

**CONCESSIONE PER L'ESERCIZIO DEL CAR-SHARING A FLUSSO LIBERO
NEL TERRITORIO DI BOLOGNA,
CHIARIMENTI.**

In data 25 luglio è stata presentata una richiesta di chiarimento. Nel seguito il quesito e il relativo chiarimento.

Quesito 1. Si chiede se la manifestazione di interesse possa essere presentata da un raggruppamento temporaneo di concorrenti non ancora costituito, secondo quanto previsto dall'art. 48, comma 8, del d.lgs. 50/16 e smi.

Chiarimento 1. Si conferma.

In data 5 settembre è stata presentata una richiesta di chiarimento. Nel seguito i quesiti e i relativi chiarimenti.

Quesito 2. Relativamente alla gratuità della sosta negli stalli a pagamento, le "eccezioni puntuali" dovrebbero essere evitate al fine di non indurre in errore i clienti che solitamente hanno regole chiare e semplici nella fruizione del servizio (es. "tutti i parcheggi con striscia blu sono accessibili e gratuiti"). Qualora inevitabili tali "eccezioni" dovranno essere chiaramente evidenziate con segnaletica stradale a cura e spese di SRM.

Chiarimento 2. Una lettura attenta dell'Avviso permette di distinguere cosa succede allo stato attuale e cosa l'Amministrazione è impegnata a realizzare entro l'avvio del servizio.

Oggi la regolazione della circolazione in ambito urbano bolognese consente oggi alle auto del car-sharing l'accesso alle zone a traffico limitato (ZTL) e alle corsie riservate, nonché è prevista la gratuità della sosta negli stalli a pagamento, salve alcune eccezioni puntuali.

Entro l'avvio della fase sperimentale, l'amministrazione comunale verificherà in dettaglio le ordinanze vigenti con l'impegno di confermare, per i veicoli del car-sharing a flusso libero, il libero accesso alle ZTL (con specifica eccezione per le aree pedonali) e la gratuità indifferenziata della sosta negli stalli a pagamento, anche a rotazione, nonché negli stalli riservati ai residenti.

Si conferma il testo dell'Avviso.

Quesito 3. Per ciò che riguarda la consegna dei libretti di circolazione si richiede di poter ritenere sufficiente l'invio delle targhe dei veicoli su file excel o eventualmente l'invio con mail delle scansioni pdf dei libretti, visto che l'invio del documento in originale non è possibile.

Chiarimento 3. Si può intendere che è trasmesso il data-base dei dati dei mezzi e che è contestualmente consegnata copia dei libretti mediante trasmissione della scansione pdf.

Quesito 4. Si chiede di valutare la possibilità di apporre il logo di SRM esclusivamente sul portellone posteriore della vettura.

Chiarimento 4. La manifestazione di interesse potrà proporre questa soluzione; essa sarà accettata, poiché la specifica tematica riveste una rilevanza molto contenuta.

Quesito 5. In relazione al numero minimo di veicoli della flotta secondo quanto previsto all'Art. 6, si richiede di rivedere l'Art. 7 portando la dimensione minima dell'area a 15 km quadrati (tale area potrà comunque essere successivamente ampliata sia per l'aumento di flotta dei singoli operatori che per l'ingresso di nuovi operatori sulla città di Bologna).

Chiarimento 5. In esito a specifico confronto col Settore Mobilità sostenibile e Infrastrutture del Comune di Bologna, la SRM ha modificato l'Avviso.

Esso prevede ora che:

- il servizio debba essere garantito in un'area della dimensione di almeno 15 km² (quindici chilometri quadrati), calcolati unendo i punti di termine di estensione dell'area sulla viabilità comunale, ricompresa entro i limiti del perimetro del centro abitato, di cui alla Carta unica del territorio, definita con deliberazione di approvazione del Consiglio comunale n. 133 del 14 luglio 2008;
- la manifestazione di interesse debba descrivere l'eventuale evoluzione della dimensione dell'area e la sua tempistica con riferimento alle ipotesi di crescita della flotta e/o di ingresso di nuovi operatori.

Quesito 6. L'Articolo 8 prevede la fatturazione mensile dei canoni per gli operatori mentre non è prevista la modalità di gestione dei "canoni non goduti", ossia dei canoni pagati su auto che sono successivamente uscite dalla flotta per cause di forza maggiore (es. demolizione o furto).

Si richiede di poter effettuare una fatturazione annuale con conguaglio dei canoni non goduti (in misura dei giorni pagati e non fruiti) in detrazione dei pagamenti successivi.

Chiarimento 6. Poiché riferita al mese precedente, la fatturazione mensile prevista dall'Avviso non determina problemi sul fronte del canone non dovuto.

La manifestazione di interesse potrà proporre la soluzione di prevedere la fatturazione annuale, anticipata, con la previsione del conguaglio sull'annualità successiva. Essa sarà accettata, poiché per la SRM tale opzione non è peggiorativa. Il canone non dovuto dovrà naturalmente corrispondere a mezzi non utilizzati, la cui non operatività dovrà essere prontamente comunicata alla SRM.

Quesito 7. Con riferimento all'Art. 13 si richiede una sua integrazione al fine di specificarne diversamente cadenza e contenuti. Con riferimento al primo punto, la cadenza richiesta all'operatore dovrà essere trimestrale (con invio entro 20 giorni dalla fine del trimestre di riferimento). Con riferimento al secondo punto si chiede che i contenuti della reportistica possano essere i seguenti:

1. Report noleggi:

città
targa
*codice utente anonimizzato **
data_ora_inizio
data_ora_fine
luogo_inizio
luogo_fine
lat_inizio
lon_inizio
lat_fine
lon_fine
distanza
tempo_in_movimento
tempo_in_sosta

2. Report anagrafica persone fisiche:

*codice utente anonimizzato **
data iscrizione
genere
data nascita
cap
città
provincia
stato cliente (attivo / cessato)
data cessazione

3. Report utenti derivati (utilizzi avvenuti a Bologna da parte di clienti che hanno impostato altra città "di preferenza" per il servizio):

*codice utente anonimizzato **
città di preferenza
genere
data nascita

4. Riepilogo della flotta:

numero di veicoli "nominali"
numero medio di veicoli "disponibili" al netto delle auto non disponibili per motivi indipendenti dall'operatore (es. auto rubate/demolite)
numero medio di veicoli "attivi" (al netto dei mezzi fermi per manutenzione)

Chiarimento 7. L'Avviso anticipa la previsione secondo la quale la manifestazione di interesse dovrà anticipare un esempio di reportistica, eventualmente integrandone le previsioni, nonché evidenziando ogni eventuale problematica che imponga la revisione delle informazioni e/o delle tempistiche previsti.

In questo senso, in esito a specifico confronto col Settore Mobilità sostenibile e Infrastrutture del Comune di Bologna, la SRM anticipa che una manifestazione di interesse che portasse questa proposta di reportistica (quattro report, con cadenza trimestrale e trasmissione entro 20 giorni naturali consecutivi dal termine del trimestre di riferimento) sarà accettata.

Quesito 8. Con riferimento al primo capoverso dell'Art. 15, si richiede l'integrazione con il seguente testo: "il contratto di servizio regolerà alcune fattispecie di penale, che non troveranno applicazione in tutti i casi in cui l'evento dal quale scaturirebbe l'applicazione delle stesse non sia causato da atto o fatto doloso dell'operatore".

Chiarimento 8. In esito a specifico confronto col Settore Mobilità sostenibile e Infrastrutture del Comune di Bologna, la SRM ha modificato l'Avviso.

Esso prevede ora che il contratto di servizio regoli alcune fattispecie di penale, che non saranno applicate solo nei casi in cui l'operatore dimostri che le cause del ritardo o dell'inadempimento sono dovute a eventi esterni straordinari, indipendenti dalla propria responsabilità.

In data 25 settembre è stata presentata una richiesta di chiarimento. Nel seguito il quesito e il relativo chiarimento.

Quesito 9. Tenuto conto di alcune specificità del car-sharing, in termini di completa informatizzazione delle operazioni afferenti l'individuazione delle auto, l'avvio e il termine dei noleggi e, in genere, la disponibilità del servizio si richiede se eventuali criticità legate ai sistemi informativi e telematici dei gestori o attività di manutenzione/sviluppo degli stessi, tali da determinare una momentanea sospensione del servizio, possano essere considerate interruzioni del servizio. Si specifica che, salvo casi non dipendenti dalla volontà del gestore (es. guasti o cadute di sistema), le sospensioni del servizio per interventi di manutenzione saranno programmate nelle fasce di minor impatto sul servizio e opportunamente comunicate alla clientela.

Chiarimento 9. Al fine di dare una risposta esaustiva al quesito formulato, si ritiene opportuno, in via preliminare, illustrare brevemente il contesto giuridico nel cui ambito deve essere collocato il servizio di car-sharing oggetto dell'Avviso, anche al fine di dirimere altri possibili dubbi relativi alle modalità di gestione del servizio. In conformità a quanto disposto dalla LR 30/98 – e anche in linea con gli obiettivi perseguiti dalla "ICS Iniziativa Car-Sharing", la cui Convenzione è stata sottoscritta anche dal Comune di Bologna – il modello di car-sharing configurato dall'Avviso rientra nella nozione di servizio pubblico locale di mobilità, complementare al TPL (comma 5, art. 24, LR 30/98).

I servizi pubblici, ancorché aperti alla concorrenza, in considerazione della loro rispondenza a bisogni collettivi devono dunque concretarsi in prestazioni "universalmente" garantite e accessibili a tutti i destinatari: il che significa che devono essere garantiti agli utenti a prescindere dalla loro condizione economica, personale e sociale; devono rispettare i principi di parità di trattamento, adeguatezza e continuità; devono essere offerti a prezzi accessibili; devono corrispondere a determinati livelli di qualità e di accettabilità sotto il profilo sociale, culturale e ambientale. La garanzia di "universalità" dunque si limita a imporre il raggiungimento di un obiettivo, costituito dalla fruizione collettiva e quanto più diffusa di prestazioni essenziali a garanzia dei diritti degli utenti, vietando limitazioni all'accesso del servizio motivate da atteggiamenti "discriminatori" o comunque immotivati. Non significa che non possano essere previste limitazioni o interruzioni nell'erogazione del servizio, laddove le stesse siano motivate dal gestore e rese note all'utenza, purché permanga una vocazione universale. Tanto più considerando, come si deve, che il car-sharing è un servizio pubblico non essenziale, bensì complementare al più ampio servizio di Tpl.

ICS, per esempio, declina in questo senso il concetto di accessibilità (e dunque di universalità del servizio): "il servizio di car-sharing, in quanto servizio di mobilità complementare a quello di trasporto di linea, deve essere accessibile a tutti gli utenti dotati dei minimi requisiti per poter utilizzare legittimamente le autovetture e assicurare l'esecuzione dei pagamenti e pertanto non può essere organizzato attraverso il modello di associazione a numero chiuso, ma al più attraverso una forma di abbonamento attivabile da tutti coloro che desiderano usufruire dei servizi e che sono dotati di tali requisiti".

La garanzia di universalità la si raggiungerà dunque individuando obblighi contrattuali in capo al gestore che definiranno standard e prestazioni minime da garantire agli utenti (come già indicato nell'Avviso) e che confluiranno all'interno del contratto di servizio. Gli stessi principi di universalità così identificati (obblighi contrattuali) saranno inoltre compendati in quello specifico strumento di regolazione a garanzia degli utenti, costituito dalla carta dei servizi, che individuerà, in concreto, i diritti dei destinatari delle prestazioni e le regole cui i gestori devono conformarsi.

Tanto premesso, tornando allo specifico contenuto del quesito ricevuto, il regolamento di fruizione del servizio dovrà prevederne e normarne l'erogazione affinché questa sia garantita, in termini di obiettivo e standard minimo, per tutti i giorni dell'anno e per 24 ore/giorno. La definizione contrattuale di sospensioni necessarie per aggiornamenti, per manutenzioni, e per casi non dipendenti dalla volontà del gestore, così come di altre limitazioni per l'accesso al servizio, nonché delle modalità di comunicazione all'utenza, affinché

queste non si non si configurino come interruzioni o limitazioni non giustificate di accesso al servizio, dovrà essere proposta in sede di presentazione della manifestazione di interesse.

Ancora, con riferimento al **quesito 9**: successivamente, la Regione Emilia-Romagna con propria LR 25/2017, ha modificato la qualificazione di car-sharing prevista dalla LR 30/98. Ai sensi dell'art. 24, comma 5 quater, LR 30/98, il car-sharing rientra tra i servizi di mobilità complementari al trasporto pubblico regionale e locale. In esito alla modifica normativa, è venuta meno la qualificazione del car-sharing come servizio pubblico.

Conseguentemente si rivede il chiarimento al **quesito 9**, pubblicato in data 18 ottobre 2017.

Nel seguito il testo aggiornato.

Chiarimento 9. In conformità a quanto disposto dalla LR 30/98 modificata dalla LR 25/17, il modello di car-sharing rientra tra i servizi di mobilità complementari al trasporto pubblico regionale e locale (art. 24, comma 5quater, LR 30/98).

In esito alla diversa qualificazione del car-sharing e a specifico confronto con il Settore Mobilità sostenibile e Infrastrutture del Comune di Bologna, la SRM ha modificato l'Avviso.

Esso prevede ora all'articolo 9 che il regolamento di fruizione del servizio dovrà prevederne e normarne l'erogazione affinché questa sia garantita, per almeno 300 giorni/anno e per almeno 18 ore/giorno, salvo eventuali criticità legate ai sistemi informativi e telematici dei gestori, ad attività di manutenzione/sviluppo degli stessi e/o analoghe, tali da determinare una momentanea sospensione del servizio (è auspicato che le sospensioni del servizio per interventi di manutenzione siano programmate nelle fasce di minor impatto sul servizio e opportunamente comunicate alla clientela).

La definizione contrattuale di sospensioni necessarie per aggiornamenti, per manutenzioni, e per casi non dipendenti dalla volontà del gestore, così come di altre limitazioni per l'accesso al servizio, nonché delle modalità di comunicazione all'utenza dovrà essere proposta in sede di presentazione della manifestazione di interesse.

In data 24 maggio è stata presentata una richiesta di chiarimento. Nel seguito il quesito e il relativo chiarimento.

Quesito 10. Si rappresenta che per l'esercizio delle attività di car-sharing il concorrente intende acquisire la disponibilità degli autoveicoli mediante noleggio a lungo termine (NLT). Tale noleggio prevede, oltre alla fornitura dell'autoveicolo, prestazioni accessorie collegate al noleggio, quali ad esempio assicurazione e manutenzione ordinaria e straordinaria.

Si precisa che per qualunque servizio accessorio di cui sopra, l'utente finale del car-sharing non avrà alcun rapporto con la società noleggiatrice, bensì esclusivamente con il concorrente. Si precisa altresì che il corrispettivo verso la società di NLT non prevede alcuna alea di rischio, ma è predeterminato per tutta la durata contrattuale.

Ciò posto, si chiede di confermare che tale contratto NLT non configuri un subappalto.

Chiarimento 10. La SRM ritiene che il noleggio dei mezzi, per come descritto e configurato con la richiesta di chiarimento trasmessa, e non contemplando un rapporto diretto tra noleggiatore e utenza, non possa essere inquadrato nella fattispecie giuridica del subappalto, rilevante ai sensi della normativa dettata in tema di appalti e concessioni pubbliche.

(aggiornamento al 30 maggio 2018)