

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

0. PREMESSE. RIFERIMENTI E MOTIVAZIONE. CONTATTI. ....	2
1. OGGETTO. ESIGENZE DEL COMUNE DI BOLOGNA. DOCUMENTO DESCRITTIVO DEL PROGETTO. ....	3
1.1 Descrizione generale. ....	3
1.2 Introduzione. ....	3
1.3 Finalità e obiettivi. ....	4
1.4 Caratteristiche e dimensionamento del sistema. ....	5
1.5 Cronoprogramma, durata, sostenibilità economico-finanziaria. ....	7
1.6 Importo a base di gara. ....	8
1.7 Indicazioni di massima per la definizione del quadro tariffario. ....	9
2. SOGGETTI AMMESSI ALLA GARA. REQUISITI. ....	10
2.1 Requisiti di capacità economico-finanziaria. ....	11
2.2 Requisiti di capacità tecnico-organizzativa. ....	12
2.3 Riduzione a quattro del numero di concorrenti. ....	12
3. PRESA VISIONE DELLA DOCUMENTAZIONE DI GARA E SOPRALLUOGO. ....	13
3.1 Sopralluogo. ....	13
4. PRIMA FASE. MODALITÀ DI PRESENTAZIONE DELLE DOMANDE DI PARTECIPAZIONE. ....	13
4.1 Pagamento ANAC. ....	13
5. DOMANDE DI PARTECIPAZIONE. CONTENUTI. ....	14
5.1 Soccorso istruttorio. ....	15
6. DOMANDE DI PARTECIPAZIONE. CHIARIMENTI. ....	15
7. DOMANDE DI PARTECIPAZIONE. OPERAZIONI DI GARA. ....	15
8. SECONDA FASE. PRESENTAZIONE DELLE SOLUZIONI. OPERAZIONI DI GARA. ....	16
9. SOLUZIONI. CONTENUTI. ....	16
9.1 Il Contratto di servizio. Contenuti minimi. ....	16
9.2 La Carta del servizio e il Regolamento d’uso. Contenuti minimi. ....	17
9.3 L’organizzazione del “test / focus-group” (paragrafo 11.1). ....	17
9.4 Lo Studio di fattibilità economico-finanziaria. Contenuti minimi. ....	17
9.5 Il Documento di sintesi. Contenuti minimi. ....	17
10. SOLUZIONI. CHIARIMENTI. ....	17
11. TERZA FASE. DIALOGO. ....	18
11.1 Presentazione del sistema. “Test / Focus-group”. ....	18
12. QUARTA FASE. PRESENTAZIONE DELLE OFFERTE. OPERAZIONI DI GARA. ....	18
13. OFFERTE. CONTENUTI. ....	18
14. OFFERTE. CHIARIMENTI. ....	19
15. OFFERTE. OPERAZIONI DI GARA. VERIFICA DI ANOMALIA DELLE OFFERTE. ....	19
15.1 Verifica di anomalia. Art. 95 del d.lgs. 50/16. ....	20
16. SISTEMA DI VALUTAZIONE DELLE OFFERTE. CRITERI. ....	20
17. AGGIUDICAZIONE E STIPULAZIONE DEL CONTRATTO DI SERVIZIO. ....	21
18. ALLEGATI. ....	22

## **O. PREMESSE. RIFERIMENTI E MOTIVAZIONE. CONTATTI.**

Il presente Disciplinare di gara contiene le norme integrative del Bando di gara relative alle modalità di partecipazione alla procedura di affidamento, alle modalità di compilazione e presentazione della documentazione da parte dei concorrenti e all'aggiudicazione, nonché le altre ulteriori informazioni relative all'affidamento avente per oggetto la realizzazione e la gestione di un servizio innovativo di bike-sharing nel Comune di Bologna.

Il Consiglio comunale del Comune di Bologna, con delibera PG 73288/17 del 20 marzo 2017, ha dato mandato alla SRM, l'Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale del Comune e della Città metropolitana di Bologna, secondo quanto disposto dall'art. 19 della LR Emilia-Romagna 30/98, di avviare la procedura volta alla realizzazione e alla gestione di un servizio innovativo di bike-sharing, secondo gli indirizzi indicati. Il Comune di Bologna ha delegato alla SRM anche il successivo presidio del contratto di servizio, nonché il relativo monitoraggio.

La delibera, allegata alla documentazione di gara (**Allegato 01**), è reperibile al seguente link:

<http://atti.comune.bologna.it/Atti/Delibere.nsf/b66851b2fa051265c1257088002d7880/b17f1dd71855ede8c12580c10037454b?OpenDocument>

Per l'affidamento del servizio viene adottata la procedura del **dialogo competitivo**, di cui all'art. 64 del d.lgs. 50/16, con aggiudicazione finale all'offerta economicamente più vantaggiosa.

La delibera riporta la motivazione della scelta:

- da un lato, "il bike-sharing 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";
- dall'altro, il dialogo competitivo viene preferito alla procedura competitiva con negoziazione in quanto esso "consente un processo di negoziazione e di affinamento delle offerte più compiuto, sicuramente utile per un progetto con caratteristiche così innovative".

Il presente Disciplinare riprende la motivazione formalizzata dal Consiglio comunale come previsto all'art. 99 del d.lgs. 50/16, esso costituisce il riferimento principale delle verbalizzazioni con le quali la SRM documenta lo svolgimento di tutte le fasi della procedura di gara, fino all'aggiudicazione.

L'ente aggiudicatore della procedura è la SRM – Reti e Mobilità Srl, Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale di Bologna. L'indirizzo postale della SRM è via A. Calzoni, 1/3 – 40128 Bologna, Italia. La persona di contatto è Tommaso BONINO, tel +39.051.361328, fax +39.051.361260, email [tommaso.bonino@srm-bologna.it](mailto:tommaso.bonino@srm-bologna.it), indirizzo internet principale [www.srm-bologna.it](http://www.srm-bologna.it).

Ulteriori informazioni sono disponibili presso il Comune di Bologna, Settore Mobilità sostenibile e Infrastrutture, direttore ing. Cleto CARLINI; specialista nell'ambito della pianificazione dei sistemi di mobilità e delle infrastrutture di trasporto ing. Giancarlo SGUBBI, piazza Liber Paradisus, 10 – 40129 Bologna, Italia, tel +39.051.2193042, fax +39.051.2193045, email [cleto.carlini@comune.bologna.it](mailto:cleto.carlini@comune.bologna.it); [giancarlo.sgubbi@comune.bologna.it](mailto:giancarlo.sgubbi@comune.bologna.it), indirizzo internet principale [www.comune.bologna.it/comune/organigramma/17:1083/908/](http://www.comune.bologna.it/comune/organigramma/17:1083/908/).

Le Domande di partecipazione e tutti i successivi documenti prodotti dai concorrenti vanno inviati in versione cartacea all'indirizzo sopraindicato, esclusivamente in lingua italiana.

Il Responsabile del procedimento è Tommaso BONINO, in virtù della decisione AU n. 08/17 del 23 giugno 2017. Il codice identificativo della presente procedura di gara (CIG) è il seguente: **711813352C**.

La SRM ha organizzato al suo interno, con la partecipazione del Comune, un gruppo di lavoro dedicato alla conduzione di tutte le fasi della procedura di affidamento, quali la preparazione dei documenti di gara, la verbalizzazione della documentazione relativa alle comunicazioni con gli operatori economici, la redazione delle decisioni interne, la conduzione del dialogo competitivo, la collaborazione con la Commissione, ove necessaria o opportuna.

## **1. OGGETTO. ESIGENZE DEL COMUNE DI BOLOGNA. DOCUMENTO DESCRITTIVO DEL PROGETTO.**

### **1.1 Descrizione generale.**

La città di Bologna intende realizzare un sistema innovativo di bike-sharing pubblico da mettere a disposizione di residenti, city-user e turisti. È intenzione che il sistema fornisca una conveniente e comoda opzione di trasporto all'interno di Bologna; l'esigenza principale è quella di consentire spostamenti brevi in bicicletta per connettersi agli altri sistemi di trasporto pubblico presenti, fornendo un'alternativa all'uso del mezzo privato o agli spostamenti pedonali.

È pertanto individuato il seguente CPV principale: **60112000-6 Servizi di trasporto pubblico terrestre; PA01-7 Servizi di noleggio – Noleggio.**

Sono inoltre individuati i seguenti CPV supplementari: **50100000-6 – Servizi di riparazione, manutenzione e affini di veicoli e attrezzature connesse; EA29-9 Utenti/beneficiari – Per uso umano.**

Il sistema di bike-sharing dovrebbe coprire una porzione significativa della città, a partire dal centro storico e per una superficie di almeno dieci chilometri quadrati. Una stima preliminare indica che un tale sistema dovrebbe includere un minimo di circa mille biciclette.

La città ha come obiettivo quello di avviare questo sistema a partire dall'estate 2018, anche prevedendo un'attivazione parziale e graduale, se ritenuta necessaria, per raggiungere la piena dimensione del programma nei mesi successivi.

L'amministrazione è disponibile a contribuire al finanziamento della realizzazione e della gestione del sistema nei modi e nei limiti più oltre descritti, lasciando al concessionario l'onere di prevedere un piano economico-finanziario che dimostri la sostenibilità dell'intera operazione.

### **1.2 Introduzione.**

Per bike-sharing si intende un sistema self-service che permette di accedere all'utilizzo di una flotta di biciclette dedicate distribuite sul territorio tra diversi punti di prelievo e successivamente di restituire le stesse biciclette anche in posizioni diverse. 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.

L'assunzione politica della Federazione europea dei ciclisti (ECF, fondatrice della piattaforma europea per i sistemi di bike-sharing – PEBSS) è che la condivisione di biciclette per uso pubblico dovrebbe essere pienamente inclusa come componente fondamentale della rete di trasporto pubblico nelle città, estendendo tale rete in modo flessibile oltre il tradizionale trasporto di massa per più utenti (**Allegato 02** – ECF-PEBSS, "Policy framework for smart public-use bike-sharing").

Attualmente a Bologna è già presente il **servizio "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 circa 200 biciclette distribuite su 22 postazioni. Gli utenti iscritti al sistema a Bologna risultavano poco più di 6.000 al 31 dicembre 2016 (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). L'uso del sistema è gratuito, se si esclude il costo di cauzione di 5,00/10,00 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 e un ancor più notevole successo in termini di gradimento dell'utenza, ovviamente laddove ha raggiunto le dimensioni minime per consentirne il funzionamento.

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 di prelievo e rilascio (stazioni) fisse, ma funzionanti a ciclo aperto, 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 si sta imponendo sul mercato una nuova generazione di bike-sharing, 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 stazioni alle biciclette e alla tecnologia nella disponibilità dell'utenza, rendendo possibile il funzionamento del sistema anche senza dover sempre garantire l'accoppiamento fra la bicicletta e lo stallo di aggancio dedicato. Le biciclette vengono di conseguenza attrezzate con computer on-board e sistemi di localizzazione/comunicazione autoalimentati con pannelli 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, con ogni tipologia di accesso, e di offrire in tempo reale le informazioni utili su web o tramite smartphone: le biciclette ancora disponibili, gli stalli di aggancio 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 e di ridurre l'impegno e l'onere gestionale di ricollocazione dei veicoli.

Una seconda interessante evoluzione risiede nell'introduzione delle **e-bike (biciclette a pedalata assistita)**, 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 ricarica, oppure l'utilizzo di batterie portatili consegnate all'utente, o la ricarica a cura del gestore del servizio.

### **1.3 Finalità e obiettivi.**

Tra gli obiettivi strategici per il triennio 2017/19 fissati dal DUP (Documento unico di programmazione) del Comune di Bologna (DUP 2017/19 – Sezione strategica, volume 2, pag. 92) figura lo sviluppo di un nuovo e moderno sistema di bike-sharing che contribuisca alla promozione della mobilità ciclistica. 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 città.

Il servizio "C'entro in bici", attualmente erogato dalla TPER nell'ambito del contratto di servizio avente per oggetto la gestione del Piano sosta e di servizi/attività complementari, potrà essere dismesso definitivamente o rimodulato, ricollocandolo a servizio di zone che non saranno coperte dal nuovo sistema di bike-sharing.

In particolare, su specifica richiesta del Comune e della SRM l'affidatario delle attività afferenti il Piano sosta e di servizi/attività complementari alla mobilità del Comune di Bologna sarà tenuto a liberare le postazioni occupate ed eventualmente a ricollocare gli stalli dedicati (operazioni di rimozione/riposizionamento di biciclette/postazioni), secondo le indicazioni che il Comune fornirà, e a svolgere gli adempimenti conseguenti.

L'orientamento che si assume è pertanto quello di realizzare un sistema di **bike-sharing di ultima generazione**, basato sull'utilizzo di "smart-bikes" (quindi dotate di interfaccia di bordo con il sistema) e funzionante anche in assenza di stazioni fisse e "intelligenti", attraverso la concessione della progettazione, produzione, installazione, messa in servizio, manutenzione e gestione del sistema.

Le biciclette saranno di norma posizionate in corrispondenza di stazioni appositamente identificate, sia per dare visibilità al sistema che per facilitare le operazioni di riequilibrio. Dovrà quindi essere possibile prelevare le biciclette presso una stazione per effettuare uno spostamento da punto a punto, in genere di breve durata, e restituirle presso la stessa o un'altra stazione, senza assistenza di personale; dovrà essere però possibile la conclusione dello spostamento e la riconsegna della bicicletta anche in caso di stazione completa (cioè con tutti gli stalli saturi di biciclette in sosta). Inoltre, a determinate condizioni, dovrà 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, potranno essere di differente tipologia: in un numero limitato di stazioni

sarà possibile effettuare operazioni di pagamento per accedere al servizio dotandole di apposito dispositivo oltre che degli stalli di aggancio per le biciclette se previsti dal sistema, le restanti invece serviranno solo a scopo localizzativo e potranno essere pertanto caratterizzate da un semplice pannello informativo e dagli stalli di aggancio dedicati; in alcuni casi particolari, in prossimità per esempio di zone di particolare pregio architettonico, dovrà essere eventualmente possibile prevedere solo il pannello informativo senza l'installazione degli stalli di aggancio dedicati (**stazioni "virtuali"**). La flessibilità richiesta al sistema dovrà inoltre consentire di individuare alcune **stazioni di supporto del sistema**, anche usufruendo di rastrelliere per biciclette già presenti. Il sistema dovrà inoltre consentire il monitoraggio costante e fornire informazioni in tempo reale agli utenti, anche attraverso forme innovative (via web, su app per smartphone, ...).

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 percorrenze del veicolo privato 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 modalità ciclistica che la presenza del bike-sharing tipicamente induce;
- l'eliminazione del rischio di furto del mezzo proprio, più in generale la 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 e 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.

#### **1.4 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 indicazioni (tratte da "The Bike-share Planning Guide", a opera del Institute for Transportation and Development Policy, 2013):

- il sistema deve disporre di una densa rete di stazioni disposte sull'area coperta dal servizio, con una distanza media non superiore a 300 metri tra una stazione e l'altra;
- il sistema deve disporre di molte biciclette (almeno 10÷30 per 1.000 abitanti nella zona interessata);
- l'area operativa coperta dal servizio deve essere maggiore di 7÷10 chilometri quadrati;
- le biciclette devono essere comode, solide e pratiche, dotate di sistemi e con un design specifico che scoraggino il furto e la rivendita, e con parti che riducano la necessità di manutenzione;
- le stazioni devono essere facilmente utilizzabili; i sistemi di pagamento devono essere 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** del Comune di Bologna e comprendenti i maggiori poli esterni al centro: a 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 e molto compatta, essendo ricompresa tutta entro un raggio di soli tre chilometri (distanza copribile in bicicletta in 12÷15 minuti) a partire dal centro di Bologna.

Per quanto riguarda il Biciplan di Bologna vi è la possibilità di avere a disposizione nella sua interezza la versione attuale elaborata dai progettisti, sulla base dell'incarico ricevuto. Si precisa che il lavoro è stato completato dal punto di vista tecnico, anche se non vi è stata un'approvazione del piano da parte dell'amministrazione comunale. Ai soggetti che ne faranno eventualmente richiesta motivata sarà fornito un link da cui sarà possibile scaricare i documenti o la parte dei documenti che compongono il piano di loro interesse.

Col presente progetto si prevede di installare circa mille biciclette, distribuite su circa novanta stazioni. Un dimensionamento di questo tipo può consentire di coprire in modo efficace un'area di circa 10 chilometri quadrati. Tuttavia i nuovi sistemi che consentono la creazione anche di stazioni "virtuali" a supporto di quelle principali possono consentire un ulteriore ampliamento dell'area servita fino a circa 15 chilometri quadrati.

Si auspica che una quota parte della flotta, pari almeno al 10% del totale, sia costituita da e-bike, 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.

Segue, a titolo indicativo, un'ipotesi di dimensionamento e distribuzione delle stazioni:

Zona	Estensione [km <sup>2</sup> ]	Numero minimo di stazioni	Stazioni aggiuntive/di supporto
Centro	4,4	45	5
Ovest	2,8	12	15
Nord	3,2	15	15
Est-Sud	4,6	18	25
<b>Totale</b>	<b>15,0</b>	<b>90</b>	<b>60</b>

La scelta del dimensionamento definitivo degli elementi del sistema (biciclette, stazioni e stalli) è lasciata ai concorrenti; si evidenzia che va in ogni caso garantita una proporzionalità fra i parametri indicati, da indicare nell'ambito delle Soluzioni presentate, e che incrementi del numero di biciclette oltre il valore complessivo di 1.500 sono possibili, ma non saranno considerati ai fini della valutazione del criterio tecnico-qualitativo n. 5 di cui al successivo paragrafo 16.

In sede di progettazione l'affidatario dovrà definire 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, ...) in modo da facilitare l'intermodalità degli spostamenti e l'accessibilità all'area urbana centrale, caratterizzata da un'elevata concentrazione di servizi.

Si richiama a questo proposito l'Atto di indirizzo della Regione Emilia-Romagna per il triennio 2016/18 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, car-pooling, mobilità ciclistica 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 contemperare gli aspetti funzionali con la tutela architettonica e paesaggistica: in questo senso, le possibilità offerte dai nuovi sistemi di allestire anche stazioni "virtuali" possono risultare decisive.

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

Una particolare attenzione dovrà essere posta nel calibrare l'interazione tra il nuovo sistema di bike-sharing e l'area della **stazione ferroviaria di Bologna Centrale**, che rappresenta un importante generatore unidirezionale di flussi, in quanto snodo ferroviario principale del paese. La massa di pendolari sistemati in arrivo ogni giorno alla stazione ferroviaria e all'autostazione può risultare molto impattante sui costi necessari a garantire un corretto funzionamento del servizio in termini di riequilibrio dei veicoli nelle ore di punta. Pertanto occorrerà, almeno in parte, regolare l'uso potenzialmente eccessivo del bike-sharing da parte dei pendolari, evitando una dislocazione delle stazioni troppo a ridosso della stazione e, soprattutto, agendo sulla leva tariffaria (di cui al successivo paragrafo 1.7); in linea di principio, il prezzo

dell'abbonamento per parcheggiare in modo sicuro la propria bicicletta all'interno o nei pressi della stazione non dovrebbe superare quello dell'utilizzo del bike-sharing).

Si ribadiscono inoltre le ulteriori caratteristiche che il nuovo bike-sharing, in analogia con i 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 stazioni;
- un sistema wireless di tracciamento, per esempio mediante RFID (radio-frequency identification devices), che localizzi la posizione in cui una bicicletta viene prelevata o rilasciata e che identifichi l'utilizzatore;
- il monitoraggio in tempo reale del livello di occupazione delle stazioni attraverso comunicazioni wireless, per esempio mediante GPRS (general packet radio service);
- informazioni in tempo reale per l'utenza attraverso varie piattaforme (web, app per smartphone, terminali in situ, ...). Tali informazioni, fornite in forma accorpata e su base di tempo regolata, contribuiranno alla formazione della reportistica da rendere alla SRM e al Comune in sede di monitoraggio del servizio svolto (di cui al successivo paragrafo 9.1);
- una struttura tariffaria, che sarà assunta dai concorrenti all'interno dei rispettivi piani economico-finanziari, 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.

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 il progetto del Comune si pone, utilizzando i parametri che ricorrono più frequentemente nei sistemi maggiormente performanti, sono i seguenti:

- numero medio di prelievi per bicicletta/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.

I concorrenti possono, ovviamente, riferirsi a loro discrezione a casi con parametri ancora più favorevoli, soprattutto per quanto riguarda gli utilizzi brevi e saltuari del sistema.

Il **Contratto di servizio** che sarà sottoscritto in esito alla presente procedura di aggiudicazione avrà per oggetto la concessione della progettazione, produzione, installazione, messa in servizio, manutenzione e gestione di un sistema di bike-sharing evoluto, basato sull'utilizzo di biciclette "smart" e che funzioni anche senza dovere sempre garantire l'accoppiamento bicicletta/stallo, con la possibilità di allestire anche stazioni "virtuali".

Il servizio sarà affidato, dal punto di vista giuridico-amministrativo, in **regime di concessione di servizi**; tutti gli elementi del sistema forniti dall'affidatario e connessi al servizio di bike-sharing saranno e resteranno di proprietà del medesimo, dovendosi regolare 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 dei luoghi e delle pertinenze. È fatta salva la possibilità per il Comune, in caso di accordo fra le parti, di riscattarne anche solo parzialmente la proprietà a titolo gratuito.

### **1.5 Cronoprogramma, durata, sostenibilità economico-finanziaria.**

La città ha come obiettivo quello di concludere la procedura di aggiudicazione e la stipula del contratto entro dicembre 2017. Si prevede di proseguire successivamente con la fase di progettazione esecutiva e di realizzazione del sistema, stimandone la durata in sei mesi. Pertanto la prima fase principale del sistema dovrà essere installata e messa in funzione entro giugno 2018.

La delibera PG 73288/17 del 20 marzo 2017 prevede che l'affidamento del servizio in concessione abbia durata fino alla data del 31 dicembre 2023, con opzione per il Comune di estensione della durata per ulteriori due anni fino alla data del 31 dicembre 2025.

L'obiettivo della concessione è l'acquisto di un servizio (da finanziare quindi come spesa corrente) e non quello di finanziare un investimento in conto capitale; per definire la spesa necessaria a sostenere il progetto si è fatto 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 in cui la tecnologia è presente solo sulle biciclette.

Le voci di costo indicate di seguito sono associabili a sistemi costituiti da un mix di stazioni con e senza terminali, e da "smart-bikes" con blocco serratura sulla bicicletta. Esse variano da fornitore a fornitore e anche in funzione della scala del sistema e di specifiche esigenze.

Il **costo iniziale di investimento** 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 l'installazione dei sistemi di back-office (sistema di bigliettazione, software, centrale di controllo, ...) e l'organizzazione dei sistemi di front-office;
- le attrezzature per la manutenzione delle biciclette, il magazzino dei ricambi e i veicoli per il riequilibrio delle biciclette e/o per il rinnovo della flotta;
- lo sviluppo del sito web;
- la campagna di marketing per il lancio del servizio.

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:

- la gestione dei sistemi avviati, gli incassi, il monitoraggio e la rendicontazione;
- le attività di manutenzione programmata e di riparazione/sostituzione 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, ...) e di operatività del front-office.

Nel caso in oggetto, con il servizio affidato a un concessionario, si è stimato che i sistemi di bike-sharing di ultima generazione, basati su "smart-bikes" e caratterizzati dall'alleggerimento delle stazioni e delle loro funzioni, possano produrre una riduzione piuttosto consistente dei costi operativi rispetto ai sistemi classici a stazione fissa con terminale intelligente.

È stato stimato inoltre che i costi di redistribuzione costituiscono una quota significativa dei costi operativi: è quindi opportuno prevedere schemi tariffari che incentivino la resa delle biciclette alle stazioni e, in particolare, a quelle principali e più strutturate.

Ai concorrenti è chiesto di presentare un piano economico-finanziario per dare evidenza della sostenibilità del progetto. Sulla base di tale piano saranno individuate e regolate una serie di **compensazioni a favore del concessionario** da confermarsi a conclusione della procedura di gara. Vengono in via preliminare indicate le seguenti controprestazioni che saranno riconosciute al concessionario, da confermarsi a conclusione della procedura di dialogo competitivo:

- introiti derivanti dalla gestione del servizio per abbonamenti e introiti da utilizzi (secondo il quadro tariffario che sarà definito in sede di gara per garantire adeguate condizioni di sostenibilità del sistema);
- introiti derivanti dalla possibile sponsorizzazione del servizio da individuarsi a cura del concessionario (per esempio titolazione del servizio, spazi su biciclette, colonnine, pannelli/totem informativi, veicoli, sito web dedicato, ...);
- 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 sarà quello risultante dal ribasso previsto con l'offerta economica del concessionario rispetto al valore massimo di 800.000,00 (ottocentomila/00) euro (IVA compresa), di cui al successivo paragrafo 1.6.

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 previste da tali norme e regolamenti.

### **1.6 Importo a base di gara.**

Con la delibera PG 73288/17 del 20 marzo 2017 il Comune ha valutato che, tenuto conto delle attuali condizioni di mercato, il servizio che si intende sviluppare potrebbe non essere 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 assume come necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni della comunità locale, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale.

Il Comune ha rilevato che, per quanto attiene gli aspetti economico-finanziari, le somme massime necessarie per garantire l'equilibrio complessivo della concessione sono pari a 800.000,00 (ottocentomila/00) euro (IVA compresa) all'anno, per gli anni dal 2018 al 2023.



Il valore complessivo della concessione, per un periodo di sei anni, è quantificato dal Comune in complessivi 10,8 milioni di euro (oneri fiscali inclusi), di cui 4,8 milioni di euro coperti dalla compensazione per gli obblighi di servizio imposti al concessionario e 6,0 milioni di euro coperti dai ricavi da tariffa, dalle possibili sponsorizzazioni e da eventuali altri introiti, che sono previsti di spettanza del concessionario.

Il valore totale stimato di entità della concessione ammonta pertanto a 8.850.000,00 (ottomilioniottocentocinquantamila/00) euro, IVA esclusa.

In virtù dell'interesse economico generale che si riconosce a questo nuovo servizio, complementare al trasporto pubblico, il Comune concederà al medesimo un **diritto di esclusiva**, limitatamente al periodo di concessione previsto, da intendersi come concessione di spazi pubblici a qualunque titolo all'interno dell'area che sarà individuata in sede di gara come "area di copertura del sistema". 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 differenzia e si affianca alle diverse forme di noleggio già presenti in regime di libero mercato.

In sede di gara saranno definite forme di agevolazione a favore dell'affidatario per l'accesso e la sosta nelle aree a circolazione limitata, anche in deroga alle disposizioni vigenti, per i mezzi destinati alle operazioni di riequilibrio e di manutenzione delle biciclette e degli altri elementi che costituiscono il sistema di bike-sharing.

### **1.7 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, in base alla struttura tariffaria che sarà assunto dai concorrenti all'interno dei rispettivi piani economico-finanziari per il raggiungimento dell'equilibrio economico della gestione.

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

A titolo indicativo, 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 ferroviaria 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 (per esempio i 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 singolo viaggio o calcolato a minuti consumati, eliminando la franchigia gratuita.

Per quanto riguarda invece i **titoli brevi** destinati agli utilizzatori occasionali si propone, sempre 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 tre giorni o settimanale a costo fisso sempre con quota di spostamenti già inclusi (per esempio 90÷120 minuti/giorno gratuiti);
- titolo di viaggio per utenti occasionali puri, nella forma del singolo viaggio o 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: per esempio courtesy-bike prenotabili per visitatori del settore terziario o per clienti del settore ricettivo, ovvero gruppi di acquisto da parte di aziende, enti, .... Quest'ultima tipologia può contribuire in modo significativo a fare aumentare la redditività del sistema, anche 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 scontistica e di promozioni andranno sviluppate a sostegno di particolari eventi (per esempio in occasione delle domeniche ecologiche).

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, 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 evoluto che preveda sia stazioni fisse che stazioni "virtuali", possono 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. Si ammettono quindi anche tariffe profilate per favorire la gestione della flotta o per sanzionare comportamenti scorretti.

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'accesso al sistema dovrebbe essere il più possibile non discriminante, per 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.

L'interoperabilità con il **sistema di tariffazione integrata MiMuovo** della Regione Emilia-Romagna sarà considerato elemento premiale in sede di valutazione delle Offerte, di cui al successivo paragrafo 16.

In sede di dialogo potrà essere richiesto di prevedere un intervento sul sistema tariffario regolando condizioni integrate con le tariffe del servizio MiMuovoInBici regionale. Il costo di queste agevolazioni sarà, in tale eventualità, coperto da apposito specifico contributo comunale.

Un ulteriore elemento premiale sarà costituito dalla messa in atto di azioni sinergiche con altri sistemi di "sharing mobility" (servizi di car-sharing, servizi di logistica tramite cargo-bike-sharing, ...).

## **2. SOGGETTI AMMESSI ALLA GARA. REQUISITI.**

Possono partecipare alla procedura di gara i soggetti di cui all'art. 45 del d.lgs. 50/16 che non versino in una delle condizioni di esclusione di cui all'art. 80 del d.lgs. 50/16 e che entro la data di scadenza del termine per la presentazione delle Domande di partecipazione risultino iscritti alla CCIAA o ad altro ente equiparato.

Possono concorrere all'affidamento sia persone fisiche titolari di partita IVA, sia società, persone giuridiche, consorzi, GEIE. È consentita la partecipazione alla gara delle imprese idonee singole, raggruppate o che dichiarino di volersi raggruppare ai sensi e nelle forme di cui all'art. 48 del d.lgs. 50/16, che soddisfino a pena di esclusione i requisiti generali e quelli di capacità economico-finanziaria e tecnico-organizzativa, di cui al seguito (paragrafi 2.1 e 2.2).

I consorzi sono tenuti a indicare i consorziati per conto dei quali partecipano e a specificare le parti del servizio che saranno da questi ultimi, in caso di aggiudicazione, realizzate.

È fatto divieto ai concorrenti di partecipare in più di un raggruppamento temporaneo o consorzio ordinario di concorrenti, ovvero di partecipare alla gara anche in forma individuale qualora abbiano partecipato alla gara medesima in raggruppamento o consorzio ordinario di concorrenti. L'inosservanza di tali divieti comporta l'annullamento dell'aggiudicazione o la nullità del contratto, nonché l'esclusione dei concorrenti riuniti in raggruppamento o consorzio ordinario di concorrenti.

È consentita la partecipazione e la presentazione di Domande di partecipazione da parte di raggruppamenti e/o consorzi anche se non ancora costituiti. In tal caso la Domanda di partecipazione deve essere sottoscritta da tutti gli operatori economici che costituiranno i raggruppamenti temporanei o i consorzi ordinari di concorrenti e contenere l'impegno che, in caso di aggiudicazione della gara, gli stessi operatori conferiranno mandato collettivo speciale con rappresentanza a uno di essi, da indicare in sede di offerta e qualificato come mandatario, il quale stipulerà il contratto in nome e per conto dei mandanti.

Ai fini della costituzione del raggruppamento temporaneo gli operatori economici devono conferire, con un unico atto, mandato collettivo speciale con rappresentanza a uno di essi, detto mandatario. Il mandato deve risultare da scrittura privata autenticata. La relativa procura è conferita al legale rappresentante dell'operatore economico mandatario. Il mandato è gratuito e irrevocabile e la revoca per giusta causa non avrà effetto nei confronti della SRM.

Tutti gli operatori economici raggruppati o consorziati devono possedere i requisiti di carattere generale di cui all'art. 80 del d.lgs. 50/16.

Per la partecipazione degli operatori economici in raggruppamento temporaneo di impresa e dei consorzi ordinari si assumono a riferimento le previsioni stabilite dagli articoli 47 e 48 del d.lgs. 50/16. Per raggruppamento di tipo verticale si intende un raggruppamento di concorrenti in cui il mandatario esegua le

prestazioni indicate come principali anche in termini economici, i mandanti quelle indicate come secondarie; per raggruppamento orizzontale quello in cui gli operatori economici eseguono il medesimo tipo di prestazione. Ai fini della corretta partecipazione dei concorrenti in raggruppamento temporaneo di imprese verticale, si precisa che le prestazioni ritenute principali sono le seguenti:

- gestione delle interfacce del sistema a disposizione dell'utenza;
- pianificazione e coordinamento dell'erogazione del servizio nei confronti dell'utenza;
- gestione degli incassi derivanti dalla gestione del servizio.

Nella Domanda di partecipazione devono essere specificate le parti dell'affidamento che saranno eseguite dai singoli operatori economici riuniti.

Le associazioni temporanee fra imprese, i consorzi ex art. 2602 e seguenti c.c. e i Gruppi europei di interesse economico (GEIE) devono costituirsi in forma di società di capitali, anche consortile, ovvero società cooperativa, anche consortile, prima della sottoscrizione del contratto di servizio. La dichiarazione di impegno a costituirsi nelle forme suddette deve essere allegata alla Domanda di partecipazione.

L'Offerta dei concorrenti raggruppati determina la loro responsabilità solidale nei confronti della SRM, nonché nei confronti dei fornitori e degli eventuali sub-appaltatori. Al mandatario spetta la rappresentanza esclusiva, anche processuale, dei mandanti nei confronti della SRM per tutte le operazioni e gli atti di qualsiasi natura dipendenti dai servizi affidati, fino all'estinzione di ogni rapporto.

A pena di esclusione dalla gara, nel caso di raggruppamenti temporanei di imprese (RTI o ATI), consorzi ex artt. 2602 e seguenti c.c. e GEIE, le dichiarazioni relative ai requisiti di ordine generale e di capacità devono essere rese dai legali rappresentanti di tutte le imprese facenti parte del raggruppamento e partecipanti alla gara e, nel caso di società consortile, dai legali rappresentanti della società e dei soci che la stessa abbia indicato per la dimostrazione dei requisiti di carattere economico-finanziario e tecnico-organizzativo.

L'accertamento di una causa di esclusione in capo a un operatore economico raggruppato o consorziato o facente parte di un GEIE determina l'esclusione dalla gara dello stesso operatore economico e del raggruppamento o del consorzio o del GEIE di cui lo stesso faccia parte.

È vietata l'associazione in partecipazione. È vietata qualsiasi modificazione alla composizione dei raggruppamenti temporanei e dei consorzi ordinari di concorrenti rispetto a quella risultante dalla Domanda di partecipazione ovvero dall'impegno presentato con la Domanda di partecipazione, salve le eccezioni di legge. L'inosservanza dei divieti descritti nel presente paragrafo comporta l'annullamento dell'aggiudicazione e la nullità del contratto, nonché l'esclusione dei concorrenti riuniti in associazione o consorzio ordinario di concorrenti, concomitanti o successivi alla procedura di affidamento relativa ai medesimi servizi.

In conformità a quanto disposto dall'art. 89 del d.lgs. 50/16, il concorrente – singolo, consorziato o raggruppato – può soddisfare la richiesta relativa al possesso dei requisiti di carattere economico-finanziario e di capacità tecnico-organizzativa, avvalendosi dei requisiti di altro soggetto (cd. Ausiliario), nel rispetto delle modalità indicate nella documentazione di gara.

A tali fini, il concorrente allega alla Domanda di partecipazione tutta la documentazione richiesta dall'art. 8 del d.lgs. 50/16. L'Ausiliario deve possedere in proprio e a pena di esclusione tutti i requisiti di ordine generale di cui all'art. 80 del d.lgs. 50/16 e al presente Disciplinare di gara. Non è consentito, a pena di esclusione, che più di un concorrente si avvalga dello stesso Ausiliario e che partecipi alla gara come concorrente un'impresa indicata da un altro concorrente come Ausiliaria.

La dichiarazione del possesso dei requisiti di carattere generale, di capacità economico-finanziaria e di capacità tecnico-organizzativa deve essere allegata alla Domanda di partecipazione da parte di ogni concorrente e deve essere redatta mediante compilazione del **Documento di gara unico europeo (DGUE)**, in conformità al modello di formulario approvato con regolamento dalla Commissione europea.

Il Regolamento di esecuzione (UE) 2016/7 della Commissione del 5 gennaio 2016, che stabilisce il modello di formulario per il Documento di gara unico europeo (DGUE), è reperibile al seguente link:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2016:003:FULL&from=IT>

Il DGUE deve essere firmato da chi sottoscrive la Domanda di partecipazione.

## **2.1 Requisiti di capacità economico-finanziaria.**

Gli operatori economici interessati a partecipare alla gara sono tenuti a dimostrare la loro capacità economico-finanziaria mediante:

1. due **idonee referenze bancarie** rilasciate da istituti bancari o intermediari autorizzati ai sensi del decreto legislativo 1 settembre 1993, n. 385, riferite alla procedura e destinate alla SRM, attestanti che gli stessi intrattengono rapporti economici stabili con l'impresa, che questa ha un buon volume di affari e che offre sufficienti garanzie sul piano economico. Tutta la documentazione relativa alle

attestazioni degli istituti di credito deve essere rilasciata dagli stessi all'impresa richiedente e partecipante alla selezione su carta intestata, sottoscritta da soggetti abilitati e chiusa in un plico sigillato, intestato e datato con data antecedente o contestuale a quella di scadenza per la presentazione delle domande;

2. una dichiarazione, sottoscritta in conformità alle disposizioni del DPR 28 dicembre 2000 n. 445, concernente il **fatturato dell'impresa** relativo ai servizi oggetto di affidamento pari o superiore, nel triennio 2014/2015/2016, a complessivi 3.000.000,00 (tremilioni/00) euro, IVA esclusa.

Se un operatore economico che intende partecipare alla gara non è in grado, per giustificati motivi, ivi compreso quello concernente la costituzione o l'inizio dell'attività da meno di tre anni, di presentare gli elementi richiesti, può provare la propria capacità economico-finanziaria secondo quanto previsto al presente paragrafo mediante qualsiasi altro documento considerato idoneo dalla SRM, a fronte di specifica richiesta rivolta alla stessa.

Il secondo requisito di capacità economico-finanziaria deve essere posseduto per almeno il 50% dalla capogruppo o da una consorziata; la restante percentuale cumulativamente dalle mandanti o dalle altre consorziate; il requisito deve essere posseduto per il 100% dal raggruppamento o dal consorzio. Nel solo caso di raggruppamento orizzontale a ciascuna mandante è comunque richiesto di possedere almeno il 10% degli importi indicati.

## **2.2 Requisiti di capacità tecnico-organizzativa.**

Gli operatori economici interessati a partecipare alla gara sono tenuti a dimostrare la loro capacità tecnico-organizzativa mediante un concept sintetico di presentazione della propria organizzazione e mediante un **elenco degli affidamenti**, relativi a sistemi di bike-sharing, realizzati e gestiti e in corso di gestione nel periodo 2014/2017, delle date di avvio/conclusione e delle controparti, pubbliche o private. Tale elenco deve specificare anche il numero di biciclette, di stazioni e di stalli autorizzati in servizio a disposizione dell'utenza nel momento di maggiore espansione del servizio, nonché ricomprendere almeno un servizio di bike-sharing con caratteristiche analoghe a quelle oggetto del presente affidamento: basato sull'utilizzo di biciclette "smart", e su una tecnologia che consenta di non dover sempre garantire l'accoppiamento bicicletta/stallo, con la possibilità di allestire anche stazioni "virtuali".

Il requisito di capacità tecnico-organizzativa deve essere posseduto per almeno il 50% dalla capogruppo o da una consorziata; la restante percentuale cumulativamente dalle mandanti o dalle altre consorziate; il requisito deve essere posseduto per il 100% dal raggruppamento o dal consorzio.

## **2.3 Riduzione a quattro del numero di concorrenti.**

Ai sensi dell'art. 135, comma 2, del d.lgs. 50/16, la SRM, su indirizzo del Comune di Bologna, comunica che il numero massimo di concorrenti che sono invitati a partecipare alla fase successiva, di dialogo, è pari a quattro.

La selezione fra i concorrenti che avranno dimostrato di soddisfare i requisiti generali, di capacità economico-finanziaria e di capacità tecnico-organizzativa avviene facendo riferimento al requisito di capacità tecnico-organizzativa (paragrafo 2.2), oggettivo e non discriminatorio (misura delle esperienze correlate alle competenze previste in caso di esecuzione del contratto e delle risorse umane e materiali). In caso di parità fra due o più concorrenti sul primo criterio, la selezione avviene facendo riferimento al requisito di capacità economico-finanziaria (paragrafo 2.1), oggettivo e non discriminatorio, di cui al punto-elenco 2 (misura del fatturato del concorrente per l'area oggetto dell'attività prevista dal contratto e della capacità di investimento).

In particolare, si fa oggettivo riferimento al numero complessivo di servizi di bike-sharing di cui al paragrafo 2.2 basati sull'utilizzo di biciclette "smart", che funzionino anche senza dover sempre garantire l'accoppiamento bicicletta/stallo, con la possibilità di allestire anche stazioni "virtuali", che continuo/abbiano contato almeno 200 (duecento) biciclette autorizzate in servizio – a disposizione dell'utenza nel momento di maggiore espansione dei servizi. L'elenco degli affidamenti relativi ai servizi oggetto di gara, gestiti e in corso di gestione, previsto al punto-elenco richiamato, deve pertanto essere redatto col maggior dettaglio possibile; esso deve essere inoltre integrato di copia dei regolamenti d'uso relativi ai servizi richiamati, anche in lingua originale, perché possa verificarsi la rispondenza del servizio a quanto specificato.

In caso di parità sul primo criterio, si fa oggettivo riferimento al fatturato dell'impresa relativo ai servizi oggetto di affidamento pari o superiore nel triennio 2014/2015/2016. Anche la quantificazione del fatturato dell'impresa, previsto al punto-elenco richiamato, deve pertanto essere redatta col maggior dettaglio possibile.

Se il numero di concorrenti che soddisfano i criteri di selezione e i livelli minimi di capacità di cui al presente paragrafo è inferiore a quattro, la SRM prosegue comunque la procedura, invitando i concorrenti in possesso delle capacità richieste.

### 3. PRESA VISIONE DELLA DOCUMENTAZIONE DI GARA E SOPRALLUOGO.

La documentazione di gara è composta dai seguenti documenti:

- il **Bando**;
- il presente **Disciplinare di gara**, che contiene, al paragrafo 1, il Documento descrittivo del progetto di cui al comma 4 dell'art. 64 del d.lgs. 50/16, e che riporta tre Allegati;
- la **Relazione** ex art. 34, comma 20, DL 179/12, relativa alla presente procedura di gara. Essa, infatti, in coerenza col Disciplinare di gara, dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e di servizio universale, indicando le compensazioni economiche previste.

Essa è reperibile per un accesso gratuito, illimitato e diretto sul sito web della SRM, nella sezione "Amministrazione trasparente | Bandi di gara e contratti | 2017", al seguente link:

[http://www.srbologna.it/?page\\_id=1881](http://www.srbologna.it/?page_id=1881)

La documentazione di gara deve essere sottoscritta in ogni pagina per presa visione e accettazione da chi sottoscrive la Domanda di partecipazione e allegata alla Domanda di partecipazione stessa da ogni concorrente.

#### 3.1 Sopralluogo.

Al fine di elaborare in modo corretto la Soluzione da presentare nella seconda fase di gara, di cui al paragrafo 8, i concorrenti sono tenuti a effettuare un sopralluogo nella città di Bologna, in particolare con riferimento all'area indicata dal Comune nella cartografia e agli elementi di inquadramento di cui all'**Allegato 03**.

Il sopralluogo viene auspicabilmente effettuato da ciascun concorrente prima della presentazione della Domanda di partecipazione, in modo che ogni elemento che possa condizionare l'organizzazione della fase di erogazione del servizio sia stato valutato già all'atto della decisione di partecipare alla procedura di gara.

Al termine del sopralluogo, che è effettuato in proprio, senza che sia vincolante la presenza di personale incaricato dalla SRM o dal Comune, a pena di esclusione dalla gara, ciascun concorrente deve predisporre e sottoscrivere un documento, da elaborare col maggior dettaglio possibile, in forma di testo, ma che può includere anche immagini, video, ..., a conferma dell'effettuato sopralluogo. Tale **Verbale di sopralluogo** deve essere allegato al Documento di sintesi della Soluzione elaborata da ciascun concorrente.

### 4. PRIMA FASE. MODALITÀ DI PRESENTAZIONE DELLE DOMANDE DI PARTECIPAZIONE.

Il plico contenente la Domanda di partecipazione deve pervenire, pena l'esclusione, presso la sede della SRM, in via Calzoni 1/3 – 40128, Bologna, mediante plico sigillato, controfirmato sui lembi di chiusura, consegnato a mezzo postale con raccomandata con ricevuta di ritorno ovvero mediante corriere, ovvero consegnato a mano all'indirizzo della SRM indicato al paragrafo 0 e ricevuto da persona autorizzata, nel rispetto dei seguenti orari: dal lunedì al venerdì, dalle ore 9:00 alle ore 13:00.

La consegna deve essere effettuata entro e non oltre le ore 13:00 del giorno **18 agosto 2017**, venerdì.

Non sono accettati reclami o eccezioni nel caso in cui il plico, per qualsiasi motivo anche non imputabile al concorrente, non dovesse giungere nel termine o presso la sede sopraindicati. Il termine, salvo differimenti stabiliti e resi noti dalla SRM, è perentorio e pertanto eventuale documentazione ricevuta dopo la scadenza non è presa in considerazione, anche se sostitutiva o aggiuntiva e/o integrativa di quella già ricevuta.

Un eventuale differimento del termine di consegna del plico è comunicato mediante pubblicazione sul sito web della SRM, nella sezione "Amministrazione trasparente | Bandi di gara e contratti | 2017".

I plichi contenenti le domande di partecipazione sono aperti nella data stimata del **30 agosto 2017**, mercoledì, alle ore 9:30, presso la sede della SRM. Eventuali modifiche per motivazioni organizzative sono comunicate a tutti i concorrenti, via posta elettronica.

#### 4.1 Pagamento ANAC.

Ogni concorrente deve includere nel plico contenente la Domanda di partecipazione l'attestato del contributo versato all'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC), secondo le modalità e i termini di versamento della contribuzione stabiliti con provvedimento del Consiglio dell'Autorità nazionale anticorruzione, in attuazione dell'art. 1, commi 65 e 67, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266.

## 5. DOMANDE DI PARTECIPAZIONE. CONTENUTI.

All'esterno del plico contenente la Domanda di partecipazione devono essere riportati, pena l'esclusione, l'indicazione del nominativo e dell'indirizzo del concorrente, la dicitura: "**REALIZZAZIONE E GESTIONE DI UN SERVIZIO INNOVATIVO DI BIKE-SHARING NEL COMUNE DI BOLOGNA. DOMANDA**" e anche l'indirizzo di posta elettronica certificata (PEC) del concorrente, cui destinare ogni successiva comunicazione.

Il plico contenente la Domanda di partecipazione deve racchiudere, pena l'esclusione, la seguente documentazione:

- a. la domanda, sottoscritta dal legale rappresentante del concorrente, nel caso di raggruppamenti dal legale rappresentante dell'impresa mandataria o, nel caso di consorzio, del legale rappresentante del consorzio. In caso di RTI non ancora costituito, la domanda è sottoscritta da tutti i soggetti che costituiranno il raggruppamento. Qualora la domanda sia sottoscritta da un procuratore, sono indicati gli estremi della procura e deve essere dichiarato il potere conferitogli di rappresentanza e/o di firma di documentazione/offerte per appalti pubblici; in alternativa può essere allegata copia della procura, rilasciata in forma di scrittura privata autenticata o di atto pubblico. La domanda deve essere accompagnata da fotocopia di documento di identità in corso di validità del/i sottoscrittore/i;
- b. il DGUE di cui al precedente paragrafo 2, eventualmente in più copie, sottoscritto/i e accompagnato/i da fotocopia di documento di identità in corso di validità del sottoscrittore;
- c. copia integrale della documentazione di gara sottoscritta in ogni pagina per piena accettazione, accompagnata da fotocopia di documento di identità in corso di validità del sottoscrittore;
- d. copia del Patto di integrità in materia di contratti pubblici del Comune di Bologna, sottoscritto in ogni pagina per piena accettazione, accompagnato da fotocopia di documento di identità in corso di validità del sottoscrittore;
- e. in caso di raggruppamenti, copia dell'atto pubblico o della scrittura privata autenticata, da cui risulti il mandato collettivo speciale con conferimento della rappresentanza irrevocabile all'impresa associata, qualificata capogruppo-mandataria, che esprime l'offerta in nome e per conto proprio e delle mandanti;
- f. in caso di RTI o consorzio non costituito, la dichiarazione di impegno a costituirsi in forma di società di capitali, anche consortile, ovvero società cooperativa, anche consortile, prima della sottoscrizione del contratto di servizio;
- g. la documentazione comprovante l'avvenuto versamento del contributo all'ANAC;
- h. la documentazione comprovante la costituzione, a garanzia della Domanda di partecipazione e nel rispetto delle prescrizioni e modalità individuate dall'art. 93 del d.lgs. 50/16, della cauzione provvisoria, pari al 2% (due per cento) dell'importo a base di gara, nonché l'impegno del fideiussore a rilasciare la garanzia fideiussoria definitiva per l'esecuzione del contratto, qualora il concorrente risultasse affidatario. In caso di raggruppamento temporaneo o consorzio non ancora costituiti la garanzia deve essere intestata e sottoscritta da tutti i componenti del raggruppamento o del consorzio. La fideiussione, a scelta del concorrente, può essere bancaria o assicurativa o rilasciata dagli intermediari finanziari iscritti nell'elenco speciale di cui all'art. 107 del d.lgs. 385/93, che svolgono in via esclusiva o prevalente attività di rilascio di garanzie, a ciò autorizzati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. La garanzia deve prevedere espressamente la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, la rinuncia all'eccezione di cui all'art. 1957, comma 2, del codice civile, nonché l'operatività della garanzia medesima entro 15 (quindici) giorni naturali consecutivi, a semplice richiesta scritta della SRM. La garanzia definitiva deve avere validità estesa ai 18 (diciotto) mesi successivi il termine di scadenza del contratto;
- i. l'attestazione di essere informato, ai sensi e per gli effetti del d.lgs. 196/03, che i dati personali raccolti sono trattati, anche con strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale la dichiarazione viene resa, accompagnata da fotocopia di documento di identità in corso di validità del sottoscrittore;
- j. un documento che attesta che l'operatore può essere verificato tramite AVCPASS (PASSOE);
- k. un concept sintetico di presentazione della propria organizzazione;
- l. un supporto informatico (CD/DVD non riscrivibile, memoria usb, ..., in formato Acrobat.pdf, con etichetta non alterabile e non rimovibile, riportante il timbro e la firma del legale rappresentante del concorrente) che riporti ogni documento cartaceo contenuto nel plico contenente la Domanda di partecipazione.

La SRM si impegna a non esigere prove o giustificativi già presenti nella documentazione valida già disponibile.

Il richiamato Patto di integrità è reperibile al seguente link:

<http://atti.comune.bologna.it/bandidigara/bandidigara.nsf/0/A2ACEB81CD1CA381C1257E42004A4376/%24FILE/Allegato%204%20Patto%20di%20Integrit%C3%A0.pdf?Open>

Il soggetto che sottoscrive la Domanda di partecipazione rimane il medesimo per tutta la durata della procedura di affidamento: non sono ammesse nelle fasi successive Soluzioni o Offerte che siano presentate da soggetti diversi da quelli che hanno superato la prima fase della procedura.

### **5.1 Soccorso istruttorio.**

Le carenze di qualsiasi elemento formale della Domanda di partecipazione possono essere sanate attraverso la procedura di soccorso istruttorio di cui all'art. 83, comma 8, del d.lgs. 50/16.

### **6. DOMANDE DI PARTECIPAZIONE. CHIARIMENTI.**

È possibile ottenere chiarimenti sulla presente procedura di gara, nella fase di elaborazione della Domanda di partecipazione, mediante la proposizione di quesiti scritti da inoltrare all'indirizzo di posta elettronica certificata (PEC) **srmbologna@pec.it**, a condizione che tali quesiti siano trasmessi, esclusivamente in lingua italiana, entro le ore 13:00 del giorno **21 luglio 2017**, venerdì. Non sono, pertanto, fornite risposte ai quesiti pervenuti successivamente al termine indicato.

Le risposte a tutte le richieste presentate in tempo utile sono pubblicate in forma anonima sul sito web della SRM, nella sezione "Amministrazione trasparente | Bandi di gara e contratti | 2017" entro le ore 13:00 del giorno **28 luglio 2017**, venerdì.

Un eventuale differimento del termine di consegna della Domanda di partecipazione può determinare un differimento dei termini di cui al presente paragrafo. Esso è comunicato mediante pubblicazione sul sito web della SRM, nella sezione "Amministrazione trasparente | Bandi di gara e contratti | 2017".

### **7. DOMANDE DI PARTECIPAZIONE. OPERAZIONI DI GARA.**

Scaduto il termine per la ricezione delle Domande di partecipazione, la SRM comunica ai concorrenti via PEC, all'indirizzo che è fornito ai sensi di quanto previsto al precedente paragrafo 6, la data nella quale è organizzata l'apertura dei plichi.

La valutazione delle Domande di partecipazione è effettuata da una **commissione**, eventualmente interna, composta di dipendenti della SRM e/o comunali, a tal fine nominata dalla SRM, successivamente alla scadenza del termine fissato per la presentazione delle Domande di partecipazione.

La commissione, presieduta dal presidente e composta da esperti tecnici nelle materie oggetto di valutazione, può operare solamente alla presenza di tutti i componenti.

I lavori della commissione, con le modalità e il procedimento di seguito specificati, si terranno in seduta riservata, con l'eccezione della/e seduta/e relativa/e all'apertura dei plichi contenenti le Domande di partecipazione. Può assistere alle sedute non riservate il legale rappresentante del concorrente o non più di una persona per ciascun concorrente, munita di specifica autorizzazione/delega scritta rilasciata dal legale rappresentante. In caso di raggruppamenti l'autorizzazione/delega è rilasciata dal legale rappresentante della società mandataria. All'autorizzazione/delega deve essere allegata fotocopia di documento di identità in corso di validità del sottoscrittore.

Il presidente, nella data comunicata ai concorrenti, presso la sede della SRM, in seduta pubblica, dichiarata aperta la gara e acquisite le credenziali dei soggetti presenti, dà lettura dell'elenco delle buste pervenute.

Alla presenza degli intervenuti, la commissione verifica la tempestività della ricezione dei plichi contenenti le Domande di partecipazione nei termini assegnati, nonché il rispetto delle altre modalità prescritte per la trasmissione degli stessi (con riferimento al sigillo, alle firme sui lembi di chiusura, all'indicazione del nominativo, indirizzo del mittente e dicitura esterna). Quindi la commissione procede all'apertura dei plichi al fine di verificare, sempre in seduta pubblica, la documentazione contenuta.

In seduta riservata, la commissione procede quindi alla valutazione dei contenuti dei plichi, accertando l'esistenza, la regolarità formale e la completezza dei documenti richiesti. La commissione procede all'esclusione del Concorrente che ha presentato la documentazione in modo non conforme a quanto previsto dal presente Disciplinare, salvo quanto previsto al precedente paragrafo 6.

La valutazione è condotta anche in presenza di un'unica Domanda di partecipazione valida, purché sia valutata conforme e adeguata. In caso di un'unica Domanda di partecipazione valida, ma ritenuta non conforme e/o adeguata, la SRM si riserva la facoltà di esperire procedura negoziata nel rispetto della normativa vigente.

Terminati i lavori della commissione relativamente alla valutazione delle Domande di partecipazione, il presidente comunica alla SRM l'esito delle valutazioni condotte, comprensivo della graduatoria dei concorrenti redatta in esito alla valutazione puntuale dei requisiti ai sensi del precedente paragrafo 2.3.

Quest'ultima valutazione permette alla SRM di individuare il riferimento dei quattro concorrenti che sono invitati a partecipare alla fase di dialogo.

La SRM è impegnata a documentare lo svolgimento della presente procedura di aggiudicazione, in tutte le sue fasi, fino alla sottoscrizione del Contratto di servizio. A tale scopo, dalla fase di valutazione delle Domande di partecipazione fino alla chiusura del procedimento di aggiudicazione con la sottoscrizione del contratto di servizio, garantisce la conservazione di una documentazione sufficiente a giustificare le decisioni adottate in tutte le fasi della procedura di affidamento. La documentazione è successivamente conservata per almeno cinque anni a partire dalla data di aggiudicazione del servizio, ovvero, in caso di pendenza di una controversia, fino al passaggio in giudicato della relativa sentenza.

## **8. SECONDA FASE. PRESENTAZIONE DELLE SOLUZIONI. OPERAZIONI DI GARA.**

Esperita l'operazione di riduzione a quattro del numero di concorrenti, la SRM invita simultaneamente e per iscritto, via PEC, i concorrenti selezionati a partecipare alla fase di dialogo. L'invito è redatto in modo che non siano fornite informazioni che possano avvantaggiare determinati partecipanti rispetto ad altri.

L'invito contiene i documenti, le informazioni e i dati che sono messi a disposizione per la redazione delle Soluzioni, esso inoltre può eventualmente anticipare un **calendario delle sedute** su cui sarà articolata la fase di dialogo.

Con l'invito a partecipare al dialogo è richiesta la presentazione delle Soluzioni, l'invito prevede le modalità di presentazione del plico contenente la Soluzione presentata da ciascuno dei quattro concorrenti, selezionati come specificato al precedente paragrafo 2.3 e invitati alla fase di dialogo. In analogia con il sistema delle Offerte, ciascun concorrente non può presentare più di una Soluzione.

Esso, in particolare, specifica la data entro la quale il plico deve pervenire, pena l'esclusione, presso la sede della SRM, in via Calzoni 1/3 – 40128, Bologna.

## **9. SOLUZIONI. CONTENUTI.**

All'esterno del plico contenente la Soluzione devono essere riportati, pena l'esclusione, l'indicazione del nominativo e dell'indirizzo del concorrente, la dicitura: **"REALIZZAZIONE E GESTIONE DI UN SERVIZIO INNOVATIVO DI BIKE-SHARING NEL COMUNE DI BOLOGNA. SOLUZIONE"**.

Ogni busta contenente una Soluzione deve contenere, pena l'esclusione, la documentazione contrattuale destinata a regolare l'affidamento, in particolare la seguente documentazione essenziale:

1. il **Contratto di servizio**, da sottoscrivere con la SRM (sono di competenza della SRM il presidio del contratto e il relativo monitoraggio) e con il Comune (sono di competenza del Comune la regolazione del servizio e i flussi economico-finanziari);
2. la **Carta del servizio** e il **Regolamento d'uso**, da rendere disponibile all'utenza;
3. l'organizzazione del **"test / focus-group"**, di cui al successivo paragrafo 12;
4. uno **Studio di fattibilità economico-finanziaria** della Soluzione proposta;
5. un **Documento di sintesi**, che dovrà evidenziare – in linguaggio non tecnico – le peculiarità del sistema e riprendere i principali contenuti dei precedenti documenti;
6. il **Verbale di sopralluogo**, di cui al paragrafo 3.1;
7. un eventuale ulteriore documento riportante **Informazioni aggiuntive**, che i concorrenti intendano trasmettere alla SRM per una più completa rappresentazione del sistema.

### **9.1 Il Contratto di servizio. Contenuti minimi.**

Devono essere definiti e regolati:

- a) l'oggetto e la durata dell'affidamento; le modalità di pagamento del canone richiesto;
- b) il dimensionamento e le caratteristiche tecniche dei diversi elementi che compongono il sistema (biciclette, stazioni di prelievamento e rilascio, stalli di aggancio, terminali, colonnine o altri oggetti informativi, ...); il personale in attività;
- c) le modalità e i tempi di fornitura e messa in opera del sistema; il programma di esercizio (l'area servita e le modalità di funzionamento in termini di giorni e orari, regole di accesso, lingue da utilizzare, ...), le sue eventuali varianti;
- d) le modalità di gestione organizzativa del servizio (svolgimento dell'attività di ribilanciamento, delle attività di manutenzione programmata e straordinaria, delle attività di front-office e back-office, ...); le modalità di relazione col pubblico (attività di comunicazione e promozione, sito web, reclami e indennizzi, ...); le funzionalità e la sicurezza del sistema informatico di gestione dei dati;
- e) il sistema tariffario, le sue eventuali varianti, e la gestione dei sistemi di pagamento;
- f) gli indicatori dei livelli di servizio e gli standard di funzionamento (quantitativi, qualitativi e di soddisfazione dell'utenza. Fra questi, dovranno essere ricompresi almeno i parametri di cui al



precedente paragrafo 1.4, e inoltre quelli di cui all'**Allegato 04**); le modalità di misura, monitoraggio e rendicontazione; il dettaglio minimo di riferimento spaziale e temporale;

- g) il sistema premi/penali;
- h) il sub-appalto;
- i) le garanzie; le assicurazioni;
- j) la decadenza, la revoca e il recesso;
- k) il regime di esclusiva.

## **9.2 La Carta del servizio e il Regolamento d'uso. Contenuti minimi.**

Devono essere definiti e regolati:

- a) l'inquadramento della società che eroga il servizio e le caratteristiche del servizio stesso;
- b) la disponibilità delle biciclette in servizio (la fase di prelevamento, di marcia, eventuale di sosta e di rilascio delle biciclette);
- c) la relazione con la clientela (presso punti di contatto e on-line, in termini di assicurazione, di sanzioni, ...) e la gestione dei relativi dati;
- d) le regole per il personale che eroga il servizio; le regole per l'accesso e l'utilizzo del servizio;
- e) i reclami e gli indennizzi;
- f) gli indicatori di qualità e di soddisfazione dell'utenza da pubblicare regolarmente; le modalità di distribuzione dei documenti.

## **9.3 L'organizzazione del "test / focus-group" (paragrafo 11.1).**

Devono essere descritte e proposte:

- a) le localizzazioni interne all'area presso le quali sarà organizzato il "test / focus-group";
- b) le modalità organizzative del momento di "test / focus-group";
- c) le modalità di misurazione dell'efficacia e del gradimento del sistema.

## **9.4 Lo Studio di fattibilità economico-finanziaria. Contenuti minimi.**

deve essere elaborato un piano economico-finanziario che illustri la sostenibilità della componente economico-finanziaria della Soluzione presentata. Devono essere valutati e predisposti dai concorrenti:

- a) la domanda potenziale e stimata, in esito a fenomeni di diversione modale e di elasticità;
- b) il prospetto analitico dei costi di investimento e dei costi operativi annui;
- c) la struttura tariffaria e le relative entrate;
- d) le entrate diverse da quelle tariffarie, e la relativa articolazione;
- e) le proposte per l'integrazione con il trasporto pubblico e altre forme di trasporto, ... insieme con i rispettivi effetti;
- f) una relazione, sottoscritta su ogni pagina dal soggetto che presenta la Soluzione, che dimostri che il concorrente ha tenuto conto, nella redazione della Soluzione nel suo complesso, di ogni vincolo derivante dalla documentazione di gara.

## **9.5 Il Documento di sintesi. Contenuti minimi.**

Il Documento di sintesi deve evidenziare e valorizzare in linguaggio non tecnico le peculiarità del sistema e riprendere e descrivere le principali caratteristiche di funzionamento del sistema stesso. Si può fare largo uso di schemi, infografiche, fotografie e disegni, con l'obiettivo di rendere immediatamente chiare le proprietà e le qualità proposte per il sistema.

Ogni plico contenente una Soluzione deve infine contenere un supporto informatico (CD/DVD non riscrivibile, memoria usb, ..., in formato Acrobat.pdf, con etichetta non alterabile e non rimovibile, riportante il timbro e la firma del legale rappresentante del concorrente) che riporti ogni documento cartaceo contenuto nel plico contenente la Soluzione.

## **10. SOLUZIONI. CHIARIMENTI.**

É possibile ottenere chiarimenti sulla presente procedura di gara, nella fase di elaborazione della Soluzione, mediante la proposizione di quesiti scritti da inoltrare all'indirizzo di posta elettronica certificata (PEC) **srbologna@pec.it**, a condizione che tali quesiti siano trasmessi, esclusivamente in lingua italiana, entro il termine comunicato con l'invito alla fase di dialogo. Non sono, pertanto, fornite risposte ai quesiti pervenuti successivamente al termine indicato.

Le risposte a tutte le richieste presentate in tempo utile vengono trasmesse ai concorrenti invitati alla fase di dialogo al loro indirizzo di posta elettronica certificata (PEC) entro il termine comunicato con l'invito alla fase di dialogo. Esse sono anche pubblicate in forma anonima sul sito web della SRM, contestualmente all'invio, nella sezione "Amministrazione trasparente | Bandi di gara e contratti | 2017".

Poiché le risposte da trasmettere ai concorrenti e pubblicare costituiscono un'informazione a corredo della Soluzione da presentare, i quesiti devono includere l'indicazione puntuale dei contenuti riservati che ciascun concorrente non autorizza siano comunicati agli altri concorrenti nell'ambito delle risposte da fornire.

Un eventuale differimento del termine di consegna della Soluzione può determinare un differimento dei termini di cui al presente paragrafo. Esso è comunicato ai concorrenti invitati alla fase di dialogo al loro indirizzo di posta elettronica certificata (PEC).

## **11. TERZA FASE. DIALOGO.**

La SRM avvia con i concorrenti selezionati una fase di dialogo, finalizzato all'individuazione e alla definizione dei mezzi più idonei a soddisfare le esigenze del Comune. Nella fase di dialogo possono discutere con i concorrenti selezionati tutti gli aspetti caratterizzanti l'affidamento e tutti i contenuti delle Soluzioni; costituisce riferimento prioritario per la valutazione delle Soluzioni l'insieme dei criteri di aggiudicazione, di cui al successivo paragrafo 16.

Anche durante la fase di dialogo la SRM garantisce la parità di trattamento di tutti i concorrenti. A tal fine, non è fornita alcuna informazione che possa avvantaggiare determinati concorrenti rispetto ad altri.

La SRM è impegnata, conformemente all'art. 53 del d.lgs. 50/16, a non rivelare agli altri concorrenti le Soluzioni proposte o altre informazioni riservate comunicate da un concorrente partecipante alla fase di dialogo, senza l'accordo espresso per iscritto di quest'ultimo.

Ai sensi del comma 8 dell'art. 64 del d.lgs. 50/16, la SRM comunica che la fase di dialogo può svolgersi in stadi successivi in modo da ridurre il numero di Soluzioni da discutere durante la fase del dialogo. Se del caso, ciò avviene applicando i criteri di aggiudicazione stabiliti nel presente Disciplinare al paragrafo 16.

La SRM prosegue la fase di dialogo finché non è in grado di individuare la soluzione che possa soddisfare le esigenze del Comune, di cui al successivo paragrafo 12.

A condurre le operazioni proprie della fase di dialogo per la SRM è il gruppo di lavoro di cui al precedente paragrafo 0. Il gruppo di lavoro, coordinato dalla SRM, potrà operare solamente alla presenza di tutti i componenti.

### **11.1 Presentazione del sistema. "Test / Focus-group".**

La SRM anticipa che prima del termine della fase di dialogo è prevista l'organizzazione di un momento di presentazione pratica del sistema ("test") presso una o più localizzazioni interne all'area di cui al paragrafo 1.4. Questi momenti sono previsti durare una mezza giornata ed essere pianificati in sostanziale sequenzialità fra loro; la SRM si riserva di allargare la partecipazione a tali dimostrazioni ad altre parti interessate ("focus-group"). La proposta di organizzazione di tali momenti deve essere oggetto delle Soluzioni presentate dai concorrenti, fin dalla prima stesura.

## **12. QUARTA FASE. PRESENTAZIONE DELLE OFFERTE. OPERAZIONI DI GARA.**

Esperita la fase di dialogo, la SRM informa della sua conclusione simultaneamente e per iscritto, via PEC, i concorrenti. In particolare, la SRM informa i concorrenti rimanenti nel caso, di cui al precedente paragrafo 11, sia stato ridotto il numero di Soluzioni discusse e ciò abbia determinato la riduzione del numero di concorrenti partecipanti alla fase di dialogo.

In esito alla fase di dialogo, la SRM procede a invitare i concorrenti ammessi a presentare la loro Offerta, ciascun concorrente non può presentarne più di un'Offerta. A tal fine, la **Lettera di invito** contiene un documento redatto dalla SRM con l'indicazione degli elementi minimi qualificanti la soluzione prescelta in esito al dialogo condotto, in base alla quale i concorrenti redigono la loro Offerta.

L'invito prevede le modalità di presentazione del plico contenente l'Offerta di ciascuno dei concorrenti rimanenti in esito alla conduzione della fase di dialogo.

Esso, in particolare, specifica la data entro la quale il plico deve pervenire, pena l'esclusione, presso la sede della SRM, in via Calzoni 1/3 – 40128, Bologna.

## **13. OFFERTE. CONTENUTI.**

All'esterno del plico contenente l'Offerta devono essere riportati, pena l'esclusione, l'indicazione del nominativo e dell'indirizzo del concorrente, la dicitura: "**REALIZZAZIONE E GESTIONE DI UN SERVIZIO INNOVATIVO DI BIKE-SHARING NEL COMUNE DI BOLOGNA. OFFERTA**".

In analogia con quanto previsto per la fase precedente di presentazione delle Soluzioni, ogni plico contenente un'Offerta deve contenere, pena l'esclusione, due buste contenenti la documentazione contrattuale che regolerà l'affidamento (busta 1 – "Offerta tecnico-qualitativa"; busta 2 – "Offerta economica"), in coerenza con quanto previsto al precedente paragrafo 9. La Lettera di invito specificherà i contenuti delle buste, anche a integrazione delle specifiche minime di cui al precedente paragrafo 9.

Ogni plico contenente un'Offerta deve infine contenere un supporto informatico (CD/DVD non riscrivibile, memoria usb, ..., in formato Acrobat.pdf, con etichetta non alterabile e non rimovibile, riportante il timbro e la firma del legale rappresentante del concorrente) che riporti ogni documento cartaceo contenuto nel plico contenente l'Offerta.

Le Offerte non devono prevedere riserve o condizioni diverse da quelle previste dalla documentazione di gara, né possono essere espresse in modo indeterminato o facendo riferimento ad altre Offerte, proprie o di altri.

L'Offerta presentata è vincolante per il concorrente per un periodo di 180 (centottanta) giorni naturali consecutivi dal termine previsto per la presentazione delle Offerte medesime. Decorso tale termine, il concorrente avrà facoltà di svincolarsi dalla propria Offerta. Il concorrente non può chiedere alla SRM o al Comune la restituzione della documentazione di offerta, né rimborsi o indennizzi di qualsiasi natura, salvo quanto previsto al successivo paragrafo 17.

#### **14. OFFERTE. CHIARIMENTI.**

È possibile ottenere chiarimenti sulla presente procedura di gara, nella fase di elaborazione dell'Offerta, mediante la proposizione di quesiti scritti da inoltrare all'indirizzo di posta elettronica certificata (PEC) **srbologna@pec.it**, a condizione che tali quesiti siano trasmessi, esclusivamente in lingua italiana, entro il termine comunicato con l'invito alla fase di presentazione delle Offerte. Non sono, pertanto, fornite risposte ai quesiti pervenuti successivamente al termine indicato.

Le risposte a tutte le richieste presentate in tempo utile sono trasmesse ai concorrenti invitati alla fase di presentazione delle Offerte al loro indirizzo di posta elettronica certificata (PEC) entro il termine comunicato con l'invito alla fase di presentazione delle Offerte.

Un eventuale differimento del termine di consegna dell'Offerta può determinare un differimento dei termini di cui al presente paragrafo. Esso è comunicato ai concorrenti invitati alla fase di presentazione delle Offerte al loro indirizzo di posta elettronica certificata (PEC).

#### **15. OFFERTE. OPERAZIONI DI GARA. VERIFICA DI ANOMALIA DELLE OFFERTE.**

Scaduto il termine per la ricezione delle Offerte, la SRM comunica ai concorrenti via PEC, all'indirizzo che è fornito ai sensi di quanto previsto al precedente paragrafo 5, la data nella quale è organizzata l'apertura dei plichi.

La valutazione delle Offerte è effettuata da una **Commissione giudicatrice**, a tal fine nominata dalla SRM, successivamente alla scadenza del termine fissato per la presentazione delle Offerte.

I lavori della Commissione, con le modalità e il procedimento di seguito specificati, si tengono in seduta riservata, con l'eccezione della/e seduta/e relativa/e all'apertura dei plichi contenenti le Offerte. Può assistere alle sedute non riservate il legale rappresentante del concorrente o non più di una persona per ciascun concorrente, munita di specifica autorizzazione/delega scritta rilasciata dal legale rappresentante. In caso di raggruppamenti l'autorizzazione/delega è rilasciata dal legale rappresentante della società mandataria. All'autorizzazione/delega deve essere allegata fotocopia di documento di identità in corso di validità del sottoscrittore.

La Commissione, presieduta dal Presidente e composta da esperti tecnici nelle materie oggetto di valutazione, può operare solamente alla presenza di tutti i componenti.

Il Presidente, nella data comunicata ai concorrenti, presso la sede della SRM, in seduta pubblica, dichiarata aperta la gara e acquisite le credenziali dei soggetti presenti, dà lettura dell'elenco delle buste pervenute.

Alla presenza degli intervenuti, la Commissione verifica la tempestività della ricezione dei plichi contenenti le Offerte nei termini assegnati, nonché il rispetto delle altre modalità prescritte per la trasmissione degli stessi.

Quindi, in seduta riservata, la Commissione procede all'apertura dei plichi contenenti i documenti relativi alla componente tecnico-qualitativa. La Commissione procede alla valutazione delle componenti tecnico-qualitative dell'Offerta, attribuendo a ciascun concorrente il relativo punteggio sulla base delle formule e tenendo conto dei criteri indicati al successivo paragrafo 17.

Su richiesta della Commissione, anche in esito a un confronto con la SRM, le Offerte possono essere chiarite, precisate e perfezionate. Tuttavia le precisazioni, i chiarimenti, i perfezionamenti o i complementi delle informazioni non possono avere l'effetto di modificare gli aspetti essenziali dell'Offerta o del servizio, compresi i requisiti e le esigenze indicati nella documentazione di gara, qualora le variazioni rischino di falsare la concorrenza o di avere un effetto discriminatorio.

A condurre le operazioni di eventuale chiarimento, precisazione e perfezionamento è la Commissione di cui al presente paragrafo, avvalendosi eventualmente della collaborazione del gruppo di lavoro già richiamato.

La Commissione procede all'esclusione di quelle Offerte i cui elementi tecnico-qualitativi non raggiungano il punteggio minimo di 45 (quarantacinque) punti.

Terminati i lavori della Commissione relativamente alla valutazione delle componenti tecnico-organizzative dell'Offerta, la Commissione procede, in seduta pubblica, all'apertura dei plichi contenenti i documenti relativi alla componente economica, relativi alle Offerte ammesse.

In tale sede, il Presidente della Commissione rende noto l'esito della valutazione delle componenti tecnico-qualitative delle Offerte, dando lettura dei punteggi assegnati dalla Commissione a ciascuna Offerta e rendendo noti gli estremi delle Offerte escluse. Nella medesima seduta pubblica si procede quindi all'apertura e all'esame dei plichi contenenti i documenti relativi alla componente economica, relativa alle Offerte ammesse, e leggendo i dati offerti dai concorrenti.

Successivamente, la Commissione, in seduta riservata, procede all'esame e alla verifica delle componenti economiche presentate, nonché alla verifica dell'esistenza di eventuali Offerte anomale.

La valutazione è condotta anche in presenza di un'unica Offerta valida, purché sia valutata conforme e adeguata. In caso di un'unica Offerta valida, ma ritenuta non conforme e/o adeguata, la SRM si riserva la facoltà di esperire procedura negoziata nel rispetto della normativa vigente.

#### **15.1 Verifica di anomalia. Art. 95 del d.lgs. 50/16.**

I concorrenti forniscono alla Commissione, su richiesta scritta della SRM, la quale assegna un termine di almeno 15 (quindici) giorni naturali consecutivi, spiegazioni per iscritto sugli elementi proposti con le Offerte se queste appaiono anormalmente basse, sulla base di un giudizio tecnico sulla congruità, serietà, sostenibilità e realizzabilità dell'Offerta.

La congruità delle Offerte è valutata sulle Offerte che presentano sia i punti relativi al prezzo, sia la somma dei punti relativi agli altri elementi di valutazione, entrambi pari o superiori ai quattro quinti dei corrispondenti punti massimi previsti dalla documentazione di gara.

Le spiegazioni fornite possono riferirsi, in particolare, a economie di processo di fabbricazione dei prodotti e/o dei servizi prestati; alle soluzioni tecniche prescelte o a condizioni eccezionalmente favorevoli di cui dispone il concorrente per fornire i prodotti e/o per prestare i servizi; all'originalità delle forniture e/o dei servizi proposti dal concorrente.

#### **16. SISTEMA DI VALUTAZIONE DELLE OFFERTE. CRITERI.**

La Commissione valuta le Offerte ricevute sulla base dei seguenti criteri di aggiudicazione, che sono definitivamente formalizzati dalla SRM con la Lettera di invito di cui al paragrafo 12:

- criterio tecnico-qualitativo n. 1 – **caratteristiche e 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 (strumenti per l'informazione all'utenza, messa a disposizione di e-bike, ...); modalità di rendicontazione e monitoraggio del funzionamento del sistema (tipo di dati, report forniti, loro periodicità, ...) [max **32÷35/100** punti];
- criterio tecnico-qualitativo n. 2 – **caratteristiche e qualità delle soluzioni gestionali e organizzative.** Organizzazione, risorse e modalità di gestione e manutenzione del servizio; struttura e articolazione del quadro tariffario, anche con riferimento agli obiettivi di ottimizzazione del servizio descritti nella documentazione di gara e organizzazione delle modalità di abbonamento/pagamento; interoperabilità con sistema MiMuovo, 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 [max **22÷25/100** punti];
- criterio tecnico-qualitativo n. 3 – **organizzazione, qualifiche ed esperienza** del personale effettivamente impiegato nell'erogazione del servizio [max **6÷8/100** punti];
- criterio tecnico-qualitativo n. 4 – date di **avvio** e di **messa a regime** del sistema [max **4÷6/100** punti];
- criterio tecnico-qualitativo n. 5 – **estensione del servizio fornito**, in termini di maggiore numero di stazioni e di biciclette installate. Incrementi del numero di biciclette oltre il valore complessivo di

1.500 sono possibili, ma non saranno considerati ai fini della valutazione del presente criterio [max **4÷5/100** punti];

- criterio economico n. 1 – importo del canone annuo in carico al Comune di Bologna, a parziale copertura del costo annuale di gestione e manutenzione e del costo di ammortamento del sistema [max **20/100** punti];
- criterio economico n. 2 – prezzo di fornitura degli elementi standard (biciclette, terminali, pannelli informativi, stalli di aggancio, ...), in caso di richiesta di ampliamento del sistema durante il periodo della concessione, nonché il prezzo per il Comune di Bologna per lo spostamento di una singola stazione standard [max **5/100** punti].

Il totale del punteggio assegnabile in esito alla valutazione degli elementi tecnico-qualitativi è pari a **75/100** punti; il totale del punteggio assegnabile in esito alla valutazione degli elementi economici è pari a **25/100** punti.

La SRM anticipa che la maggior parte del punteggio complessivo massimo di cui ai punti precedenti è assegnata alle Offerte dei concorrenti con metodi oggettivi di riconoscimento del merito.

È prevista una soglia di sbarramento a 45 (quarantacinque) punti: la componente tecnico-qualitativa dell'offerta deve conseguire un punteggio almeno pari a 45 (quarantacinque) punti, in caso di attribuzione di un punteggio inferiore la componente economica dell'offerta non è oggetto di valutazione e pertanto il relativo plico resta sigillato e non considerato dalla Commissione, con la conseguenza che il concorrente è escluso dalla procedura di gara.

Si procede, successivamente, alla riparametrazione sui criteri tecnico-qualitativi di cui è composta l'offerta tecnica, ai sensi della delibera ANAC n. 1005 del 21 settembre 2016 – Linee Guida n. 2, di attuazione del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, recante "Offerta economicamente più vantaggiosa".

Le Lettere di invito di avvio della fase di presentazione delle Offerte possono dettagliare più approfonditamente tale articolazione in sub-criteri, a integrazione del presente Disciplinare, in esito a quanto emerso nella fase di dialogo. La SRM garantisce che da tale operazione non consegue la modifica sostanziale di elementi fondamentali dell'Offerta o dell'affidamento, comprese le esigenze e i requisiti definiti nella documentazione di gara, ovvero che non si rischia di falsare la concorrenza o creare discriminazioni.

La SRM dispone fin d'ora, altresì, che è prevista la relazione fra il gruppo di lavoro, di cui al paragrafo 0, e la Commissione di valutazione delle Offerte, affinché, in particolare, su sua richiesta possano essere condotte negoziazioni con il concorrente che risulti aver presentato l'Offerta economicamente più vantaggiosa, al fine di confermare gli impegni finanziari o altri termini contenuti nell'Offerta, attraverso il completamento dei termini del Contratto di servizio, della Carta del servizio, del Regolamento d'uso e/o del piano economico-finanziario precedentemente l'adozione del provvedimento di aggiudicazione.

## **17. AGGIUDICAZIONE E STIPULAZIONE DEL CONTRATTO DI SERVIZIO.**

La SRM ha facoltà di interrompere o annullare o revocare in qualsiasi momento la procedura di gara o di non procedere ad alcun affidamento senza che alcun concorrente possa vantare diritti, interessi o aspettative di sorta, né richieste di rimborsi, indennizzi o risarcimenti ad alcun titolo.

Terminati i lavori della Commissione relativamente alla valutazione delle Offerte, il Presidente comunica alla SRM l'esito delle valutazioni condotte. Quest'ultima valutazione permette alla SRM di individuare il riferimento del concorrente aggiudicatario.

L'aggiudicazione è effettuata in favore dell'Offerta ritenuta economicamente più vantaggiosa, dunque in favore del concorrente che l'ha presentata. La SRM, entro i 15 (quindici) giorni successivi all'aggiudicazione, provvede a darne formale comunicazione al primo classificato e agli altri concorrenti in graduatoria, assegnando al primo un congruo termine per la trasmissione dei documenti richiesti a comprova delle dichiarazioni rese in sede di gara.

L'aggiudicazione diviene efficace a esito dei controlli relativi alle dichiarazioni presentate in sede di gara dall'aggiudicatario.

In esito alle verifiche di cui sopra, l'Amministratore unico della SRM assume la decisione di aggiudicazione, comunicata all'aggiudicatario entro un termine non superiore a 5 (cinque) giorni.

In caso di esito negativo dei controlli, l'ente aggiudicatore provvede a revocare la proposta di aggiudicazione e ad avanzare la stessa al secondo concorrente in graduatoria.

Il termine entro il quale si deve addvenire alla sottoscrizione del Contratto di servizio, con indicazione della documentazione necessaria, è tempestivamente comunicato all'aggiudicatario. La sottoscrizione del Contratto di servizio deve comunque avvenire decorso il termine di 35 (trentacinque) giorni dalla

comunicazione dell'aggiudicazione, salvo differimento espressamente concordato tra la SRM e l'aggiudicatario.

Si ricorda che l'aggiudicatario, prima della sottoscrizione del contratto, a garanzia delle prestazioni ivi indicate, è obbligato a costituire la cauzione definitiva nel rispetto delle prescrizioni di cui alla documentazione di gara.

Qualora l'aggiudicatario non sottoscriva il contratto di servizio nel termine stabilito si procede alla revoca dell'aggiudicazione.

La SRM, all'atto dell'aggiudicazione, comunica al Comune il riferimento dei concorrenti che hanno partecipato al dialogo competitivo e presentato una regolare Offerta, in particolare se tale Offerta abbia superato la soglia di 45 punti relativamente agli elementi tecnico-qualitativi di cui al paragrafo 16, i quali si rivolgono al Comune medesimo per il riconoscimento di una somma di 25.000,00 (venticinquemila/00) euro, comprensivi di oneri fiscali se e in quanto dovuti) per ciascuno, con l'eccezione del concorrente che è risultato affidatario della concessione.

La SRM trasmette al Comune l'atto di aggiudicazione al fine della costituzione degli impegni di spesa sia nei confronti dell'affidatario sia per il riconoscimento delle somme di cui al punto precedente.

## **18. ALLEGATI.**

Sono allegati al presente Disciplinare i seguenti documenti:

**Allegato 01** – Delibera PG 73288/17 del 20 marzo 2017 del Consiglio del Comune di Bologna.

**Allegato 02** – PEBS, "Policy framework for smart public-use bike-sharing".

**Allegato 03** – Elementi di inquadramento.

**Allegato 04** – Livelli di servizio minimi.

28 giugno 2017