facilmente aumentare il numero delle biciclette circolanti (la differenza di costo tra le biciclette tradizionali e di nuova concezione è contenuta) e di ridurre l'impegno e l'onere gestionale di ricollocazione dei veicoli.

Una seconda interessante evoluzione risiede nell'introduzione delle e-bike, di uso ben più confortevole, ma la cui disponibilità per i privati non è diffusa quanto quella delle normali biciclette e il cui valore rende il furto un problema decisamente più importante. La messa a disposizione di queste biciclette nell'ambito del Bike Sharing (oggi ancora in forma limitata) può aumentare la capacità di attrarre nuova utenza e il raggio di azione degli spostamenti. Non è inutile rilevare tuttavia che le e-bike richiedono, contrariamente alle biciclette di nuova generazione sopra descritte, l'accoppiamento con stalli di aggancio attrezzati in grado di garantirne la ricarica².

² Altri sistemi prevedono l'utilizzo di batterie portatili o la ricarica a cura del gestore.



Descrizione del progetto e benefici attesi

Tra gli obiettivi strategici per il triennio 2017-2019 fissati dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Bologna³ figura lo **sviluppo di un nuovo e moderno sistema di Bike Sharing** che contribuisca alla promozione della mobilità ciclabile. È infatti importante realizzare le condizioni adeguate perché muoversi in bicicletta diventi una scelta desiderabile e spontanea.

Tale progetto, assieme al miglioramento della rete ciclabile urbana e di connessione con l'area metropolitana, mira a incentivare gli spostamenti in bicicletta che, assieme a quelli a piedi, dovranno diventare la modalità di trasporto prevalente per la consistente quota di spostamenti a breve raggio che si registrano nell'area urbana di Bologna, contribuendo a migliorarne la qualità e la vivibilità,

Per queste ragioni si ritiene giunto il momento di un rinnovo complessivo dell'attuale servizio di Bike Sharing sostituendolo con un sistema innovativo in grado di configurarsi come nuovo modo di trasporto e come servizio pubblico efficiente, arricchendo l'offerta complessiva della città⁴.

L'orientamento che si assume è pertanto quello di mirare a un sistema di Bike Sharing di ultima generazione, funzionante anche in assenza di stazioni fisse e "intelligenti", da realizzarsi attraverso la concessione della progettazione, produzione, installazione, messa in servizio, manutenzione e gestione del sistema a uno degli operatori presenti sul mercato internazionale.

Dovrà quindi essere possibile prelevare le biciclette in una postazione per effettuare uno spostamento da punto a punto, in genere di breve durata, e restituirle alla stessa o un'altra postazione. Dovrà inoltre essere possibile concludere lo spostamento anche qualora la stazione risulti completa e, a determinate condizioni, anche al di fuori delle stazioni individuate.

Il sistema inoltre dovrà consentire il monitoraggio costante e fornire informazioni in tempo reale agli utenti anche attraverso forme innovative (via web, app per smartphone, ecc.).

Il modello organizzativo che si intende realizzare è quello di un **sistema basato sull'utilizzo di smart-bikes** (quindi dotate di computer di bordo). Le biciclette saranno di norma posizionate in corrispondenza di postazioni appositamente identificate, sia per dare visibilità al sistema che per facilitare le operazioni di riequilibrio; dovrà essere però possibile la conclusione dello spostamento e la riconsegna della bicicletta anche in caso di stazione completa. Dovrà inoltre essere possibile la conclusione dello spostamento e la riconsegna della bicicletta anche al di fuori delle stazioni e dell'area di copertura del sistema, prevedendo una maggiorazione tariffaria. Le stazioni, in coerenza con questo assetto flessibile richiesto, saranno di differente tipologia: in un numero limitato di stazioni sarà possibile effettuare operazioni di pagamento per accedere al servizio dotandole di apposita colonnina/totem oltre che degli stalli per le biciclette, le restanti invece serviranno solo a scopo localizzativo e saranno pertanto caratterizzate da un semplice

³ Documento Unico di Programmazione 2017-2019 - Sezione strategica Volume 2 - pag. 92

⁴ Al termine della procedura di affidamento del nuovo sistema si dovrà valutare se dismettere definitivamente l'attuale sistema "Centro in Bici" o se rimodularlo ricollocandolo a servizio di zone che non saranno coperte, almeno in una prima fase, dal nuovo Bike Sharing.

pannello informativo e dagli stalli dedicati; in alcuni casi particolari, in prossimità ad esempio di zone di particolare pregio architettonico dovrà essere eventualmente possibile prevedere solo il pannello informativo senza l'installazione degli stalli dedicati. La flessibilità richiesta al sistema dovrà inoltre consentire di individuare alcune stazioni di supporto del sistema usufruendo di rastrelliere per biciclette già presenti.

Un programma di Bike Sharing di successo può portare molti benefici per la città. La componente più rilevante è senza dubbio costituita dal **risparmio di tempo**, quale lo si realizza per confronto con l'uso dei modi alternativi che, nel caso in questione, sono essenzialmente i piedi, il bus, la propria bicicletta e, in misura minore, l'auto.

Altre componenti dei benefici inoltre sono:

- la **riduzione dell'affollamento del mezzo pubblico**;
- un **trasferimento modale dal mezzo privato al modo bici e al modo pubblico+bici**. In particolare nel caso in cui la disponibilità del Bike Sharing per coprire "l'ultimo miglio" renda maggiormente competitivo l'uso del trasporto pubblico rispetto al mezzo privato. In tale caso il risparmio di auto*km può divenire molto rilevante rispetto a quanto normalmente atteso, con conseguente riduzione della congestione;
- l'**incremento di benessere per l'uso dei modi attivi**. Si tratta sia di un effetto diretto, dato dai nuovi utenti del bike sharing, sia indiretto dato dall'effetto generale di maggiore diffusione della ciclabilità che la presenza del Bike Sharing tipicamente induce;
- l'**eliminazione del rischio di furto del mezzo proprio**. Più in generale, riduzione dei costi d'uso della bicicletta propria (stimabile in 50-60 euro/anno). Si è rilevato come, in alcune situazioni, tale riduzione sia la motivazione prevalente della scelta del Bike Sharing;
- l'**effettuazione di nuovi viaggi** (incremento di mobilità). Questo è dovuto alla maggiore visibilità accessibilità alle destinazioni di viaggio e alla presenza di una nuova opzione di trasporto.

A tali benefici va infine aggiunto il significato importante che il Bike Sharing può assumere in termini di 'marketing' della bicicletta, alla quale conferisce un aspetto positivo e 'smart', e, più in generale, in termini di **costruzione di un'immagine avanzata e attrattiva della città**.

Caratteristiche e dimensionamento del sistema

In base alle esperienze sviluppatesi in questi anni a livello internazionale, per ambire alla realizzazione di un sistema di Bike Sharing che funzioni correttamente e risulti economicamente sostenibile, occorre che vengano rispettate le seguenti indicazioni⁵:

1. il sistema deve disporre di una densa rete di stazioni disposte sull'area coperta dal servizio, con una distanza media di 300 metri tra una stazione e l'altra;

⁵ Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), The Bike-share Planning Guide, 2013

2. il sistema deve disporre di molte biciclette (almeno 10-30 per 1.000 abitanti nella zona interessata);
3. l'area operativa coperta dal servizio deve essere maggiore di 7-10 km quadrati;
4. le biciclette devono essere comode, solide e pratiche, ma dotate di sistemi e con un design specifico che scorraggino il furto e la rivendita e con parti che riducano la necessità di manutenzione;
5. le stazioni devono essere facilmente utilizzabili e dotate di sistemi di pagamento *user friendly*.

Tenendo conto dei parametri enunciati si prevede di realizzare un sistema in grado di coprire l'area del centro storico interna ai viali e le zone dell'immediata periferia poste lungo le direttrici ciclabili principali individuate dal Biciplan e comprendenti i maggiori poli esterni al centro: ad ovest l'asse Saffi fino all'Ospedale Maggiore e gli assi Sabotino e Saragozza, a nord la Bolognina, la Fiera e i poli universitari distaccati del Lazzaretto, del Navile e del Pilastro, a est gli assi Massarenti e Mazzini con il complesso ospedaliero Sant'Orsola-Malpighi e la stazione SFM Mazzini, a sud-est la zona attorno a via Murri e via degli Orti.



Nel complesso si tratta di un'area densamente insediata, ma molto compatta, essendo ricompresa tutta entro un raggio di soli 3 km (distanza copribile in bicicletta in soli 12-15 minuti) a partire dal centro di Bologna.

Nella prima fase si prevede di installare circa **1.000 biciclette** (in sede di gara si verificherà la possibilità che una quota parte della flotta sia costituita da e-bike⁶) distribuite su circa **90 postazioni**. Un dimensionamento di questo tipo può consentire di coprire in modo efficace un'area di circa 10 kmq. Tuttavia i nuovi sistemi che consentono la creazione anche di postazioni "virtuali" a supporto di quelle principali possono consentire un ulteriore ampliamento dell'area servita fino a circa 15 kmq.

In sede di progettazione dovrà essere definita l'esatta localizzazione delle stazioni tenendo conto della popolazione e degli addetti presenti, della vicinanza alle reti ciclabili, nonché della presenza dei poli attrattivi principali (servizi, fermate del trasporto pubblico, parcheggi, ecc.) in modo da facilitare l'intermodalità degli spostamenti e l'accessibilità all'area urbana centrale, caratterizzata da una elevata concentrazione di servizi.

Si richiama a questo proposito l'“Atto di indirizzo per il triennio 2016-2018 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale” che recita:

“Ribadito il ruolo di centralità dell'utente nel quadro complessivo del TPL, sulla base degli indirizzi del presente documento, [...], la Regione, gli Enti locali, le Agenzie per la mobilità e le parti sociali interessate dovranno impegnarsi per mantenere il TPL in un quadro di compatibilità tra i livelli di servizio necessari e i vincoli di natura economica e finanziaria. Si riprendono pertanto in sintesi i punti di proposta della Regione:

[...]

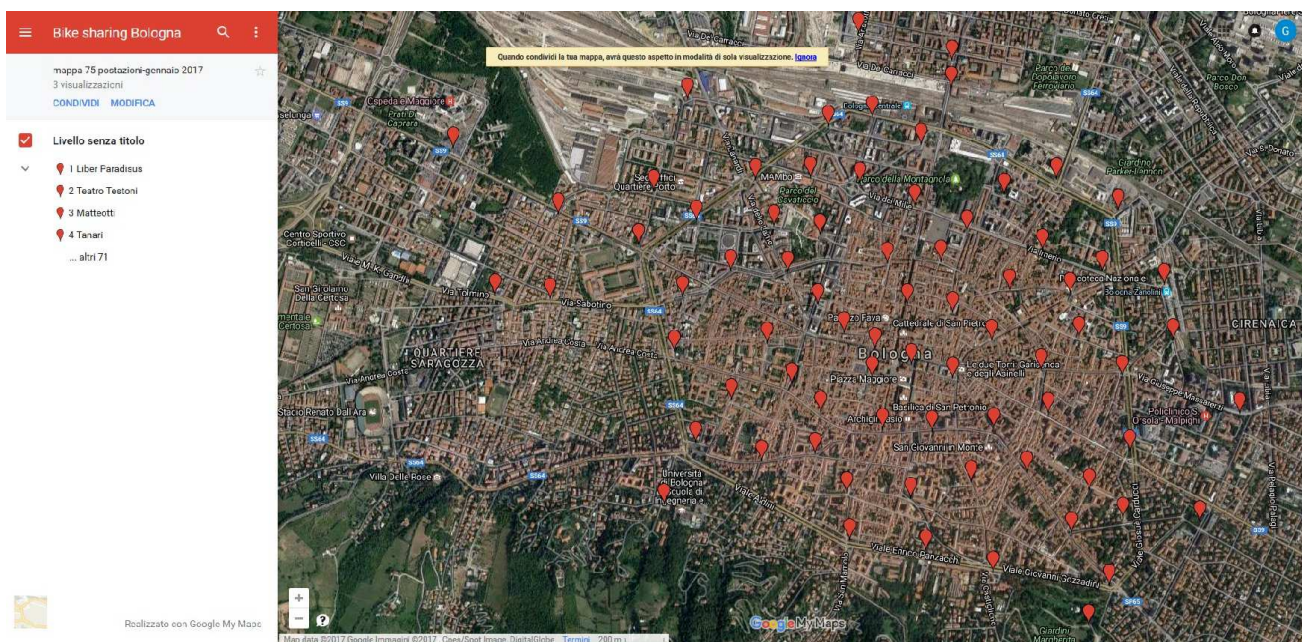
- facilitare l'intermodalità articolata sulle stazioni ferroviarie della regione, destinate a trasformarsi sempre più in luoghi di interscambio dei viaggiatori fra i collegamenti ferroviari a lunga e media distanza e quelli regionali, mentre sul fronte città dovranno essere aperti all'intermodalità non solo con il TPL su gomma urbano e interurbano, ma anche con le altre modalità di accesso al territorio: sistema dei taxi e degli NCC, bike e car-sharing, carpooling, ciclabilità privata, parcheggi di interscambio”.

Ovviamente, soprattutto per la zona centrale all'interno del Centro storico, il progetto di localizzazione dovrà tenere conto della limitatezza degli spazi disponibili e dell'esigenza di temperare gli aspetti funzionali con la tutela architettonica e paesaggistica: in questo senso, le possibilità offerte dai nuovi sistemi di allestire stazioni “virtuali” possono risultare decisive per la soluzione ottimale di queste problematiche.

La funzione del sistema è pertanto orientata prevalentemente al servizio dei city user giunti nei pressi del centro di Bologna con altri mezzi e dei residenti nel centro stesso.

zona	estensione in kmq	N° stazioni fase 1	N° stazioni di supporto
CENTRO	4,4	45	5
OVEST	2,8	12	15
NORD	3,2	15	15
EST-SUD	4,6	18	25
TOTALE	15,0	90	60

⁶ Una quota ragionevole potrebbe attestarsi al 10% della flotta, fatte salve le verifiche sull'efficienza delle operazioni per la ricarica, i vincoli che queste imporranno e i costi derivanti sia dal maggior prezzo delle biciclette che dai maggiori oneri operativi e manutentivi.



Come sottolineato anche dal Biciplan, una particolare attenzione dovrà essere posta nel calibrare l'interazione tra il nuovo sistema di Bike Sharing e la Stazione di Bologna Centrale che rappresenta un formidabile generatore "unidirezionale" di flussi, in quanto snodo ferroviario principale del paese. La massa di pendolari sistematici in arrivo ogni giorno alla stazione ferroviaria e all'autostazione può risultare molto impattante sui costi necessari a garantire un corretto funzionamento del nuovo servizio in termini di riequilibrio dei veicoli nelle ore di punta. Pertanto, anche se può sembrare paradossale, occorrerà, almeno in parte, evitare un uso eccessivo del Bike Sharing da parte dei pendolari, evitando una dislocazione delle postazioni troppo a ridosso della Stazione e, soprattutto, offrendo ai pendolari alternative più consone e convenienti quali le velostazioni e agendo sulla leva tariffaria⁷.

Si ribadiscono inoltre le ulteriori caratteristiche che il nuovo Bike Sharing, in analogia ai sistemi più innovativi e di maggiore successo, dovrà possedere:

- un sistema di bloccaggio automatizzato delle biciclette che consenta agli utenti di depositarle o prelevarle anche al di fuori delle postazioni;
- un sistema wireless di tracciamento, ad esempio mediante RFID (radio-frequency identification devices), che localizzi la posizione in cui una bicicletta viene presa o restituita e che identifichi l'utilizzatore;
- il monitoraggio in tempo reale del livello di occupazione delle postazioni attraverso comunicazioni wireless, ad esempio mediante GPRS (general packet radio service);
- informazioni in tempo reale per l'utenza attraverso varie piattaforme (web, app per smartphone, terminali in situ)⁸;
- una struttura tariffaria che incentivi i viaggi brevi per massimizzare il numero di spostamenti per bicicletta al giorno e forme agevolate di accesso al servizio e al pagamento;

⁷ Il costo dell'abbonamento per parcheggiare in modo sicuro la propria bicicletta dentro o nei pressi della Stazione non dovrebbe superare quello dell'utilizzo del bike sharing.

⁸ Tali informazioni, fornite in forma accorpata e su base di tempo regolata contribuiranno alla formazione della reportistica da rendere al Comune in sede di monitoraggio.



- forme di integrazione tariffaria con le altre forme di trasporto pubblico (bus, treno, car sharing) che incentivino l'intermodalità e l'uso integrato delle varie forme di offerta di trasporto pubblico.

Si richiede che il servizio, anche in funzione delle soluzioni tecnologiche richieste, sia **attivo 24 ore/giorno**. Resta inteso che il funzionamento esteso alle 24 ore comporta il parallelo mantenimento del funzionamento delle operazioni di riequilibrio, con modalità calibrate in funzione dell'andamento della domanda.

Gli obiettivi che ci si può porre, utilizzando i parametri che ricorrono più frequentemente nei sistemi maggiormente performanti, sono i seguenti:

- numero medio di prelievi per bici/giorno: **2,5**;
- target annuo di abbonamenti "lunghi" (annuali o semestrali): **12.000**;
- target annuo di abbonamenti "brevi" (settimanali o week-end) e utilizzi occasionali: **8.500**;
- numero medio di spostamenti/giorno: **2.500** pari a **912.500** su base annua.

Non mancano, ovviamente, casi con parametri ancora più favorevoli, soprattutto per quanto riguarda gli utilizzi brevi e saltuari del sistema, ma in questa fase si fa riferimento a valori più conservativi.

Procedura per la realizzazione del progetto

Per la realizzazione di questo nuovo sistema di Bike Sharing si procederà attraverso la concessione della progettazione, produzione, installazione, messa in servizio, manutenzione e gestione del sistema a uno degli operatori presenti sul mercato internazionale secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia (artt. 164-177 Parte III "Contratti di concessione" del D.Lgs 50/2016).

Per l'affidamento del servizio in concessione per la realizzazione e la gestione si è presa in esame la possibilità di adottare la "procedura competitiva con negoziazione" di cui all'art. 62 del D.Lgs 50/2016 oppure il "dialogo competitivo" di cui all'art. 64 del D.Lgs 50/2016, con aggiudicazione finale all'offerta economicamente più vantaggiosa sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo.

Il Bike Sharing, per come è stato presentato, appare evidentemente un sistema ad alto carattere di innovazione, che, grazie alla rapida evoluzione tecnologica dell'ultimo periodo, sembra avviarsi verso proposte commerciali in grado di assicurare una maggiore sostenibilità e redditività del servizio svolto. Tuttavia, soprattutto nel contesto attuale del mercato italiano, non si esclude che l'attivazione e lo svolgimento di un sistema di Bike Sharing del tipo indicato necessiti di finanziamento pubblico a compensazione degli obblighi di servizio. Esso potrebbe quindi essere affidato mediante procedura competitiva con negoziazione o mediante dialogo competitivo.

L'art. 59 del Codice degli appalti prevede che si possa fare ricorso a tali tipologie di procedura nel caso sia oggetto di affidamento la fornitura di servizi che implicano progettazione o soluzioni innovative e/o nel caso le specifiche tecniche non possano essere stabilite con sufficiente precisione dall'amministrazione aggiudicatrice (con riferimento a una norma, a una valutazione tecnica europea, a una specifica tecnica comune o un riferimento tecnico).



Si ritiene, appunto, che tali caratteristiche siano riscontrabili nel caso di specie:

- l'amministrazione comunale bolognese è interessata a soluzioni che implementino ogni grado di libertà, in particolare offerto dalla tecnologia per come si è evoluta nel tempo, in modo da disegnare soluzioni che garantiscano il più alto livello di efficacia e di qualità del servizio;
- i sistemi cui si fa riferimento col presente documento sono implementati in pochi ambiti urbani, peraltro disseminati fra i diversi continenti, senza che applicazioni vicine alla città di Bologna possano essere conosciute nel dettaglio, o assunte come unico riferimento significativo.

L'art. 99 del Codice degli appalti prevede che la stazione aggiudicatrice, per le procedure competitive con negoziazione e per i dialoghi competitivi, stabilisca mediante apposita relazione le circostanze che giustificano l'utilizzazione di tali procedure.

Le due tipologie di procedura sono descritte agli articoli 62 e 64 del Codice. Le differenze sono sottili:

- il dialogo competitivo è aggiudicato unicamente sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo. La procedura competitiva con negoziazione non è vincolata in senso analogo;
- la procedura competitiva con negoziazione può prevedere che la fase di negoziazione sia opzionale, che si possa procedere ad aggiudicare sulla base delle offerte iniziali, senza negoziazione, se ciò è stato previsto nel bando di gara. Il dialogo competitivo è gestito dalla stazione aggiudicatrice finché questa non è in grado di individuare la soluzione o le soluzioni che possano soddisfare le sue necessità;
- al termine delle due procedure, presentate le offerte finali dai concorrenti, nel caso di procedura competitiva con negoziazione la stazione aggiudicatrice verifica che le offerte finali siano conformi ai requisiti minimi prescritti, le valuta in base ai criteri di aggiudicazione e aggiudica il servizio. Nel caso del dialogo competitivo - con tutte le accortezze del caso - le offerte finali possono essere integrate da quanto emerso nel dialogo competitivo e, su richiesta della stazione aggiudicatrice, possono essere condotte negoziazioni con l'offerente che risulta aver presentato l'offerta con il miglior rapporto qualità/prezzo.

La tempistica di gara, in entrambi i casi, è vincolata solo nella fase di avvio. Il termine minimo per la ricezione delle domande di partecipazione è di trenta giorni dalla data di trasmissione del bando di gara; il termine minimo per la ricezione delle offerte iniziali è di trenta giorni dalla data di trasmissione dell'invito. I tempi successivi dipendono dal numero di partecipanti e dalla complessità di redazione della versione finale del documento di individuazione e di definizione dei mezzi più idonei a soddisfare le proprie necessità.

Alla luce di quanto descritto, considerate le lievi differenze tra le due procedure ex artt. 62 e 64, si preferisce optare per la procedura di "dialogo competitivo" di cui all'art. 64, in quanto consente un processo di negoziazione e di affinamento delle offerte più compiuto, sicuramente utile per un progetto con caratteristiche così innovative per la nostra realtà.



La procedura di gara nonché la successiva fase di controllo del contratto di concessione del servizio sarà affidata a SRM, nell'ambito della convenzione del 23/04/2014 tra i soci avente per oggetto l'affidamento di funzioni e il controllo congiunto sulla società.

Nella predisposizione dell'avviso di gara si provvederà a indicare:

- l'oggetto del bando: progettazione, produzione, installazione, messa in servizio, manutenzione e gestione di un nuovo sistema di Bike Sharing che andrà a sostituire il dispositivo attualmente in servizio a Bologna;
- la durata della concessione: **6 anni** (con facoltà da parte dell'Amministrazione Comunale di prolungamento per ulteriori 2 anni);
- il numero massimo di candidati invitati a partecipare alla gara: **4 ammessi al dialogo** (se il numero di candidati che soddisfa i criteri di selezione sarà inferiore la procedura proseguirà comunque solo con i candidati selezionati);
- i criteri per effettuare la scelta per limitare il numero di candidati:
 - Criterio 1: esperienze correlate alle competenze previste in caso di esecuzione del contratto;
 - Criterio 2: capacità tecnica: risorse umane e materiali;
 - Criterio 3: capacità finanziaria. Sub-criterio 1: fatturato del candidato per l'area oggetto dell'attività prevista dal contratto. Sub-criterio 2: capacità di investimento.
- il premio per i partecipanti al dialogo competitivo (ex art. 64 comma 13 D.Lgs 50/2016): i candidati che presentano una regolare offerta finale riceveranno ciascuno una somma fino a un massimo di 25.000 euro (comprensivi di oneri fiscali se e in quanto dovuti), con l'eccezione del candidato che risulterà affidatario della concessione.

In relazione all'evoluzione della situazione si ipotizza il seguente **cronoprogramma**:

- marzo 2017: delibera del Consiglio Comunale di approvazione delle linee di indirizzo per la gara e del documento descrittivo: mandato a SRM a indire la gara secondo gli indirizzi assunti, definizione delle misure a favore del concessionario (possibilità di avvalersi degli introiti tariffari e da sponsorizzazioni, riconoscimento di un canone annuo);
- aprile 2017: pubblicazione avviso di gara;
- giugno-luglio 2017: scelta dei candidati ammessi al dialogo competitivo;

In considerazione della natura della procedura adottata non è al momento possibile stabilire una data certa per l'aggiudicazione dell'appalto.

Una stima ragionevole dei tempi porta a prevedere di concludere la procedura di aggiudicazione e la stipula del contratto entro dicembre 2017, proseguire con la fase di progettazione esecutiva e di realizzazione del sistema (tempo stimato 6 mesi), fissando l'obiettivo del **lancio del sistema** avendo come termine massimo **giugno 2018**, anche eventualmente prevedendone un avvio graduale.

Il **cronoprogramma** ipotizzato è schematizzato nella tabella sottostante:

	mar 2017	apr 2017	mag 2017	giu 2017	lug 2017	ago 2017	set 2017	ott 2017	nov 2017	dic 2017	gen 2018	feb 2018	mar 2018	apr 2018	mag 2018	giu 2018	lug 2018	ago 2018	set 2018	ott 2018	nov 2018	dic 2018	
delibera C.C. approvazione linee di indirizzo gara																							
pubblicazione bando di avviso																							
sceita candidati dialogo competitivo																							
procedura di dialogo competitivo e scelta contraente																							
stipula contratto																							
progetto esecutivo, fornitura e realizzazione																							
inizio del servizio																							

Sostenibilità economico-finanziaria del progetto e valutazione delle risorse necessarie

Premesso che l'obiettivo della concessione è di acquistare un servizio (da finanziare quindi come spesa corrente) e non di finanziare un investimento in conto capitale, per definire la spesa necessaria a sostenere il progetto si fa riferimento a due distinte voci: il costo iniziale e il costo di esercizio annuo.

Come è stato illustrato esistono vari modelli operativi di Bike Sharing: da quelli classici basati su stazioni fornite di terminale e stalli di aggancio delle biciclette a quelli cui la tecnologia è solo sulle biciclette.

I costi indicati di seguito sono associabili a sistemi costituite da un mix di stazioni con e senza terminali e smart-bikes intelligenti con blocco serratura sulla bicicletta.

Il costo iniziale per la realizzazione del sistema include:

- la fornitura delle biciclette;
- la fornitura e la predisposizione degli stalli di aggancio e dei terminali di stazione secondo le tipologie previste;
- l'acquisto e installazione dei sistemi di back office (sistema di bigliettazione, software, centrale di controllo, ecc.);
- le attrezzature per la manutenzione delle biciclette, il magazzino dei ricambi e i veicoli per il riequilibrio delle biciclette;
- lo sviluppo del sito web;
- la campagna di marketing per il lancio del servizio.

I costi iniziali citati variano da fornitore a fornitore e anche in funzione della scala del sistema e di specifiche esigenze: si stima che il **costo iniziale di allestimento del sistema** ammonti parametricamente a circa **2.500 euro** per ogni bicicletta messa a disposizione.

Il costo parametrico per le e-bike e le loro stazioni è invece stimato in circa 3.500-4.000 euro per bicicletta.

I costi operativi di esercizio includono le spese del personale (di struttura e operativo addetto al funzionamento del sistema), dei mezzi e delle attrezzature per lo svolgimento del servizio e riguardano:

- le attività di routine di manutenzione e riparazione delle biciclette;
- la redistribuzione delle biciclette presso le stazioni troppo piene o vuote per uniformare la disponibilità;
- i costi dei materiali di ricambio;
- le spese di marketing;
- i costi di gestione del back-office (diritti di licenza per i software, assicurazioni, ecc.).

Il **costo operativo** è influenzato dalla scala del sistema e dal modello scelto per la gestione, ma nel caso in oggetto, in cui si prevede fare svolgere il servizio a un concessionario, il costo parametrico medio è di **circa 1.000-1.200 euro/anno per bicicletta**. Si tratta di un costo medio applicabile ai sistemi di Bike Sharing di ultima generazione basati su smart bike e caratterizzati dall'alleggerimento delle stazioni e delle loro funzioni, che hanno prodotto una riduzione piuttosto consistente, almeno del 25-30% rispetto ai sistemi classici a stazione fissa con terminale intelligente.

Da notare che i costi di redistribuzione ammontano a circa il 40% dei costi operativi: è quindi opportuno prevedere schemi tariffari che incentivino la resa delle biciclette alle stazioni e, in particolare, a quelle prioritarie.

Ai candidati alla realizzazione e gestione del sistema sarà chiesto, in sede di gara, di presentare un piano economico – finanziario per dare evidenza della sostenibilità del progetto. Sulla base di tale piano saranno individuate e regolate e una serie di compensazioni a favore al concessionario da confermarsi a conclusione della procedura di gara.

Tuttavia viene fin d'ora stabilito che per la copertura dei costi di esercizio il concessionario potrà disporre:

- dei **ricavi tariffari** (da abbonamenti, utilizzi brevi e occasionali): si stima prudenzialmente che a regime questi possano assicurare una copertura pari almeno al 40% dei costi annui di esercizio⁹;
- dei proventi da **sponsorizzazione del servizio** (attraverso varie forme possibili: titolazione del servizio, partner tecnici, spazi su biciclette, totem, veicoli, sito web, ecc.)¹⁰.

Una stima ragionevole dei ricavi associabili a queste due voci porta a ritenere che queste possano non essere comunque sufficienti a garantire un utile di esercizio. L'eventuale disavanzo potrà essere meglio definito in sede di gara.

Pertanto per garantire l'equilibrio economico-finanziario del servizio in concessione, vengono in via preliminare indicate le seguenti controprestazioni da riconoscere al concessionario, da confermarsi a conclusione della procedura di dialogo competitivo:

⁹ Da notare che i valori tariffari saranno fissati a conclusione del dialogo competitivo: la stima riportata si desume indicativamente ipotizzando un costo di 60-70 € per l'abbonamento annuale, 15-18 € per il settimanale, 6-8 € per il giornaliero e considerando i target indicanti in precedenza per quanto riguarda il numero di utilizzatori del sistema si stima un guadagno netto annuo pari a circa 500,000 euro/anno.

¹⁰ Il valore di questa voce è ovviamente non prevedibile, tuttavia si stima, sulla base di altre esperienze confrontabili, che in questa fase possa valere per un sistema delle dimensioni ipotizzate per Bologna almeno 350.000 euro/anno.



- a) **introiti derivanti dalla gestione del servizio per abbonamenti e introiti da utilizzi a tempo**: secondo il quadro tariffario che sarà definito in sede di gara per garantire adeguate condizioni di sostenibilità del sistema;
- b) **introiti derivanti dalla possibile sponsorizzazione del servizio** da individuarsi a cura dell'affidatario (ad es. titolazione del servizio, spazi su biciclette, colonnine, pannelli/totem informativi, veicoli, sito web dedicato);
- c) per tutti gli anni di durata della concessione del servizio eventuale erogazione di un **canone annuo** a parziale copertura dei costi di esercizio e manutenzione del sistema e del costo di ammortamento per la produzione, fornitura e installazione del sistema. Il canone annuo che verrà riconosciuto dal Comune di Bologna sarà quello risultante dal ribasso risultante nell'offerta economica dell'affidatario rispetto al valore massimo di **Euro 800.000 (IVA compresa)**.

L'affidatario potrà inoltre beneficiare delle varie agevolazioni previste dalle vigenti normative e dai regolamenti comunali per tempo vigenti, in particolare in materia di sponsorizzazioni, occupazione del suolo pubblico, imposta sulla pubblicità, alle condizioni previste da tali norme e regolamenti.

Si precisa che tutti gli elementi del sistema connessi al servizio di Bike Sharing e forniti dall'affidatario restano di proprietà dello stesso, con l'impegno, al termine del contratto, di provvedere a proprio onere e spesa al completo ritiro e smaltimento nonché al ripristino a regola d'arte del suolo, fatta salva la possibilità dell'Amministrazione di decidere, a suo insindacabile giudizio, di riscattarne, anche solo parzialmente, la proprietà a titolo gratuito.

In base a quanto descritto in precedenza si ritiene che, tenuto conto delle attuali condizioni di mercato, il servizio che si intende sviluppare non sarebbe svolto nella forma richiesta senza intervento pubblico e senza l'erogazione di un corrispettivo economico o che, comunque, sarebbe svolto a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che il Comune di Bologna assume come necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni della comunità locale, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale. In virtù, quindi, dell'interesse economico generale che si riconosce a questo nuovo servizio, complementare a quelli di trasporto pubblico tradizionali, si ritiene di concedere al medesimo un diritto di esclusiva, limitatamente al periodo di concessione previsto, all'area che sarà individuata in sede di gara come "area di copertura del sistema" e alla possibilità di concessione di spazi pubblici a qualunque titolo. Non rientrano nella definizione di esclusività altre tipologie di servizi non riconducibili alla definizione di Bike Sharing così come riportata in premessa (quali ad esempio i servizi di noleggio biciclette ovvero servizi di gestione di biciclette condivise a livello aziendale o nell'ambito di circuiti chiusi).

Indicazioni di massima per la definizione del quadro tariffario

Come già specificato in precedenza i valori tariffari massimi saranno fissati a conclusione del dialogo competitivo, tuttavia appare opportuno e necessario fornire alcuni indirizzi per la costruzione del quadro tariffario che sarà assunto dai candidati all'interno dei rispettivi piani economico-finanziari.



I candidati alla gestione possono proporre abbonamenti e titoli di diversa durata, offrire sconti/promozioni (ad es. in fase di avvio del servizio, convenzioni per accordi di mobility management, sconti per gli utenti delle varie forme di trasporto pubblico locale, ecc.), sistemi di integrazione tariffaria con gli altri sistemi di trasporto pubblico (ferroviario, bus, car sharing).

Per garantire una maggiore percentuale di copertura del costo di esercizio e per limitare i possibili problemi gestionali causati da un uso eccessivo del sistema da parte dei pendolari della Stazione di Bologna Centrale si propone di valutare la possibilità di due tipologie di abbonamenti lunghi:

- un modello "Flat" di costo più alto, ma con una quota di spostamenti già inclusa (ad esempio primi 30 minuti di ogni viaggio gratuiti oppure fino a 60-90 minuti/giorno gratuiti);
- un modello "a consumo" di costo molto contenuto, ma con un costo per viaggio calcolato a minuti consumati, eliminando la franchigia gratuita.

Per quanto riguarda invece i titoli brevi destinati agli utilizzatori "occasionalisti" si propone, a titolo indicativo di valutare le seguenti possibilità:

- titolo giornaliero a costo fisso con quota di spostamenti già inclusi (ad esempio 90-120 minuti gratuiti);
- analogo titolo per 3 giorni o settimanale a costo fisso sempre con quota di spostamenti già inclusi (ad esempio 90-120 minuti gratuiti);
- titolo di viaggio per utenti "occasionalisti puri", nella forma del "singolo viaggio" o preferibilmente nella forma del "pay as you go" con contabilizzazione della tariffa a minuti utilizzati.

Si suggerisce inoltre la possibilità di introdurre forme di utilizzo 'su misura' da parte di particolari utilizzatori che possono contribuire in modo importante al funzionamento del sistema: ad esempio courtesy bike prenotabili per visitatori del settore terziario o per clienti del settore ricettivo, ovvero "gruppi di acquisto" da parte di aziende, enti, ecc.: quest'ultima tipologia può contribuire in modo significativo a fare aumentare la redditività del sistema, attraverso accordi di mobility management.

Lo sviluppo di rapporti con organizzazioni di grandi dimensioni come ad esempio l'Università, le aziende ospedaliere o i parchi commerciali del settore privato può portare a vere e proprie forme di partnership di vario genere:

- contribuire ai costi per estendere il sistema con aggiunta di biciclette e stalli presso siti di loro interesse;
- fornire un contributo finanziario generale a supporto del costo di esercizio del sistema;
- sostenere economicamente la creazione di abbonamenti a tariffa agevolata per i dipendenti o gli studenti e la commercializzazione del sistema.

In cambio l'organizzazione otterrà vantaggio dalla riduzione della pressione di parcheggio, dalla riduzione di malattie da parte dei dipendenti più attivi, nonché i benefici a livello di responsabilità aziendale e sociale.

Altre forme di sconti e di promozioni andranno sviluppate a sostegno di particolari eventi (ad es. domeniche ecologiche).

In generale si ritiene fondamentale che la maggiore flessibilità d'uso consentita dai sistemi con tecnologia evoluta sia accompagnata da analoga flessibilità anche nella definizione delle tariffe d'uso nell'ottica, più volte ricordata, da un lato di favorire il più ampio accesso al servizio di Bike Sharing e dall'altro di contenere lo squilibrio tra ricavi tariffari e costi. A tale riguardo, nell'ipotesi di un sistema free floating semi-flessibile che preveda sia stazioni fisse che stazioni virtuali, devono essere previste tariffe differenziate nel senso di un sovrapprezzo per la riconsegna delle biciclette al di fuori delle stazioni individuate o dell'area di copertura del sistema di Bike Sharing e di un bonus incentivante a favore di chi riporti una bicicletta lasciata fuori stazione presso una delle stazioni.

È importante che venga favorita la possibilità di accesso al sistema agevolando forme di pagamento con tutti i diversi strumenti proposti dalla tecnologia disponibile¹¹. L'interoperabilità con il sistema di tariffazione integrata "MiMuovo" della Regione Emilia-Romagna sarà considerato elemento premiale in sede di gara.

Un ulteriore elemento premiale sarà essere costituito dalla messa in atto di azioni sinergiche con altri servizi di sharing mobility, quali i servizi di car sharing o i servizi di logistica tramite cargo bike sharing.

Criteri di valutazione in sede di gara

Come specificato dalla normativa, l'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo, è valutata sulla base di criteri oggettivi, quali gli aspetti qualitativi, ambientali o sociali, connessi all'oggetto dell'appalto. I **criteri di valutazione** saranno indicati dal bando di gara e dal relativo documento descrittivo, che ne stabiliranno anche la ponderazione relativa attribuita a ciascuno di essi, in ordine decrescente d'importanza.

A titolo indicativo e non esaustivo si elencano sinteticamente i possibili aspetti che daranno luogo alla valutazione delle proposte:

a) le caratteristiche e la qualità delle soluzioni tecniche del sistema:

- caratteristiche funzionali ed estetiche delle biciclette e degli elementi costitutivi delle stazioni;
- tecnologia e software del sistema;
- aspetti migliorativi e di innovazione del sistema (ad esempio strumenti per l'informazione all'utenza, messa a disposizione anche di bici elettriche, ecc.);
- modalità di rendicontazione e monitoraggio del funzionamento del sistema (tipo di dati e report forniti e loro periodicità, ecc.);

b) le caratteristiche e la qualità delle soluzioni gestionali e organizzative:

- organizzazione, risorse e modalità di gestione e manutenzione del servizio;

¹¹ L'accesso al sistema dovrebbe essere il più possibile non discriminante, ad esempio trovando forme di garanzia alternative al possesso di una carta di credito, come l'introduzione di un deposito cauzionale a copertura degli importi minori, lasciando ai normali canali di recupero solo quelli di maggiore importo.



- struttura e articolazione del quadro tariffario, anche con riferimento agli obiettivi di ottimizzazione del servizio descritti nel documento e organizzazione delle modalità di abbonamento/pagamento;
- utilizzo di veicoli a minimo impatto ambientale per le operazioni di ricircolo delle biciclette;
- modalità e strumenti per la promozione e il lancio del servizio;

c) la data di consegna del sistema;

d) l'estensione del servizio fornito rispetto a quello richiesto in sede di gara, in termini di maggiore numero di postazioni tipo e di biciclette installate;

e) l'organizzazione, le qualifiche e l'esperienza del personale effettivamente utilizzato nell'appalto.

Per la parte economica verranno valutati:

- 1) il canone annuo chiesto al Comune a parziale copertura del costo annuale di gestione e manutenzione e del costo di ammortamento del sistema come ribasso sul valore massimo di Euro 800.000 (IVA compresa);
- 2) il prezzo di fornitura degli elementi standard (biciclette, terminali, pannelli informativi, stalli di aggancio, ecc.), in caso di richiesta di ampliamento del sistema durante il periodo della concessione e il costo per lo spostamento di una singola postazione standard.



POLICY FRAMEWORK FOR SMART PUBLIC-USE BIKE SHARING

European Cyclists' Federation

Paul Stratta | PEBSS Director industry@ecf.com

Niccolò Panozzo | Smarter Cycling Project Assistant n.panozzo@ecf.com

Ceri Woolsgrove | Policy Officer Road Safety c.woolsgrove@ecf.com

Kevin Mayne | Development Director k.mayne@ecf.com

7 June 2017

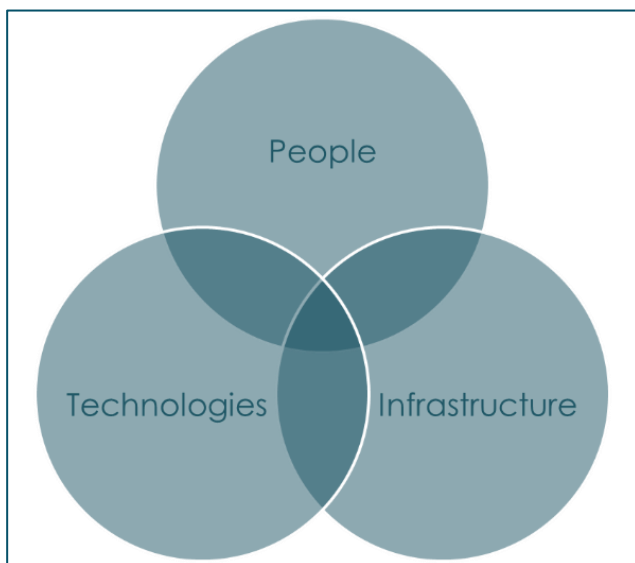


ECF gratefully acknowledges financial support from the European Commission.

The information and views set out in this document are those of the author(s) and do not necessarily reflect the official opinion of the European Union. Neither the European Union institutions and bodies nor any person acting on their behalf may be held responsible for the use which may be made of the information contained therein.

Introduction

The policy position of the European Cyclists Federation (founder of PEBSS¹) is that public-use bike sharing should be fully embraced as a critical component of a city's public transport network, extending that network flexibly beyond traditional multi-user mass transport.



Therefore it should receive policy and funding support commensurate with that status and also be regulated as a public transport service.

However, to analyse the impact of new technologies on the uptake of cycling and to encourage widespread modal shift towards cycling, a wider analysis can be made using the well-established tool "Cycling as a System".

Cycling as a System identifies that behaviour change towards cycling is most effective when the measures in place consider the needs of the users or specific groups of users, their access to bicycles

and equipment relevant to their needs, and the creation of an environment in terms of suitable fit-for-purpose infrastructure, bicycle parking etc.

Mapping this analysis on to bike sharing is relatively straightforward:

Public Cycling as a System: We believe that there are three (3) main pillars to building a smart public-use bike share system for any city or metropolitan area; its overlapping dimensions requiring a

¹ Platform for European Bicycle Sharing & Systems



holistic eco-system framework perspective. 1) Consumer (rider) choice and satisfaction, 2) how the PBS system interacts with the city environment (“the public realm”), and 3) Equipment providers and those technological innovations to ensure lasting, sustainable service and access. Balancing the priorities and strengths of each is what PEBSS proposes in this policy framework.

The 3 Pillars of a good Smart Public Bike Sharing System

Rider Priorities: Shared bicycle mobility should meet, or ideally exceed, the best practice standards for any public transport system: experience shows that such bike share services must be perceived as safe, reliable, comfortable – with the greatest flexibility possible regarding location pick-up / drop-off, pricing, interoperability with other modes of public transport, and data privacy². Interoperability with public transport ticketing is highly valued and essential for wider service development such as MaaS (Mobility as a Service). Any such registration system should contemplate both local residents, and visitors.

A choice of operators or services is often welcomed by consumers, as is the ability to use services regionally, nationally and internationally without having to register across multiple systems. Pricing and availability should encourage use and access by all groups in society, and preferably promote use in under-represented demographics whether they be gender, age, race and / or income. Systems should also not be to the detriment of existing private cyclists and the facilities they rely on; as a result any new public-use bike sharing implementation should never remove, reduce or divert cycling infrastructure or bicycle parking used by private cyclists beforehand and into the future.

City Environments (“The Public Realm”): Public authorities have a requirement to create conditions that encourage sustainable and effective mobility within the context of their overall transport planning system, and be done so through the optic of climate change, public health, improving air quality, reducing vehicle congestion, and enabling social inclusion.

This can be delivered by bike sharing solutions that optimize public access, funding, and land use for cycling together with all other users of the city infrastructure. And one that ideally integrates as closely as possible the other public transport options, providing the user with a seamless $A \rightarrow B$ or $A \rightarrow B \rightarrow A$ transport or commuting solution. Overall, a sustainable, equitable use of public resources, be those direct, or indirect, taking into consideration all costs of such systems, and not socialising private costs while maximising private profits³.

Technology / System Providers: As a part of public transport, bike sharing allows for a wide range of commercial opportunities from completely independent and competitive business models to public-private partnerships. The European Union supports a range of policy frameworks relevant to the shared mobility market that encourage competition, fair market access, green public procurement and the development of the digital economy.

Commercial opportunities can provide sustainable shared bicycle mobility solutions to as many users as possible, driving innovation and a growing market to leverage these technological investments. A regulatory framework that is as frictionless as possible places emphasis on the creation of innovative

² European laws on data privacy must be fully respected and implemented.

³ Typical economics’ “Free Rider” problem (no pun intended)



transport options that achieve business, public, and consumer / social goals.

As a result of these three (3) pillars of a smart public-use bike share eco-system, PEBSS suggests a set of approaches for cities to manage solutions and new developments.

Recommendations for a Smart(er) Public Bike Share System

Historically, cities have successfully implemented mono-operator systems, but we believe municipalities should explore moving beyond the current “one-winner-takes-all” orientation, and explore a potential multi-player eco-system where fair, level-playing field competition can occur over time, and generate best-service solutions to the citizen, and city itself. Eco-systems need to be created to allow, if not actually incentivise, multi-competitor environments, to drive innovation and service to the community. A carefully designed service area strategy for all forms of public-use bike share is a critical component of a wider urban mobility strategy (SUMP) for any city / metropolitan area, tailoring it to local needs and desired outcomes. One such strategy is the continual calibration, analysis, and construction of sufficient bicycle parking areas (space) for a growing use of base of cyclists, be those private or public. In general, cities’ forward planning should allow for growing bicycle parking requirements so there is always capacity over and above current cycle use, to accommodate the accelerating growth of cycling well into the future.

As a minimum, cities should have the regulatory authority that enables:

Registration / licensing: Cities should license shared public-use bicycle operators working across their urban / suburban territory(ies), wherever bicycles are to be hired or de-hired, even if a particular system originates from another adjacent area. This would not mean bikes passing through or being used to access the city and return (e.g. $A \rightarrow B \rightarrow A$), it only means where a commercial transaction (hiring or de-hiring) takes place in the actual jurisdiction (city, or greater metropolitan area where transport responsibility is pooled).

Such operators must commit to providing a 24-hour local / national contact point for all issues of safety or public nuisance to be addressed. The city can require proof that the operator is in compliance with all relevant national or international regulations in relation to bicycles and business practices such as a legal bicycle (for example with lights and brakes to national/international standards and national road rules), data protection, public liability insurance, and financial protection for consumers (e.g. deposits, refunds), etc.

In the event that the operator is not able to provide proof or is non-compliant, the relevant public authorities should identify enforcement measures including action by police or consumer protection bodies. Relevant powers could be extended to city agencies such as parking enforcement officers to remove non-compliant bicycles, and to eventually dispose of them to minimise public costs. Overall, a public-use bicycle share system should not be divorced from larger transportation planning and municipal needs, both in the short-term, and longer-term.

Orderly streets have demonstrably positive affects (and can be contrasted negatively) on public safety, local tourism (and its economy) and sanitation. Therefore the city should have the authority and capacity to enforce removal of shared bikes that cause a significant negative impact on the public realm, but this should be balanced with a policy to encourage more bicycle use and provide more



parking. Where public-use bike share system's actual bicycles cause a significant public nuisance, cities should have the powers to charge operators for the removal costs of those "offending" bicycles (illegally parked, dumped, deposited, discarded). The infrastructure through which riders cycle is equally vital to ensuring capacity in providing for increased, safe cycling. Cycling infrastructure is clearly a necessary condition to creating a sustainable eco-system, but not sufficient in itself. Cities should consider requesting that operators put monies in escrow to ensure that there are funds to cover municipal costs enforcing licensee obligations, especially relevant when operators exit or cease business activities locally, or globally. Upfront, bi-lateral coordination with local PTAs is expected, to ensure full 360° analysis of secondary effects, albeit unintentional.

Riding (Rolling) Stock – Cities should mandate that operators ensure that their bicycle equipment, the "riding stock", is of sufficient quality built to withstand the rigours of constant public use and exposure to the elements, in location, meeting rider safety and comfortable standards. A typical acceptable time frame would be of a physical quality / robustness to tolerate 4-5 years of standard use. Extending this to e-bikes and connected bikes will be critical. Moreover, the bicycle used conforms to current bicycle standards (or better): currently the ISO 4210 framework for city bicycles is the standard required across the EU.

Servicing / Mechanical Integrity: The on-going servicing of these shared bicycles is a vital aspect of the process; prospective operators must demonstrate a robust system for ensuring that the bicycles are kept in working order proactively, and that any faults / damages can be quickly identified, removed from the "fleet", and replaced to ensure the committed number of bicycles. Suppliers should be able to integrate on-bike location-technologies, and eventually on-board wireless diagnostics, to more easily identify mechanical failure, and proactively intervene through preventive maintenance.

Re-Balancing: Where the bikes are, and where they end up habitually, is equally compelling to ensure a sustainable eco-system. This will decide whether bike sharing is really a reliable public transport service, because it has the same expectation as a bus or metro service – the standard offered should be maintained.

Consumer pricing / Protection: Ideally, interoperability and full cross-platform ticketing of public transport should be the ultimate goal for all stakeholders, via MaaS⁴. New entrants to bike share must show technological/system paths towards integration of single-source ticketing outside of membership agreements between the rider and actual provider.

Ensure open data of system rider usage to city government so that the city / PTA (Public Transport Authority) can better calibrate its urban mobility strategy / infrastructure⁵, and integrate with other transit applications. Smarter, effective public-use bicycle share will be highly dependent on digital and ubiquitous tools which facilitate the efficient management of the fleet for all stakeholders. Such tools could include geo-location, theft-prevention or monitoring unauthorised use, and the detection of crashes or near crashes in real-time, with automated reporting to city officials.

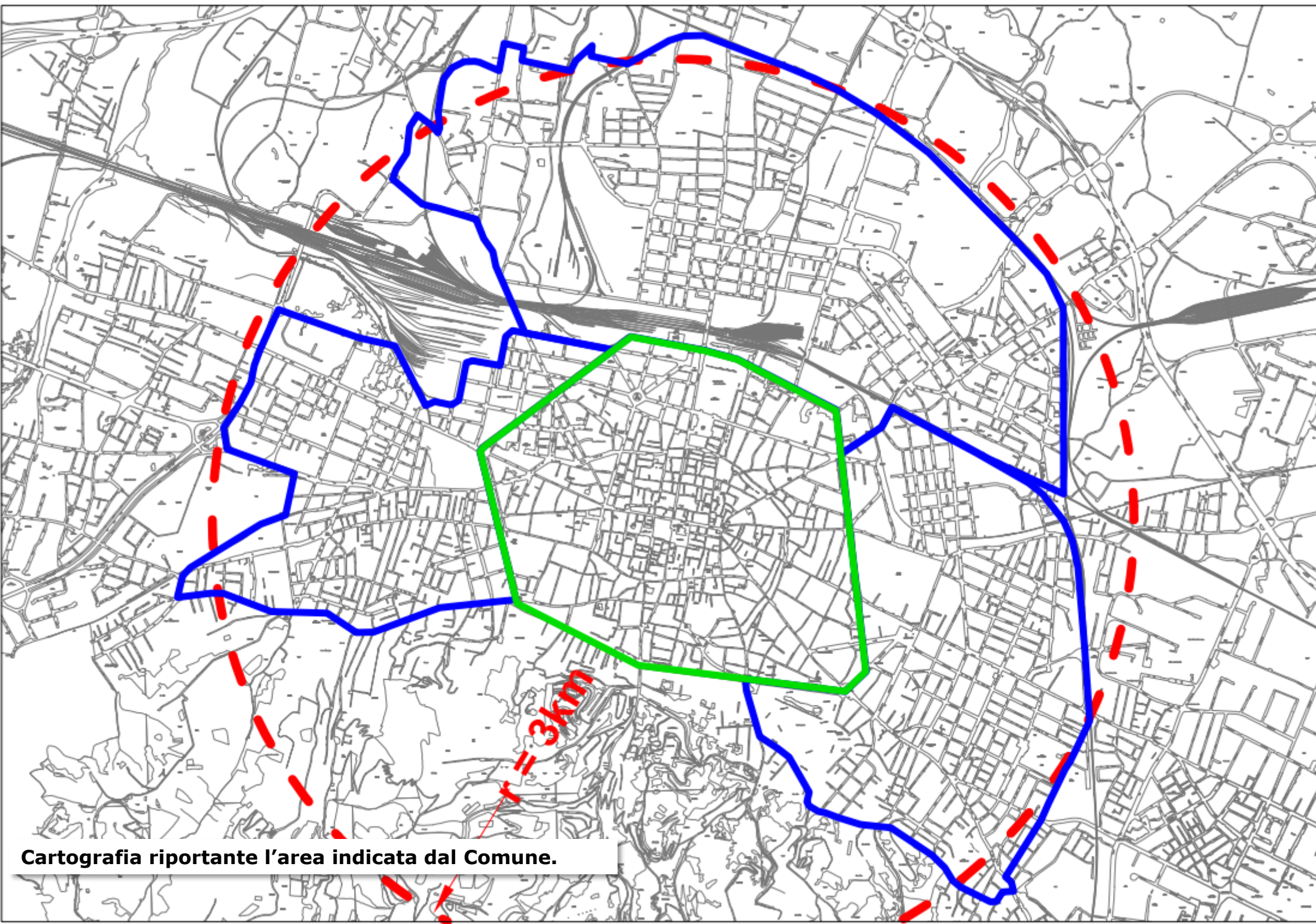
⁴ Mobility-As-A-Service.

⁵ Operators must provide jurisdictions with bicycle / system usage through the GBFS (General Bikeshare Feed Specification), or similar format, to foster data interoperability, with a reciprocal exchange of data from the city itself.

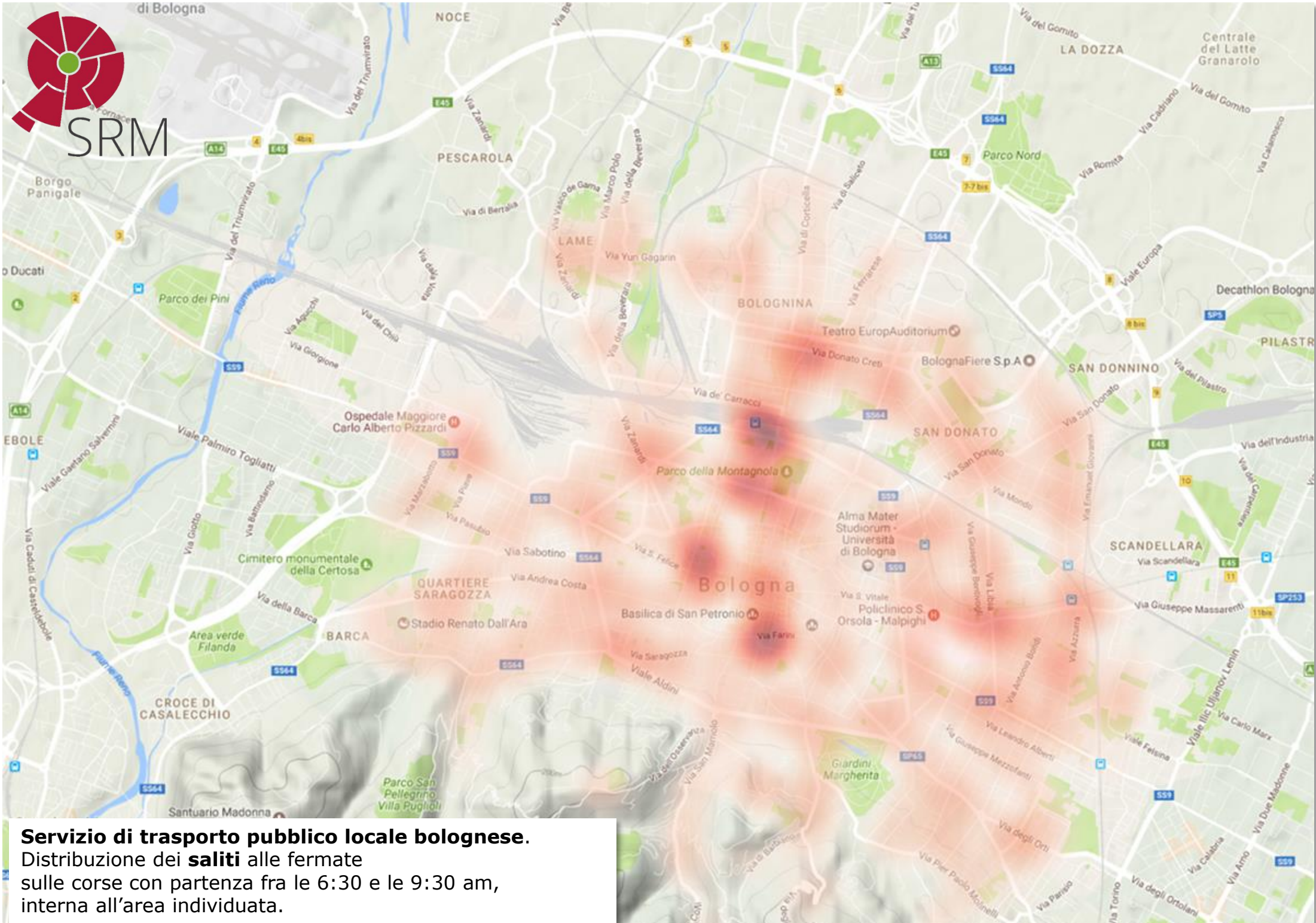
OVERALL CONCLUSIONS

Only through a strategic policy and regulatory framework can a smart public bike share eco-system be developed and evolved, to meet the needs of any urban area over time. As by definition, public bike share is in fact a public transport mode; as such it needs to be planned, coordinated, and progressed across the entire mobility eco-system of any given area. PEBSS is committed to ensuring that the entire stakeholder portfolio is given its appropriate relevance in any decision-making and information-gathering process by authorities in granting operating licenses. Only through that, can public bike share flourish and nurture a sustainable mobility orientation without damaging other aspects of the public realm.

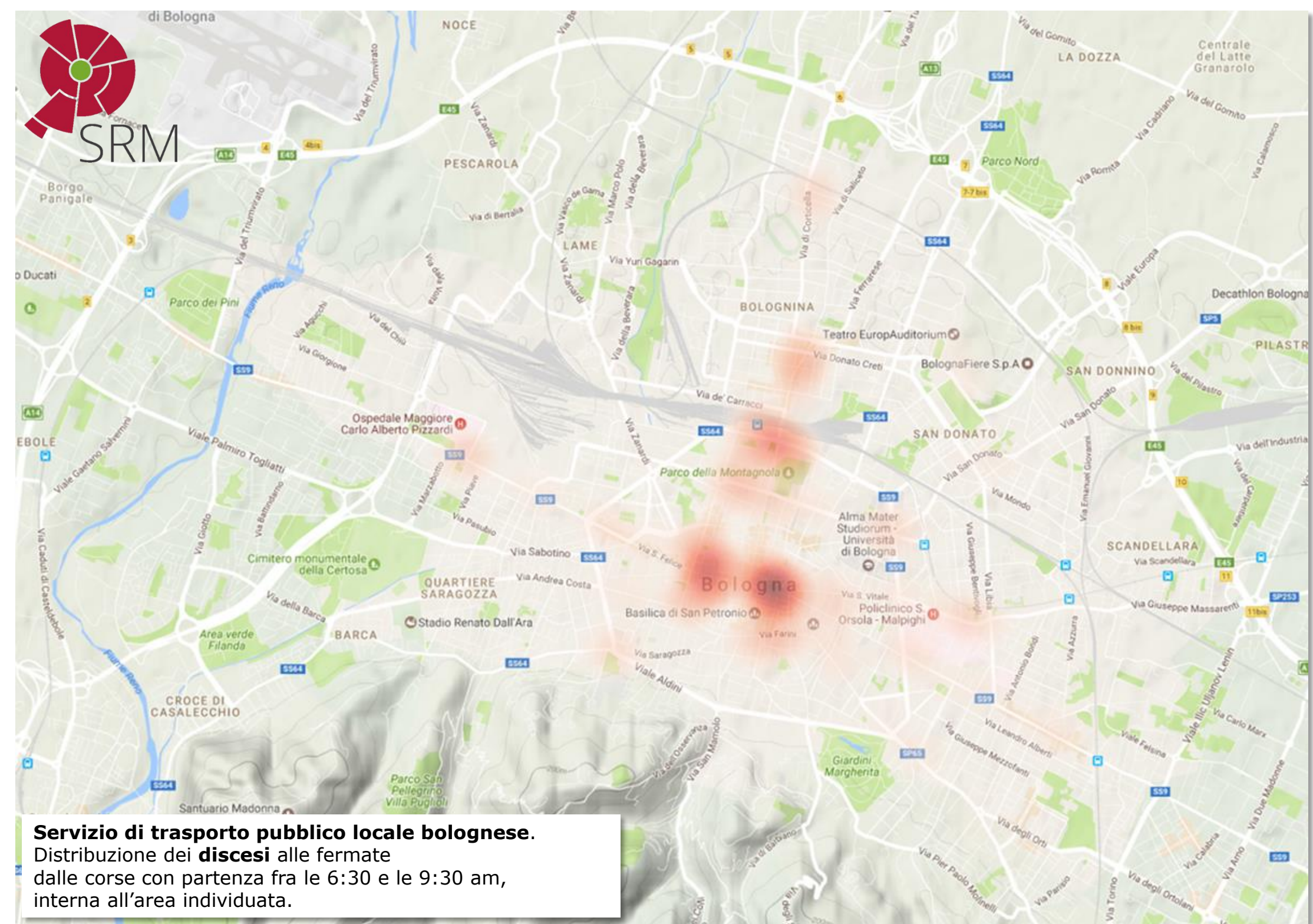




Cartografia riportante l'area indicata dal Comune.



Servizio di trasporto pubblico locale bolognese.
Distribuzione dei **saliti** alle fermate
sulle corse con partenza fra le 6:30 e le 9:30 am,
interna all'area individuata.

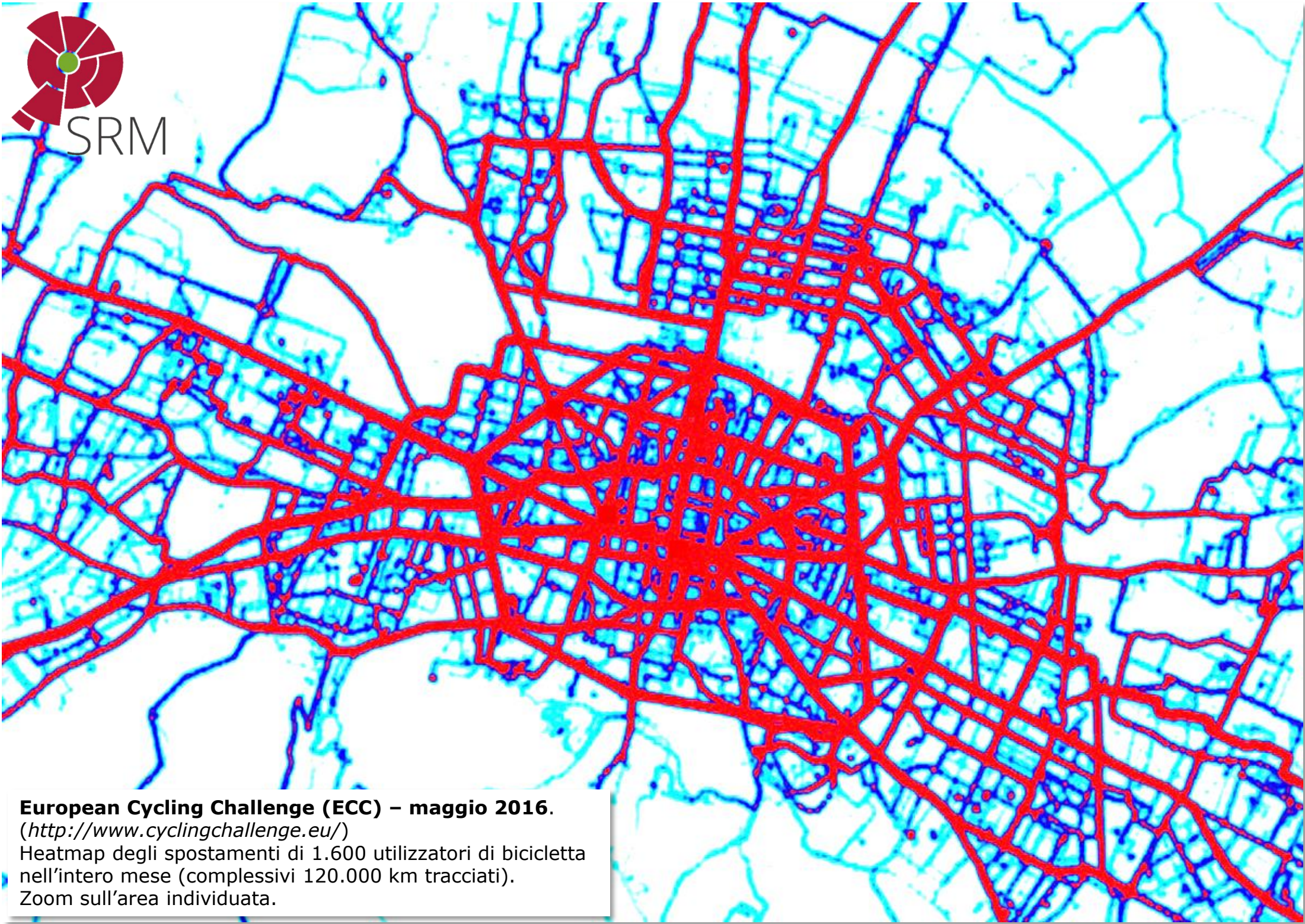


Servizio di trasporto pubblico locale bolognese.

Distribuzione dei **discesi** alle fermate dalle corse con partenza fra le 6:30 e le 9:30 am, interna all'area individuata.



SRM

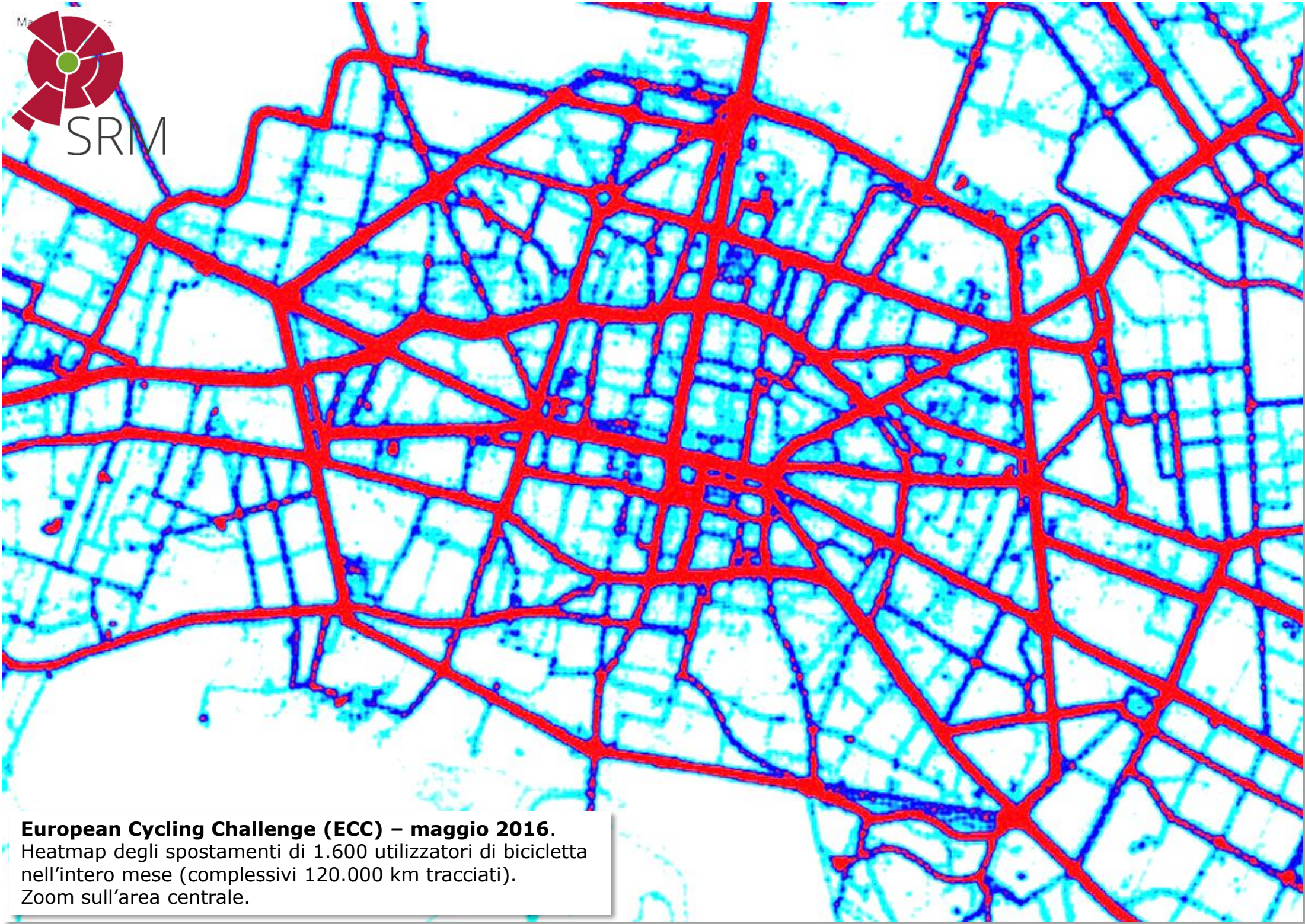


European Cycling Challenge (ECC) – maggio 2016.

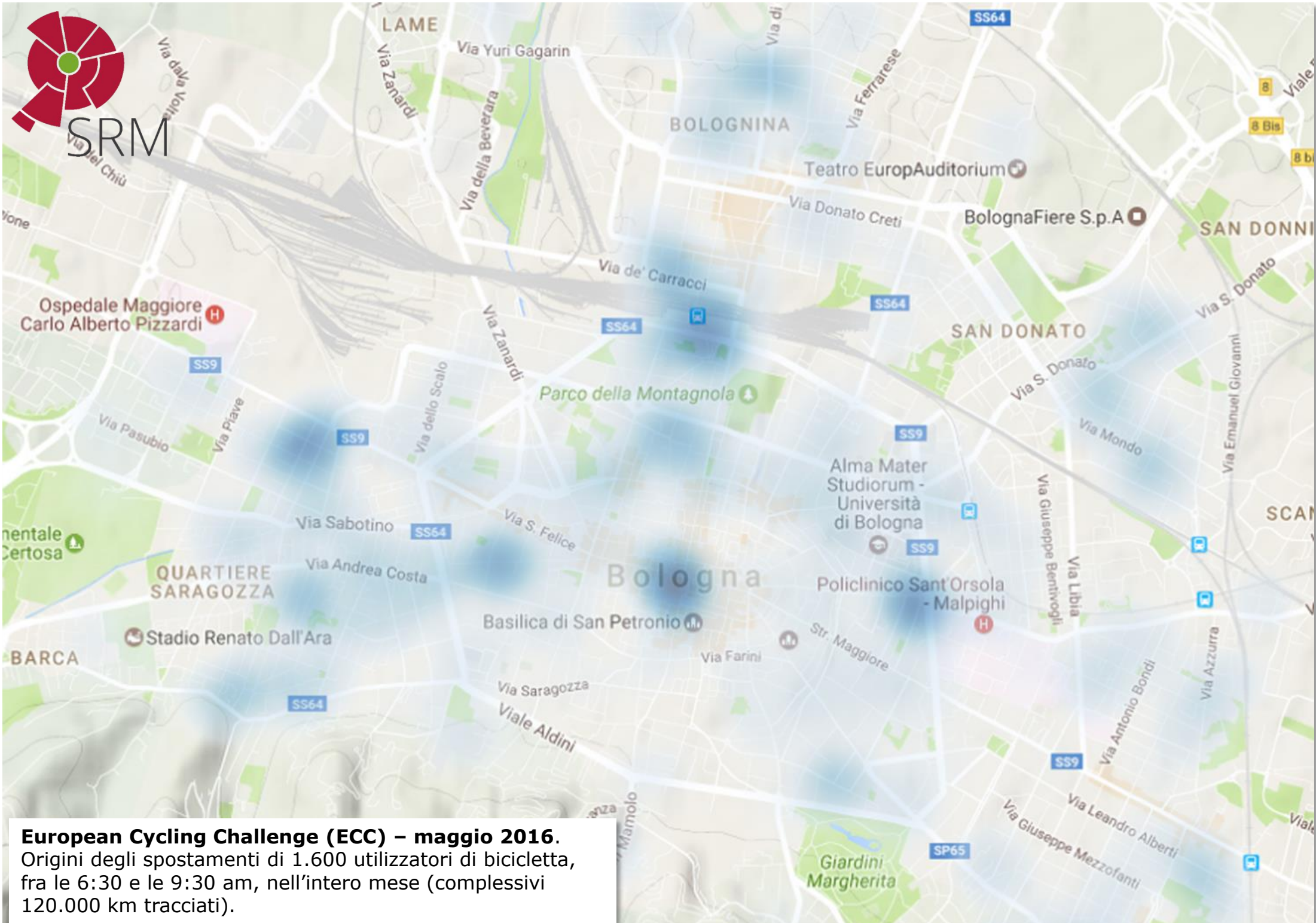
(<http://www.cyclingchallenge.eu/>)

Heatmap degli spostamenti di 1.600 utilizzatori di bicicletta nell'intero mese (complessivi 120.000 km tracciati).

Zoom sull'area individuata.

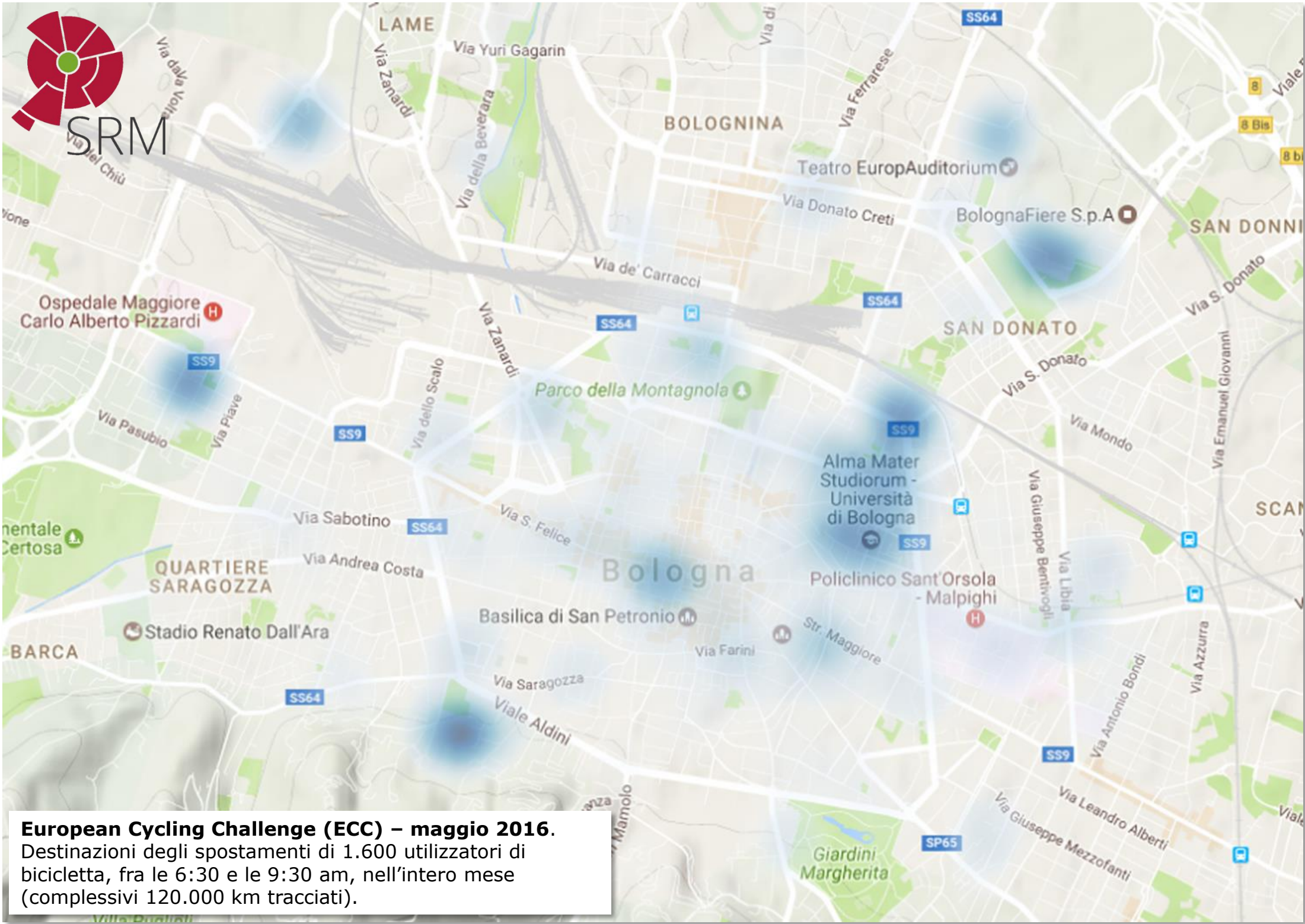


European Cycling Challenge (ECC) – maggio 2016.
Heatmap degli spostamenti di 1.600 utilizzatori di bicicletta nell'intero mese (complessivi 120.000 km tracciati).
Zoom sull'area centrale.

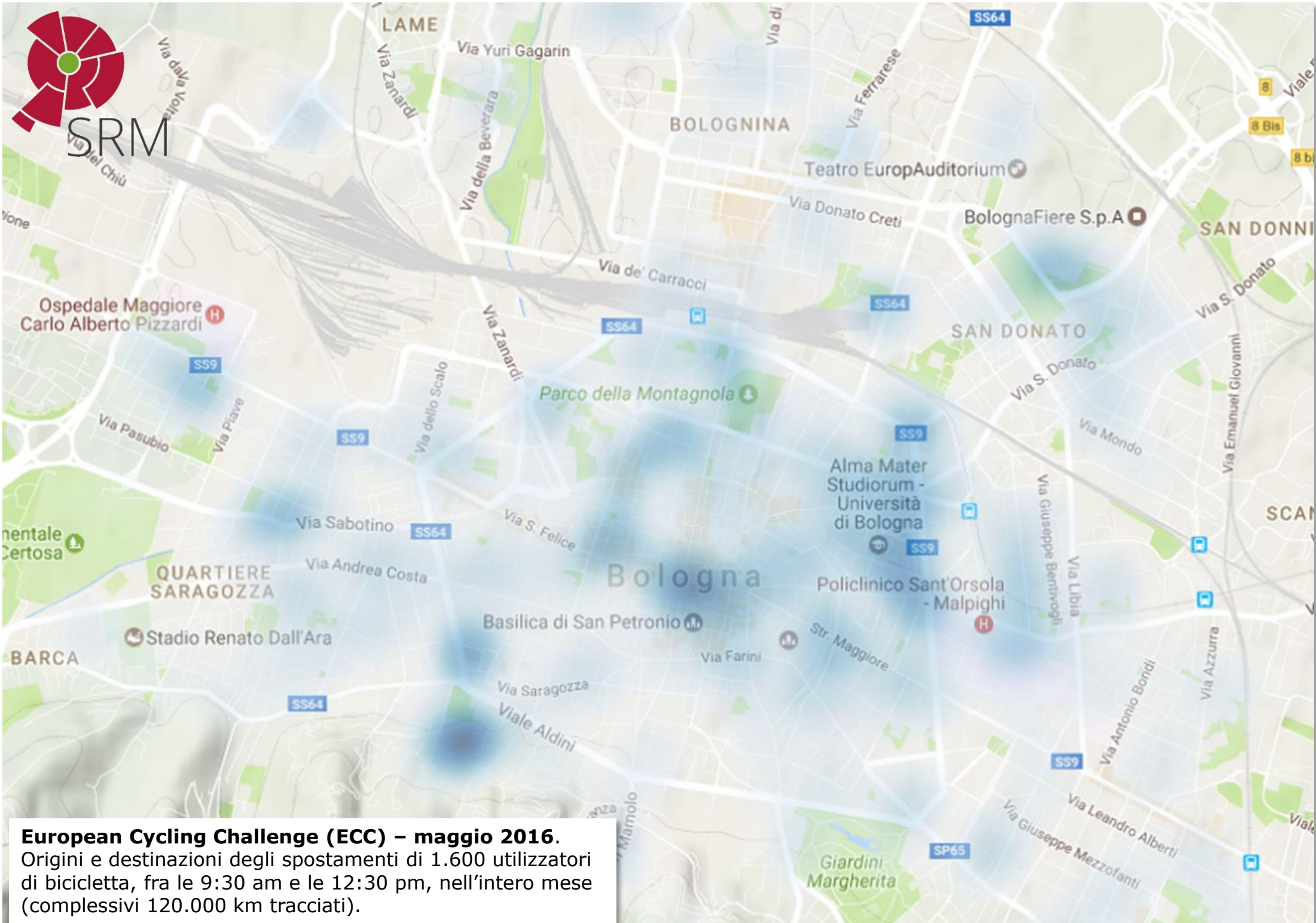


European Cycling Challenge (ECC) – maggio 2016.

Origini degli spostamenti di 1.600 utilizzatori di bicicletta, fra le 6:30 e le 9:30 am, nell'intero mese (complessivi 120.000 km tracciati).



European Cycling Challenge (ECC) – maggio 2016.
Destinazioni degli spostamenti di 1.600 utilizzatori di bicicletta, fra le 6:30 e le 9:30 am, nell'intero mese (complessivi 120.000 km tracciati).



European Cycling Challenge (ECC) – maggio 2016.
Origini e destinazioni degli spostamenti di 1.600 utilizzatori di bicicletta, fra le 9:30 am e le 12:30 pm, nell'intero mese (complessivi 120.000 km tracciati).

Le attività produttive

Dati SUAP 31.12.2016

	centro	periferia
Attività ricettive alberghiere	53	51
Attività ricettive extralberghiere (affittacamere)	204	185
Attività ricettive – altre (B&B)	423	516
Esercizi di vicinato alimentari (<250 mq)	630	1.091
Esercizi di vicinato non alimentari (<250 mq)	1.968	2.812
Medie strutture di vendita (251-2.500 mq)	67	162
Grandi strutture di vendita (>2.500 mq)	2	12
Commercio in sede fissa – altro (edicole, phone center)	106	270
Distribuzione carburanti	5	111
Commercio elettronico	306	644
Forme speciali di vendita – altro	119	450
Laboratori alimentari	316	705
Servizi alla persona (barbieri, estetisti, palestre, lavanderie)	383	970
Circoli privati	32	114
Somministrazione al pubblico	934	1764
TOTALE	5.548	9.857

Le attività produttive

Dati SUAP 31.12.2016

Variazione percentuale dal 2008 al 2016

	centro	periferia
Attività ricettive alberghiere	2%	-6%
Attività ricettive extralberghiere	183%	103%
Attività ricettive - altre	365%	205%
Esercizi di vicinato alimentari	24%	16%
Esercizi di vicinato non alimentari	-2%	7%
Medie strutture di vendita	-4%	-15%
Grandi strutture di vendita	0%	-8%
Commercio in sede fissa - altro	1%	31%
Distribuzione carburanti	-17%	-11%
Commercio elettronico	176%	250%
Forme speciali di vendita - altro	29%	57%
Laboratori alimentari	35%	12%
Servizi alla persona	24%	20%
Circoli privati	-20%	13%
Somministrazione al pubblico	17%	18%

**GARA PER L’AFFIDAMENTO DELLA REALIZZAZIONE E GESTIONE DI UN SERVIZIO INNOVATIVO
DI BIKE-SHARING NEL COMUNE DI BOLOGNA.
DIALOGO COMPETITIVO.**

Allegato 04 – Livelli minimi di qualità.

A. La bicicletta e le stazioni.

1. Ogni bicicletta dev'essere immessa in servizio già conforme alle norme che ne regolano gli standard costruttivi e di sicurezza (ISO 4210), nonché agli artt. 50 e 68 del Codice della Strada e al relativo Regolamento di esecuzione, e non deve mai perdere tale conformità finché è in servizio. Ogni mezzo dev'essere univocamente identificabile. Ogni mezzo dev'essere regolarmente ispezionato e pulito; la pulizia su segnalazione dev'essere avviata in giornata. Le biciclette devono essere robuste, di buona qualità e facili da pulire, inoltre devono:

- avere misure adeguate all'uso di donne e uomini di altezza compresa tra 1,50 e 2,00 metri, almeno, con sella regolabile facilmente in altezza, ma non estraibile;
- essere di peso appropriato per bilanciare stabilità, durabilità e manovrabilità;
- essere dotate di dispositivi di segnalazione visiva anteriore e posteriore, con luci che restino accese per un certo periodo anche con la bicicletta in fermata, per ragioni di sicurezza, di cavalletto di sostegno in posizione di riposo, di cestino o struttura anteriore – facilmente pulibile e che non consenta l'accumulo di rifiuti – per il trasporto di borse o piccoli oggetti;
- essere realizzate con componenti esclusivi, non standard, per evitare furti di singoli pezzi;
- essere dotate di pneumatici anti-foratura e di un sistema di trasmissione tale da ridurre la manutenzione e i disagi durante l'utilizzo;
- avere la presenza di un cambio interno a tre marce;
- essere dotate di un sistema di localizzazione e di un sistema di bloccaggio automatico per consentirne la chiusura anche senza la necessità di uno stallo dedicato;
- avere un aspetto estetico armonizzato con il contesto e con altri elementi di arredo urbano.

2. Il 90% dei mezzi dev'essere sempre perfettamente funzionante e in servizio. Per la rendicontazione di tale parametro è garantito il dettaglio di ogni ingresso/uscita dal sistema, nonché di ogni intervento manutentivo che abbia determinato l'uscita del mezzo dal sistema, completo dell'identificativo del mezzo, del momento di prelievo, della causa, dell'origine della segnalazione e del momento di reinserimento nel sistema.

Nel caso in cui una bicicletta risulti abbandonata o non restituita l'operatore è tenuto ad attivarsi per la sua localizzazione e il suo recupero entro il termine massimo di 48 (quarantotto) ore.

3. Sono trasmessi alla SRM i dati necessari a monitorare l'andamento del servizio; per ogni bicicletta e per ogni utilizzo, con cadenza mensile, sono trasmessi alla SRM almeno i seguenti dati:

- data e ora di prelievo;
- stazione di prelievo, in alternativa micro-zona di prelievo (dato GPS; le micro-zone disegnate sul territorio bolognese devono essere almeno 100);
- ID dell'utilizzatore (anonimo);
- data e ora di restituzione;
- stazione di restituzione, in alternativa micro-zona di restituzione (dato GPS; le micro-zone disegnate sul territorio bolognese devono essere almeno 100);
- eventuale tariffa applicata.

I dati di disponibilità delle biciclette e di occupazione delle stazioni devono essere anche interrogabili con continuità dalla SRM, sia in forma sintetica che disaggregata, e prodotti in forma di open-data per potere essere utilizzati anche all'interno di portali unificati e app di infomobilità.

4. Ogni stazione prevista dev'essere univocamente identificabile. Ogni stazione dev'essere regolarmente ispezionata e pulita; la pulizia su segnalazione dev'essere avviata in giornata.

5. Il 95% delle stazioni dev'essere sempre disponibile e perfettamente funzionante. Per la rendicontazione di tale parametro è garantito il dettaglio di ogni ingresso/uscita dal sistema, nonché di ogni intervento manutentivo che abbia determinato il mancato o parziale funzionamento della stazione, completo dell'identificativo della stazione, del momento di avvio dell'intervento, della causa, dell'origine della segnalazione e del momento di termine dell'intervento. Il ripristino e messa in funzione delle stazioni danneggiate deve avvenire entro il termine massimo di 48 (quarantotto) ore.

6. L'avvio di ogni intervento di manutenzione delle biciclette e delle stazioni è garantito in giornata rispetto alla rilevazione/segnalazione; l'eventuale conseguente uscita della bicicletta dal sistema è garantita nella stessa data della segnalazione. Gli interventi per la garanzia della sicurezza degli utenti e dei cittadini devono essere garantiti facendo ricorso a ogni sforzo esigibile.

7. Le ispezioni devono avere per oggetto ogni parte funzionale, ogni impianto di comunicazione e ogni dotazione di confort, secondo una precisa check-list in dotazione a tutto il personale di verifica.

B. La relazione con l'utenza.

1. L'operatore garantisce il contatto telefonico fra le ore 7:00 e le ore 20:00 per sette giorni alla settimana, a un numero con tariffa massima pari a quella di una chiamata urbana con prefisso 051. Al di fuori di tali orari deve essere comunque sempre garantito un sistema di gestione delle emergenze anche con servizio di risposta automatico. Per la rendicontazione di tale parametro è garantito il dettaglio del numero di chiamate ricevute, completo del tempo di attesa e di dialogo, per ogni risposta.

2. La relazione telefonica e ogni materiale informativo, al limite questa seconda tipologia per estratto, sono garantiti in lingua italiana e inglese.

3. L'operatore deve inoltre garantire anche l'operatività di un punto di contatto fisico per i rapporti con la clientela interno all'area di copertura del sistema, aperto almeno sei giorni alla settimana e per almeno quattro ore al giorno.

4. La manutenzione programmata dei sistemi informatici deve avvenire fra le ore 22:00 e le ore 7:00. Eventuali malfunzionamenti dei sistemi in orari diversi devono essere risolti in meno di due ore.

5. L'operatore adotta e implementa una politica di indennizzo che aggiorna e comunica puntualmente, in linea coi parametri di qualità attesa e percepita che rileva su base annuale nella città di Bologna. Per la rendicontazione di tale parametro è garantito il dettaglio del numero di indennizzi richiesti e riconosciuti, completo della data e del motivo.

6. Il Regolamento d'uso e la Carta del servizio sono completi e trattano ogni fattispecie di utilizzo; essi sono aggiornati e redistribuiti su base annuale; essi rimandano al sito dell'operatore per le informazioni che possano variare con frequenza più elevata. Il sito dell'operatore ospita una sezione "FAQ" completa e continuamente aggiornata.

7. Ogni anno, per la redazione della Carta del servizio, l'operatore organizza e struttura un confronto con le associazioni dei consumatori di cui all'elenco regionale (<http://www.regione.emilia-romagna.it/consumatori>).

8. L'operatore stipula per i suoi utenti uno o più contratti di assicurazione prevedendo un massimale per sinistro in linea con gli standard di settore.

9. Per ogni tipologia di titolo di viaggio, con cadenza mensile, è trasmesso alla SRM il dato del venduto e degli eventuali resi. È anche quantificato il numero di abbonati, per tipologia di abbonamento, che abbiano diritto ad accedere al servizio.

C. Il riposizionamento dei mezzi.

1. Perché le stazioni non siano vuote al momento del prelievo e/o piene al momento del rilascio, l'operatore riposiziona i mezzi nel rispetto delle informazioni raccolte sull'uso delle biciclette, in ragione del giorno della settimana, della fascia oraria e di altri fattori di rilievo.

D. La tariffa.

1. La tariffa per l'accesso e l'utilizzo del servizio è comunicata con completezza e chiarezza. Ogni eventuale modifica delle tariffe massime contrattualizzate dev'essere autorizzata dalla SRM con 30 giorni naturali e consecutivi di anticipo.

2. Dev'essere garantito l'accesso al servizio anche a utenti che ne facciano un uso episodico. Dev'essere garantita la possibilità di effettuare spostamenti di sola andata.

3. La tariffa può variare in base al momento e/o al luogo di utilizzo, in decremento rispetto alla tariffa massima; può essere modulata in modo che costituisca un incentivo per il corretto prelievo/rilascio dei mezzi alle stazioni.

Nel caso di profilazione delle tariffe, anche per singoli utenti, con l'obiettivo di incentivare comportamenti virtuosi o di sanzionare usi scorretti, dovrà essere data ampia e preventiva pubblicizzazione dei meccanismi adottati da correlare esclusivamente a casi e azioni oggettivi e documentabili.

L'integrazione con altre forme di trasporto pubblico e mobilità condivisa deve essere assicurata mediante l'uso di app, smart-card o altri sistemi simili, nel rispetto, da parte di tutti gli operatori della vigente legislazione in materia di sicurezza nel trattamento dati e tutela della privacy.

E. Altri dati di prestazione da fornire.

A integrazione di quanto specificato, è auspicata la messa a disposizione della SRM della maggior parte dei dati di prestazione raccolti dall'operatore. Fra questi:

- la struttura degli spostamenti (origine/destinazione/durata; per stazione e comunque almeno per micro-zona), ovvero tracciamento dei percorsi (heat-maps);
- il numero degli utenti attivi, suddivisi per tipologia (abbonati/occasionalisti) e per CAP di residenza;
- statistiche su guasti, danneggiamenti, furti subiti (biciclette e stazioni);
- frequentazione del sito internet, del punto di contatto e del servizio di call-center;
- interventi di manutenzione, di sostituzione e diversi sulle biciclette e sulle stazioni;
- numero e tipo/motivo di segnalazioni/reclami;
- tempo medio di risposta a una segnalazione;
- apprezzamento della qualità del servizio (indagini di customer satisfaction).