

Comune di Bologna

PROCEDURA RISTRETTA PER L’AFFIDAMENTO DELLA GESTIONE DEL PIANO SOSTA
E DI SERVIZI/ATTIVITÀ COMPLEMENTARI ALLA MOBILITÀ
RELAZIONE EX ART. 34, COMMA 20, DL 179/12

Il comma 20 dell'art. 34 del DL 179/12 stabilisce che "per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste".

Il comma 25bis dell'art. 13 del DL 145/13 stabilisce che "gli enti locali sono tenuti a inviare le relazioni di cui all'articolo 34, commi 20 e 21, del DL 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, all'Osservatorio per i servizi pubblici locali, istituito presso il Ministero dello sviluppo economico nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente e comunque senza maggiori oneri per la finanza pubblica, che provvederà a pubblicarle nel proprio portale telematico contenente dati concernenti l'applicazione della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica sul territorio".

La presente relazione è pertanto inviata, contestualmente alla pubblicazione sul sito della SRM, per posta elettronica certificata all'indirizzo osservatorio.spl@pec.sviluppoeconomico.gov.it

La SRM - Reti e Mobilità Srl, società del Comune e della Città metropolitana di Bologna, soggetta a direzione e coordinamento del Comune e della Città metropolitana di Bologna, nonché organizzata e operante in conformità al modello in-house providing di cui all'ordinamento comunitario e italiano, si appresta a bandire la gara per l'affidamento di cui all'oggetto, in virtù di specifica convenzione sottoscritta col Comune di Bologna (Rep. 4797 del 23 gennaio 2020).

La presente relazione ricalca sostanzialmente quella già redatta dal Comune di Bologna, Settori Partecipazioni societarie e Mobilità sostenibile, con la collaborazione della SRM, per l'affidamento degli stessi servizi/attività nel 2013/2014, nonché quella successiva, redatta dalla SRM, per l'analogo affidamento nel 2017/2018.

Nei paragrafi che seguono sono puntualmente trattati i temi previsti.

INFORMAZIONI DI SINTESI.

Oggetto dell'affidamento. Gara per l'affidamento delle attività afferenti il Piano sosta e di servizi/attività complementari alla mobilità.

Ente aggiudicatore. SRM - Reti e Mobilità Srl, dietro delega e su indirizzo del Comune di Bologna.

Tipo di affidamento. Concessione.

Modalità di affidamento. Affidamento tramite gara mediante procedura ristretta. La presente procedura di gara è svolta in attuazione della deliberazione del Consiglio Comunale di Bologna PG 409771/19, del 16 settembre 2019, avente per oggetto "INDIRIZZI PER L’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI LINEA DEL BACINO BOLOGNESE E DI QUELLI AFFERENTI IL PIANO SOSTA E DEI SERVIZI AD ESSO COMPLEMENTARI", la quale conferma gli indirizzi di cui alla deliberazione del Consiglio Comunale di Bologna PG 60086/2017 del 13 marzo 2017.

Durata del contratto. Il contratto ha durata massima fino al 31 agosto 2024. È possibile regolare un'estensione di durata dell'affidamento per ragioni di interesse pubblico e per il solo tempo necessario al ri-affidamento dei servizi/attività oggetto di affidamento.

Nuovo affidamento o adeguamento di servizio già attivo. Nuovo affidamento.

Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare. Comune di Bologna, con eventuale estensione a porzioni dell'area metropolitana.

Soggetto responsabile della compilazione. Nominativo. Tommaso BONINO.

Ente di riferimento. SRM - Reti e Mobilità Srl.

Area/servizio. Dirigente coordinatore.

Telefono. +39 051 361328

E-mail. tommaso.bonino@srm Bologna.it

PEC. srm Bologna@pec.it

Data di redazione. 24 gennaio 2020.

A. RAGIONI PER LA FORMA DI AFFIDAMENTO PRESCELTA.

Con deliberazione PG 409771/19, del 16 settembre 2019, avente per oggetto "INDIRIZZI PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI LINEA DEL BACINO BOLOGNESE E DI QUELLI AFFERENTI IL PIANO SOSTA E DEI SERVIZI AD ESSO COMPLEMENTARI" il Consiglio comunale, nell'ambito della normativa di riferimento, in particolare del d.lgs. 50/16, ha approvato gli indirizzi in ordine all'affidamento dei servizi afferenti al Piano sosta e di servizi/attività a esso complementari, preliminari all'indizione di una procedura a evidenza pubblica.

La delibera è allegata alla presente relazione in quanto essa costituisce parte integrante della presente relazione.

B. SUSSISTENZA DEI REQUISITI PREVISTI DALL'ORDINAMENTO EUROPEO PER LA FORMA DI AFFIDAMENTO PRESCELTA.

L'affidamento sarà regolato mediante contratto di servizio.

La forma di affidamento prescelta risulta assolutamente in linea con le previsioni più stringenti e virtuose allo stato indicate dalla normativa europea e dalla normativa italiana.

C.1. CONTENUTI SPECIFICI DEGLI OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE.

I servizi/attività che vengono unitariamente posti in gara, in ragione della loro complementarità, sono i seguenti:

1. gestione della **sosta regolamentata su strada** e del relativo incasso; acquisto, installazione e manutenzione della relativa segnaletica stradale, dei dispositivi tecnologici e delle apparecchiature di pagamento a servizio della sosta regolamentata stessa. In particolare acquisto, installazione, sostituzione e manutenzione dei parcometri; acquisto, installazione e manutenzione della segnaletica verticale e orizzontale afferente le aree oggetto di affidamento; predisposizione e distribuzione di strumenti di pagamento alternativi (abbonamenti, voucher cosiddetti "gratta e sosta", "mobile", ...). L'affidatario dovrà garantire, all'interno del perimetro di affidamento (Perimetro del Piano sosta esclusa l'Area Fiera), l'accessibilità e la chiara individuazione degli spazi di sosta e della relativa regolamentazione attraverso la segnaletica, nonché la possibilità per l'utenza di fruire della sosta in maniera conforme;

2. **accertamento** delle violazioni del Codice della Strada relativamente alla sosta, svolto dagli ausiliari del traffico ai sensi della L. 127/97, art. 17, commi 132 e 133. L'affidatario dovrà garantire, all'interno del perimetro di affidamento (Perimetro del Piano sosta esclusa l'Area Fiera), la piena usabilità degli spazi di sosta e un regolare avvicendamento mediante la prevenzione e l'accertamento;
3. gestione della **sosta a pagamento in struttura**, con monitoraggio e manutenzione, ordinaria e straordinaria, secondo quanto concordato col Comune di Bologna, delle infrastrutture adibite all'uso di parcheggio;
4. gestione completa del **rilascio di contrassegni/permessi** regolati dal Comune di Bologna in materia di mobilità sostenibile, inclusi i contrassegni "H - handicap";
5. servizi/attività inerenti la **mobilità ciclistica**, anche di promozione.

È inoltre previsto che l'affidatario acquisisca dall'attuale gestore (TPER SpA) il **ramo d'azienda** al momento impiegato per l'erogazione del servizio. Questa previsione è dettata, principalmente, dall'evoluzione che le operazioni hanno avuto a tutt'oggi, tale da determinare pratiche e specializzazioni tecniche e professionali che sono in capo a operatori esperti, cui sono accompagnati beni e contratti altrettanto essenziali per l'erogazione del servizio, in piena continuità di regolarità e livello qualitativo.

Il servizio di cui al **punto 1** concerne l'organizzazione e la gestione della sosta su demanio stradale; si tratta quindi della gestione di infrastruttura definibile come "monopolio naturale" per il quale non si ritiene opportuna la gestione concorrenziale frazionata da parte di una pluralità di soggetti.

Il servizio di cui al **punto 2** comprende l'attività di controllo e sanzionamento prevista e regolata dall'art. 17, commi 132 e 133, della Legge 127/97, da esercitarsi da parte del soggetto affidatario per garantire il buon funzionamento del piano complessivo della mobilità e della sosta.

Relativamente al servizio di cui al **punto 3** è necessario premettere che parte dei parcheggi oggetto del presente provvedimento ha funzioni volte anche a favorire l'interscambio modale, che rendono preferibile la gestione in maniera unitaria al complessivo Piano sosta, anche dal punto di vista dell'equilibrio economico, visto che la potenzialità di ricavo spesso non consente, per le caratteristiche specifiche, la copertura dei costi di gestione, in relazione alla necessità di standard elevati di qualità e di politiche tariffarie calmierate per l'incentivazione del loro utilizzo. Vi sono invece nel territorio comunale altri parcheggi pubblici, realizzati e quindi gestiti dai concessionari mediante il sistema del project financing e della concessione di costruzione e gestione (Michelino, Piazza VIII Agosto, Sant'Orsola, Ex Manifattura). Vi sono inoltre sul territorio numerosi parcheggi privati, anche di elevate dimensioni, che forniscono prestazioni analoghe a quelle da affidare (parcheggio a ore e contratti di abbonamento), in regime di libera concorrenza, senza contingentamento e a prezzi liberi di mercato, secondo le disposizioni di cui al DPR 480/01.

L'affidatario è tenuto a garantire la messa a norma e manutenzione straordinaria dei parcheggi, nel rispetto della progettazione di fattibilità tecnica ed economica delle opere da eseguire prodotta dal Comune, nonché delle specifiche previste dai Regolamenti. L'affidatario è impegnato ad approntare per l'approvazione del Comune gli ulteriori progetti successivi alla fase preliminare e, in seguito, a implementare ogni previsione progettuale, nel pieno rispetto di ogni normativa applicabile, in particolare del d.lgs. 50/16. Il Comune riconosce all'affidatario un importo per l'esecuzione dei lavori, a titolo di necessarie e coerenti variazioni della remunerazione contrattuale, a detrazione del canone spettante.

Il servizio di cui al **punto 4**, relativo al rilascio ai cittadini dei titoli abilitativi all'accesso e alla sosta nelle zone regolamentate, costituisce esercizio di funzioni amministrative pubbliche, il che rende indispensabile l'individuazione da parte del Comune del soggetto cui vengono affidate tali funzioni. Tale soggetto svolge altresì funzione di interfaccia informativa complessiva e coordinata sul complesso delle attività costituenti il Piano sosta.

I servizi/attività di cui al **punto 5** (mobilità ciclistica) non prevedono la concessione di un'esclusiva e attengono prevalentemente alla realizzazione delle politiche di promozione dell'uso della bicicletta.

È evidente la complementarietà tra i diversi servizi/attività e funzioni, che rende maggiormente gestibile la relazione, anche contrattuale, con il Comune di Bologna che realizza le sue politiche di mobilità attraverso scelte combinate di incentivo/vincolo connesse con le operazioni di cui trattasi. La complessità della gestione

delle politiche di mobilità, regolate dal PGTU e fra loro strettamente interrelate, rende necessario concentrare in un unico soggetto attività complesse e decisive per il funzionamento di molti servizi, tutte strettamente correlate con l'attività principale tanto che in alcuni casi risultano praticamente inscindibili.

L'affidamento a un unico soggetto consente altresì al Comune una maggiore flessibilità nella gestione delle politiche tariffarie e delle aree di sosta anche in funzione delle turbolenze di sistema dovute, fra l'altro alla cantierizzazione di opere pubbliche attraverso massima flessibilità nella definizione delle modifiche alle aree a pagamento con gli inevitabili impatti sulla generazione dei ricavi, a partire dalla fase di progettazione degli interventi, opportunità di garantire la certezza e la celerità negli interventi tecnici di modifica della segnaletica e delle infrastrutture di pagamento, contestuale modifica della progettazione e della programmazione delle attività di controllo della regolarità della sosta.

Rispetto a tali servizi sono inoltre presenti economie di scala (diminuzione del costo aziendale medio unitario di produzione), nonché soprattutto di gamma (beneficio in termine di riduzione di costi totali che l'azienda può ottenere se produce due determinati beni insieme anziché separatamente), che ne rendono conveniente l'affidamento simultaneo.

Sulla gestione delle operazioni affidate grava l'obbligo di servizio pubblico universale e di applicazione delle tariffe amministrate, che si propone la finalità strategica e generale di diminuzione della circolazione del mezzo privato. Affiancano il vincolo tariffario numerose, specifiche e articolate previsioni contrattuali, riconducibili agli standard di qualità attesi sinteticamente richiamati dal contratto medesimo, in particolar modo riferibili all'attività di accertamento svolta dall'affidatario ai sensi della legge 127/97 e al ramo d'azienda di cui è previsto l'obbligo di acquisizione.

C.2. MODALITÀ DI REMUNERAZIONE CONTRATTUALE.

Nel pieno rispetto della normativa e degli indirizzi espressi dal Comune di Bologna in merito, i servizi/attività sono affidati in regime di concessione e retribuiti al gestore come specificato:

- le operazioni di gestione della sosta regolamentata su strada, di accertamento svolto dagli ausiliari e di gestione della sosta a pagamento in struttura con le entrate da tariffa detratte di un canone per il Comune (in misura del 52,5%, soggetto a rialzo, per ricavi fino a una determinata soglia e incrementato all'80% per i ricavi ulteriori);
- l'operazione di rilascio dei contrassegni per l'accesso e la sosta nella ZTL e nelle aree regolamentate dal Piano sosta è remunerata con le entrate da tariffa detratte di un canone per il Comune (in misura del 15% per ricavi fino a una determinata soglia e incrementato all'80% per i ricavi ulteriori);
- le operazioni di gestione di servizi/attività di realizzazione delle politiche di promozione dell'uso della bicicletta sono remunerate insieme con quelle di cui ai punti precedenti, su indirizzo del Comune di Bologna che non ha previsto un corrispettivo a copertura degli obblighi.

Le retribuzioni sommariamente descritte sono state quantificate e verificate sulla base dei dati storici consolidati in capo all'operatore affidatario dei servizi/attività, comprensive di un ragionevole margine di utile. Esse saranno rese indipendenti dall'effetto di eventuali manovre tariffarie attuate dal Comune di Bologna in corso di vigenza contrattuale, nonché complessivamente soggette a ribasso d'asta.

Il ribasso d'asta - rialzo del canone dovuto al Comune - atteso non è particolarmente elevato per i motivi già descritti, prevedendo inoltre che l'assegnazione del punteggio avvenga sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

D. COMPENSAZIONI ECONOMICHE PREVISTE.

Non sono previsti obblighi di servizio oggetto di compensazione economica.

E. ALLEGATI.

- Deliberazione n. 60086/17 del Consiglio Comunale, del 13 marzo 2017, recante "PIANO SOSTA E SERVIZI COMPLEMENTARI ALLA MOBILITÀ: INDIRIZZI ALL'AGENZIA DELLA MOBILITÀ SRM PER L'ESPLETAMENTO DELLA PROCEDURA DI GARA RELATIVA AL NUOVO AFFIDAMENTO E AUTORIZZAZIONE ALLA RELATIVA SPESA. MODIFICHE AL QUADRO TARIFFARIO DEI PARCHEGGI";
- Deliberazione n. 409771/19 del Consiglio Comunale, del 16 settembre 2019, recante "INDIRIZZI PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI LINEA DEL BACINO BOLOGNESE E DI QUELLI AFFERENTI IL PIANO SOSTA E DEI SERVIZI AD ESSO COMPLEMENTARI".

Atto del Consiglio

Dati dell'atto

PG (Nr. / Anno)	60086 / 2017
O.d.g. (Nr. / Anno)	127 / 2017
Data seduta	13/03/2017
Data esecutività	
Unità di riferimento	Mobilità Sostenibile e Infrastrutture
Oggetto	PIANO SOSTA E SERVIZI COMPLEMENTARI ALLA MOBILITA': INDIRIZZI ALL'AGENZIA DELLA MOBILITA' S.R.M. SRL PER L'ESPLETAMENTO DELLA PROCEDURA DI GARA RELATIVA AL NUOVO AFFIDAMENTO E AUTORIZZAZIONE ALLA RELATIVA SPESA. MODIFICHE AL QUADRO TARIFFARIO DEI PARCHEGGI.

Testo dell'atto

La Giunta propone al Consiglio la seguente deliberazione

IL CONSIGLIO

Premesso che:

con deliberazione del Consiglio comunale del 22.12.2016, O.d.G. n°365, P.G. n°374002/2016, è stato approvato il Bilancio di Previsione del Comune per l'esercizio finanziario 2017-2019;
con deliberazione del Consiglio comunale del 22.12.2016, O.d.G. n°364, P.G. n°373159/2016, è stato approvato il documento unico di programmazione 2017-2019 - Sezione strategica e sezione operativa;
con deliberazione della Giunta comunale del 22.12.2016, progr. n°359, P.G. n°413243/2016, è stato approvato il Piano Esecutivo di Gestione per gli anni 2017 - 2019;
con deliberazione di Giunta comunale del 22.12.2016, progr. n°361, P.G. n°414925/2016, è stato approvato il piano di dettaglio degli obiettivi assegnati ai Dipartimenti, alle Aree, ai Settori, alle Istituzioni e ai quartieri per l'anno 2017;

Premesso, inoltre, che:

con i seguenti provvedimenti: atto del Commissario straordinario P.G. 294925/2010, deliberazione Consiliare P.G. 272229/2011, deliberazione Consiliare P.G. 228702/2012, sono stati approvati gli indirizzi in ordine all'affidamento dei servizi afferenti al Piano Sosta e dei servizi ad esso complementari, attribuendo alla Società Reti Mobilità S.r.l. - S.R.M. le funzioni di stazione appaltante in quanto società strumentale del Comune di Bologna che agisce anche quale Agenzia locale per la mobilità ed il trasporto pubblico locale - ai sensi della Legge Regionale E.R. n. 30/1998 - e che quindi può provvedere, in base a disposizioni regionali e al proprio statuto alla progettazione, l'organizzazione e l'affidamento dei servizi complementari per la mobilità, con particolare riguardo alla sosta, ai parcheggi, all'accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e tecnologie di informazioni e controllo;

con delibera di Giunta prog. 50 del 17/04/2012, P.G. 81983/2012 è stata approvata la relativa convenzione con S.R.M. - stipulata in data 11 maggio 2012 con Rep. 210464 - per l'effettuazione della gara e la successiva gestione del contratto di servizio con il soggetto affidatario; i servizi unitariamente posti in gara, in ragione della loro complementarità, sono stati i seguenti:

1. Gestione della sosta regolamentata su strada e del relativo incasso; acquisto, installazione e manutenzione della relativa segnaletica stradale, dei dispositivi tecnologici e delle apparecchiature di pagamento a servizio della sosta regolamentata stessa e relativo accertamento svolto dagli ausiliari del traffico ai sensi della Legge 127/97;
2. Gestione della sosta a pagamento in strutture adibite all'uso di parcheggio: Tanari, Prati di Caprara, Staveco, Ex Minganti, Ex Panigal, Foscolo, Borgo-Masini (Ex Buton), Ex Stiassi, Marco Polo, Bitone (Ex Euraquarium);
3. Gestione completa del servizio di rilascio dei contrassegni per l'accesso e la sosta nella ZTL e nelle aree regolamentate dal Piano sosta;

4. Gestione del servizio di car sharing;

5. Gestione di servizi di mobilità ciclabile;

S.R.M., in esito agli approfondimenti svolti dal gruppo di lavoro intersettoriale istituito con atto di indirizzo della Giunta P.G. 305779/2009, espletò la procedura di gara, aggiudicandola alla ditta TPER Spa con decisione 01/2014 del 24 gennaio 2014; con atto dirigenziale P.G. 77225/2014 è stato approvato lo schema di contratto di servizio, regolarmente stipulato tra SRM, Tper, e Comune di Bologna, in data 8 aprile 2014;

in data 5 maggio 2014 è stato sottoscritto il contratto di cessione del ramo d'azienda di ATC Spa a Tper Spa che è pertanto subentrata, da tale data, nella gestione dei servizi più sopra elencati, per 3 anni, e pertanto fino al 4 maggio 2017;

Dato atto che durante la vigenza contrattuale sono intervenuti, in particolare, i seguenti provvedimenti che hanno inciso sulle attività in essere e sugli aspetti economici del contratto, determinando l'esigenza puntuale di integrare e modificare il contratto di servizio:

Delibera di Consiglio P.G. 191476/2014 avente per oggetto "INDIRIZZI PER L'AGGIORNAMENTO DELLA GESTIONE DI ALCUNI PARCHEGGI PUBBLICI E PER L'ESTENSIONE DEL PIANO SOSTA NEI QUARTIERI SAN VITALE, SANTO STEFANO, NAVILE";

Delibera di Consiglio P.G. 367149/2014 avente per oggetto "AGGIORNAMENTO E RIMODULAZIONE DELLE TARIFFE ATTINENTI LA MOBILITA' SOSTENIBILE E ISTITUZIONE DI DIRITTI DI ISTRUTTORIA.";

Delibera di Giunta P.G. 127532/2015 avente per oggetto "DEFINIZIONE DELLA NUOVA ARTICOLAZIONE TARIFFARIA INERENTE LA MOBILITA' SOSTENIBILE: CONTRASSEGNI PER VEICOLI COSIDDETTI "OPERATIVI" E TICKET ACCESSO ZTL";

Delibera di Giunta P.G. 276800/2015 avente per oggetto "ESTENSIONE DEL PIANO SOSTA NEI QUARTIERI NAVILE, SAN VITALE, SANTO STEFANO (CORONA SEMIPERIFERICA). APPROVAZIONE DEI PIANI PARTICOLAREGGIATI.";

Delibera di Giunta P.G. 294667/2015 avente per oggetto "PIANO SOSTA E SERVIZI COMPLEMENTARI ALLA MOBILITA': PROGRAMMA STRAORDINARIO DI INSTALLAZIONE RASTRELLIERE PER BICICLETTE SU SUOLO PUBBLICO.";

Delibera di Consiglio P.G. 71843/2016 avente per oggetto "INDIRIZZI PER L'ESTENSIONE DEL PIANO SOSTA NEL QUARTIERE NAVILE. AGGIORNAMENTO DEL QUADRO TARIFFARIO DEL PIANO SOSTA E PARCHEGGI E DELLE RELATIVE DISPOSIZIONI.";

Delibera di Giunta P.G. 91219/2016 avente ad oggetto "ESTENSIONE DEL PIANO SOSTA NEL QUARTIERE NAVILE. APPROVAZIONE DEI PIANI PARTICOLAREGGIATI.";

Delibera di Giunta P.G. 182167/2016 avente ad oggetto "AGGIORNAMENTO, IN DIMINUZIONE, DELL'ARTICOLAZIONE TARIFFARIA INERENTE LA MOBILITA' SOSTENIBILE: CONTRASSEGNI ANNUALI PER VEICOLI OPERATIVI.";

Delibera di Giunta P.G. 183022/2016 avente ad oggetto "INDIRIZZI ALL'AGENZIA DELLA MOBILITA' - S.R.M. SRL PER L'AFFIDAMENTO TEMPORANEO A TPER SPA DEL PARCHEGGIO S.VIOLA - FERRIERA (EX RIVA CALZONI) NELL'AMBITO DEL CONTRATTO DI SERVIZIO IN ESSERE PER LA GESTIONE DEL PIANO SOSTA E DEI SERVIZI COMPLEMENTARI ALLA MOBILITA'.";

Dato atto che nella citata delibera P.G. 183022/2016 era già ipotizzato, per le motivazioni ivi indicate e legate alle due gare effettuate da S.R.M. andate entrambe deserte, di inserire nella successiva gara per il piano sosta (oggetto del presente provvedimento) sia il parcheggio S.Viola Ferriera (Ex Riva Calzoni) sia il parcheggio di Piazza della Pace per il quale sono necessari preventivi interventi finalizzati alla riapertura al pubblico;

Premesso, inoltre, che nel gruppo dei parcheggi cosiddetti "Mondiali", oggetto delle gare di cui sopra, erano inclusi, altresì: il parcheggio a cielo aperto denominato "Ghisello" (Certosa sud) il quale non viene incluso della gara oggetto del presente provvedimento in quanto per le sue caratteristiche tecniche può essere classificato come demanio stradale inserendolo nell'elenco delle strade e piazze comunali, e conseguentemente regolamentato con ordinanze ai sensi del Codice della Strada direttamente dal Comune;

il parcheggio "Giuriolo" il quale versa in stato di degrado a seguito del perdurante inutilizzo, aggravato anche da atti di vandalismo; viste anche le due gare andate deserte l'Amministrazione Comunale ha valutato di mutarne la destinazione d'uso trasformandolo con un intervento di riqualificazione in un nuovo polo tecnico-archivistico commissionato dalla Cineteca nazionale di Bologna (vedasi Delibera di Giunta P.G. 269385/2016 per accesso al relativo finanziamento) e, pertanto, viene escluso dalla gara oggetto del presente provvedimento essendo cessate le sue funzioni di parcheggio;

il parcheggio "Antistadio", unico del gruppo "Mondiali" che S.R.M. aveva affidato, il quale però tuttora non è stato preso in consegna, e pertanto potrà essere incluso da S.R.M. nella gara oggetto del presente provvedimento nel caso in cui si pervenga alla rescissione del contratto con l'attuale affidatario;

Visto il D.Lgs. 50/2016 (nuovo Codice degli appalti/concessioni);

Rilevato che la disciplina, anche comunitaria, in materia di servizi pubblici locali qualifica i "servizi pubblici locali di interesse economico generale" o "servizi di interesse economico generale di ambito locale" quei servizi erogati o suscettibili di essere erogati dietro corrispettivo economico su un mercato, che non sarebbero svolti senza un intervento pubblico o sarebbero svolti a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che vengono assunti, con provvedimento motivato dell'ente competente, come necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni delle comunità locali, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale.

Dato atto che nel nuovo Documento Unico di Programmazione (DUP) 2017-2019, è declinata, al par. 3.5 del Volume 2, la Linea programmatica di mandato "Bologna Città Circolare - Mobilità: un modello convergente":

- nel paragrafo dedicato al Piano della sosta e dei parcheggi è previsto il rafforzamento delle politiche sulla sosta, incluse quelle nei confronti dei residenti, coerentemente con la scelta di poter destinare sempre più spazio pubblico ai pedoni e ai ciclisti e rimodulando laddove necessario le aree di sosta lungo le strade ed individuando nuove aree di sosta solamente nelle zone con una evidente criticità; la nuova gara per l'affidamento della sosta dovrà puntare a riqualificare e potenziare la rete di parcheggi in struttura, in particolare quelli di interscambio, integrandola maggiormente con il Piano sosta e le politiche di mobilità, anche al fine di un maggior coordinamento nell'applicazione delle politiche sulla sosta grazie ad una gestione meno frammentata dei parcheggi pubblici;
- nel paragrafo "La Mobilità Convergente" è indicato quale obiettivo primario del nuovo mandato quello di creare un nuovo modello di mobilità che consenta di integrare il sistema dei trasporti urbano con la rete infrastrutturale metropolitana, con la pianificazione urbanistica e territoriale di area vasta e con la capacità mettere a sistema i fabbisogni dei diversi fruitori della strada (il trasporto pubblico, la consegna delle merci, la tutela dell'utenza debole, gli spostamenti per lavoro, ecc.).

In relazione a quanto sopra indicato, con riferimento in particolare alla durata della nuova gara, è opportuno evidenziare quanto segue:

- già nel 2009/2010 (vedasi Delibere P.G. 17905/2010, P.G. 294925/2010) fu vagliata l'opportunità di effettuare una unica procedura ad evidenza pubblica per i servizi di trasporto pubblico locale e per il piano sosta e servizi complementari, tenuto conto, oltre che delle sinergie presenti tra i diversi servizi, anche dei più ampi poteri previsti dalla normativa vigente (art. 17 commi 132 e 133 della Legge 127/97) per gli ausiliari del traffico dipendenti di aziende del trasporto pubblico;
- i tempi assai ristretti per l'avvio della gara del TPL configgevano con la necessità di costruire capitolati complessi quali quelli della sosta e servizi complementari, peraltro da arricchirsi con gli interventi di investimento per progetti strategici a quel tempo in corso di realizzazione o in via di definizione, e pertanto fu deciso di effettuare per l'affidamento del Piano Sosta e servizi ad esso complementari una procedura distinta rispetto a quella per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale;
- non venne inoltre avviata, in quel momento, la procedura relativa al Piano Sosta e servizi ad esso complementari in ragione dell'assetto normativo e giurisprudenziale relativamente ai poteri legati alla funzione di accertamento svolta dagli ausiliari del traffico ai sensi dell'art.17 commi 132 e 133 della Legge 127/97; era infatti al vaglio del Governo - e tutt'ora non approvata - una proposta di modifica normativa formulata dall'ANCI volta a chiarire e definire compiutamente i poteri per le diverse tipologie di ausiliari che consentisse, non appena approvata, di espletare una procedura di gara con adeguate certezze, anche per i potenziali concorrenti;

- furono incluse nell'oggetto dell'affidamento del servizio di Tpl le funzioni di prevenzione e accertamento di cui all'art. 17, comma 133, della L. 127/97 e richiesto nell'ambito di tale gara anche un'offerta relativa alle funzioni menzionate per il controllo della sosta regolamentata, da attivare, opzionalmente, da parte di eventuali enti locali bolognesi interessati (ovviamente con oneri finanziari aggiuntivi a carico degli enti stessi);

- a tale opzione poté effettivamente ricorrere il Comune di Bologna, fino al 2014, momento in cui venne affidata la gara del Piano sosta e di servizi/attività complementari. Il servizio fu assegnato alla società Tper Spa la quale, essendo anche gestore di servizi di trasporto pubblico nell'ambito dell'area vasta bolognese, acquisiva in quel momento i "pieni" poteri degli accertatori di cui ai commi 132 e 133 della Legge 127/97, con evidenti economie, anche organizzative, ed una più ottimale copertura del territorio nel controllo. In conseguenza di ciò, si "liberarono" risorse finanziarie che il Comune, attraverso la medesima previsione, ha potuto destinare ad un ulteriore rafforzamento e a un'estensione delle attività di controllo.

Si ritiene pertanto opportuno, visto quanto sopra evidenziato, che la nuova gara per l'affidamento del Piano Sosta e servizi complementari abbia durata pari alla scadenza del contratto di TPL, ossia il 29 febbraio 2020, affinché S.R.M. avvii, prima di detta scadenza, una gara unica per l'affidamento dei servizi di TPL e del Piano Sosta e servizi complementari alla mobilità. Si forniscono di seguito ad S.R.M. gli indirizzi per l'espletamento della nuova procedura ad evidenza pubblica tenuto conto della normativa vigente in materia, nonché di quanto già contenuto nel contratto di servizio e suoi allegati attualmente in essere e nei provvedimenti più sopra richiamati.

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

Il Piano Sosta del Comune di Bologna ha una estensione, in relazione alle dimensioni della città ed al suo numero di abitanti, probabilmente la più ampia nel panorama nazionale; tale estensione deriva dalla strategicità attribuita alla regolamentazione della sosta negli equilibri generali del vigente PGTU 2006 (Piano Generale del Traffico Urbano approvato con deliberazione consiliare Odg 128 del 25 giugno 2007); infatti tale disciplina è estesa ben oltre le zone più appetibili dal punto di vista della redditività ed integra in un unico sistema l'offerta di sosta data dai parcheggi affidati in concessione ai privati o ricompresi nel Piano Sosta in relazione alla loro redditività.

E' evidente la complementarietà tra i diversi servizi/attività e funzioni, che rende maggiormente gestibile la relazione, anche contrattuale, con il Comune di Bologna che realizza le sue politiche di mobilità attraverso scelte combinate di incentivo/vincolo connesse con le operazioni di cui trattasi. La complessità della gestione delle politiche di mobilità previste dal citato PGTU e fra loro strettamente interrelate rende necessario concentrare in un unico soggetto attività complesse e decisive per il funzionamento di molti servizi, tutte strettamente correlate con l'attività principale tanto che in alcuni casi risultano praticamente inscindibili.

L'affidamento a un unico soggetto consente altresì al Comune una maggiore flessibilità nella gestione delle politiche tariffarie e delle aree di sosta anche in funzione delle turbolenze di sistema dovute, fra l'altro, alla cantierizzazione di opere pubbliche attraverso massima flessibilità nella definizione delle modifiche alle aree a pagamento con gli inevitabili impatti sulla generazione dei ricavi, a partire dalla fase di progettazione degli interventi, opportunità di garantire la certezza e la celerità negli interventi tecnici di modifica della segnaletica e delle infrastrutture di pagamento, contestuale modifica della progettazione e della programmazione delle attività di controllo della regolarità della sosta.

Rispetto a tali servizi sono inoltre presenti economie di scala (diminuzione del costo aziendale medio unitario di produzione), nonché soprattutto di gamma (beneficio in termine di riduzione di costi totali che l'azienda può ottenere se produce due determinati beni insieme anziché separatamente), che ne rendono conveniente l'affidamento simultaneo.

Sulla gestione delle operazioni affidate grava l'obbligo di servizio pubblico universale e di applicazione delle tariffe amministrative, che si propone la finalità strategica e generale di diminuzione della circolazione del mezzo privato. Affiancano il vincolo tariffario numerose, specifiche e articolate previsioni contrattuali, riconducibili agli standard di qualità attesa sinteticamente richiamati dal contratto medesimo, specie riferibili all'attività di accertamento svolta dall'affidatario ai sensi della legge 127/97 e al ramo d'azienda di cui è previsto l'obbligo di acquisizione. È previsto infatti che l'affidatario acquisisca dall'attuale gestore il ramo d'azienda al momento impiegato per l'erogazione del servizio. Questa previsione è dettata, principalmente, dall'evoluzione che le operazioni hanno avuto a tutt'oggi, tale da determinare pratiche e specializzazioni tecniche e professionali che sono in capo a operatori esperti, cui sono accompagnati beni e contratti altrettanto essenziali per l'erogazione del servizio, in piena continuità di regolarità e livello qualitativo.

Il servizio di cui al punto 1 concerne l'organizzazione e la gestione della sosta su demanio stradale; si tratta quindi della gestione di infrastruttura definibile come "monopolio naturale" per il quale non si ritiene opportuna la gestione concorrenziale frazionata da parte di una pluralità di soggetti. Il servizio comprende l'attività di controllo e sanzionamento prevista e regolata dall'art. 17, commi 132 e 133, della Legge 127/97, da esercitarsi da parte del soggetto affidatario per garantire il buon funzionamento del piano complessivo della mobilità e della sosta.

Relativamente al servizio di cui al punto 2 è necessario premettere che parte dei parcheggi oggetto del presente provvedimento ha funzioni volte anche a favorire l'interscambio modale, che rendono preferibile la gestione in maniera unitaria al complessivo piano della sosta, anche dal punto di vista dell'equilibrio economico, visto che la potenzialità di ricavo spesso non consente, per le caratteristiche specifiche, la copertura dei costi di gestione, in relazione alla necessità di standards elevati di qualità e di politiche tariffarie calmierate per l'incentivazione del loro utilizzo. Vi sono invece nel territorio comunale altri parcheggi pubblici, realizzati e quindi gestiti dai concessionari mediante il sistema del project financing e della concessione di costruzione e gestione (Michelino, Piazza VIII Agosto, S.Orsola, Ex Manifattura), nonché parcheggi pubblici gestiti singolarmente da altri soggetti a seguito di specifiche gare (Piazzale Baldi, Antistadio). Vi sono inoltre sul territorio numerosi parcheggi privati, anche di elevate dimensioni, che forniscono prestazioni analoghe a quelle da affidare (parcheggio a ore e contratti di abbonamento), in regime di libera concorrenza, senza contingentamento e a prezzi liberi di mercato, secondo le disposizioni di cui al DPR 480/01.

Il servizio di cui al punto 3, relativo al rilascio ai cittadini dei titoli abilitativi all'accesso e alla sosta nelle zone regolamentate costituisce esercizio di funzioni amministrative pubbliche, il che rende indispensabile l'individuazione da parte del Comune del soggetto cui vengono affidate tali funzioni. Tale soggetto svolge altresì funzione di interfaccia informativa complessiva e coordinata sul complesso delle attività costituenti il Piano Sosta oggetto del presente atto.

Il servizio di car-sharing di cui al punto 4 non prevede la concessione di esclusiva, restando alla libera iniziativa imprenditoriale la possibilità di istituire servizi simili, pur se non del tutto analoghi. Nel mercato locale esistono già servizi simili (quali ad esempio il noleggio di auto senza conducente – regolamentato dal DPR 481/01 – che in città è esercitato da numerose aziende in regime di libera concorrenza). Nel caso in questione si tratta esclusivamente della gestione, a uso car-sharing, del parco macchine nell'ambito del circuito nazionale ICS – Iniziativa Car Sharing. E' da evidenziare inoltre che con Delibera di Consiglio P.G. 411563/2016 sono stati approvati indirizzi alla S.R.M. per l'istituzione sperimentale di un servizio innovativo di car sharing a flusso libero, che andrà ad affiancarsi ai servizi indicati già in essere

Anche il servizio di cui al punto 5 (mobilità ciclabile) non prevede la concessione di esclusiva, rimanendo nella disponibilità del mercato locale l'erogazione di servizi analoghi (che in parte sono già offerti, si rileva infatti l'esistenza di noleggi di biciclette presso autorimesse, la possibilità di deposito delle bici presso autorimesse/parcheggi, servizi di marchiatura o altri sistemi di protezione dai furti). Il servizio che si intende affidare attiene prevalentemente alla realizzazione delle politiche di promozione dell'uso della bicicletta e viene offerto al pubblico o gratuitamente o a tariffe amministrative, peraltro in buona parte con politiche di integrazione di tali servizi all'interno dei parcheggi pubblici affidati con la medesima procedura. Nel caso in questione si tratta principalmente della gestione e del rinnovo del parco biciclette acquisito nel tempo con contributi ministeriali e comunali. Lo stato attuale dei servizi prevede peraltro progetti strategici in corso di realizzazione o in via di definizione tra loro interrelati che concernono:

- il completamento della revisione del sistema di gestione dei contrassegni/permessi nelle aree regolamentate del Piano Sosta, prevedendo l'utilizzo di nuove tecnologie elettroniche ed informatiche volte a rendere estremamente semplificato il rapporto con i cittadini e gli operatori interessati e l'integrazione con gli attuali sistemi di controllo degli accessi (codice a barre su contrassegni, RFID, sistemi evoluti di pagamento a distanza, creazione rete automatica di distribuzione dei permessi di accesso...);
- il potenziamento del sistema di rilevamento delle infrazioni, in integrazione con il nuovo sistema di gestione dei contrassegni, che consentirà di rilevare una serie di dati quali domanda e offerta di sosta, tipologia di veicoli utilizzati, coefficiente di occupazione degli stalli;
- una ulteriore azione di potenziamento complessivo delle misure a favore della mobilità ciclabile, anche attraverso il potenziamento dei servizi di bike sharing e dell'offerta di sosta ciclabile, misure di promozione e comunicazione, segnaletica dedicata e più in generale di attuazione delle misure contenute nel Biciplan; l'Amministrazione Comunale si riserva comunque, per l'eventuale evoluzione del bike sharing, di procedere autonomamente all'affidamento, anche sopprimendo o rimodulando il servizio in essere attualmente a partire da una data da definire;
- il potenziamento del car-sharing in attuazione del POD (piano operativo di dettaglio) denominato "Sviluppo del servizio di car sharing" co-finanziato dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare, come approvato con Delibera di Giunta P.G. 71922/2016;
- interventi di messa a norma e di manutenzione straordinaria dei parcheggi affidati, da individuarsi e quantificarsi nei documenti di gara con appositi progetti di fattibilità redatti dal Comune;
- sperimentazione di nuove modalità di accesso e regolamentazione delle aree stradali di Piano Sosta situate in Piazza Roosevelt e Lago Nigrisoli;
- la promozione di sistemi di smart parking volti al miglioramento dei servizi all'utenza e all'ottimizzazione nella gestione delle aree di sosta, sia in termini di potenziamento ed evoluzione dei sistemi di pagamento sia in termini di monitoraggio dei dati.

La tipologia di affidamento è quella della concessione, in cui il soggetto affidatario sopporta l'alea sul risultato economico e organizzativo della gestione, con un interesse diretto al raggiungimento delle migliori performances per i servizi affidatigli:

- sono di spettanza e competenza del soggetto affidatario tutti i ricavi tariffari e tutti i costi della gestione nel suo complesso;
- è a cura e spese dell'affidatario la manutenzione straordinaria dei parcheggi nel rispetto della documentazione posta a base di gara;
- è a carico dell'affidatario la tenuta della contabilità, separata e specifica per il contratto oggetto del presente provvedimento, e la relativa gestione fiscale, sia nei confronti dell'erario che dell'utenza;
- al Comune spetta mensilmente un canone per la gestione del Piano sosta e parcheggi, ed un canone per la gestione dei contrassegni e permessi, entrambi definiti in sede di gara in misura percentuale sul livello dei ricavi; oltre una determinata soglia, da individuarsi da parte di S.R.M. anche con riferimento al raggiungimento dell'equilibrio della gestione, il livello percentuale del canone spettante al Comune è sensibilmente innalzato;
- per la gestione dei servizi di car sharing e mobilità ciclabile, poiché i servizi sono gravati di obblighi tali da determinare perdita di gestione, è prevista una compensazione fissa per obbligo di servizio pubblico, su base annuale, confermata nella misura attuale pari ad Euro 100.000,00 + Iva.

Il soggetto affidatario, in qualità di concessionario per la riscossione delle tariffe, riveste il ruolo di agente contabile del Comune di Bologna, tenuto in particolare alla resa del conto ai sensi dell'art. 233 del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 " *Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali* " da redigersi sul Modello 21 del DPR 31 gennaio 1996, n. 194, ed assumendosi le conseguenti responsabilità.

In sede di gara vengano inserite ipotesi di modifica, durante la gestione, del quadro tariffario, del numero dei parcheggi, delle aree e/o degli orari soggetti a tariffazione etc...., essendo necessario garantire una gestione flessibile delle politiche tariffarie e delle aree di sosta anche in funzione delle turbolenze di sistema dovute, fra l'altro, alle cantierizzazioni, attraverso:

- (a) massima flessibilità nella definizione delle modifiche alle aree a pagamento a partire dalla fase di progettazione degli interventi;
 - (b) opportunità di garantire la certezza e la celerità negli interventi tecnici di modifica della segnaletica e delle infrastrutture di pagamento;
 - (c) contestuale modifica della progettazione e della programmazione delle attività di controllo della regolarità della sosta;
- in base all'esperienza maturata fino ad oggi è infatti inevitabile che vi siano frequenti e non sempre programmabili modifiche in decremento al numero degli stalli a pagamento, principalmente dovute ad occupazioni temporanee di suolo pubblico (cantieri, traslochi, dehors, manifestazioni...) o eventi imprevedibili (forti nevicate, etc...), ma anche conseguenti a scelte dell'Amministrazione (sottrazione di stalli a pagamento in favore di altre tipologie di stalli, creazione di zone pedonali con accesso per sole categorie non paganti, etc...). E' inoltre possibile che vengano previste estensioni del Piano Sosta in aree

periferiche della città, per le quali sarebbe diverso rispetto alle zone più centrali l'equilibrio tra i costi da sostenere ed i proventi delle tariffe (via via più basse);

tali modifiche comportano ripercussioni sull'equilibrio economico della gestione ed è pertanto necessario prevedere una misura di variabilità entro la quale nulla muta sulle rispettive competenze economiche di Comune e affidatario. Questa fascia di invarianza deve essere prevista in entrambe le direzioni, dunque anche nell'ipotesi di incremento degli stalli.

In tale ottica è opportuno evidenziare fin d'ora che l'Azienda USL, d'intesa con il Comune, sta progettando la nuova gara per la realizzazione, presso l'Ospedale Maggiore, di un intervento edilizio che comprende anche un parcheggio pubblico interrato; la convenzione con il concessionario di tale opera prevederà che sia in capo a quest'ultimo la gestione della sosta su strada nella via dell'Ospedale e nell'attuale parcheggio di Prati di Caprara, nonché che venga meno la sosta in Largo Nigrisoli in quanto area di sedime oggetto dell'intervento; sarà quindi cura di S.R.M. individuare in sede di gara le modalità e le condizioni per la regolazione della variabilità dell'oggetto dell'affidamento in esito all'avvio dell'operatività del concessionario di AUSL.

Analoga previsione dovrà essere fatta da S.R.M. relativamente ai parcheggi Staveco e Tanari, per regolare l'eventualità che durante il contratto vengano destinati ad altre finalità o che comunque il Comune ne perda la disponibilità oppure, nel caso di Staveco, della possibilità di un suo potenziamento ed incremento a seguito di accordi con la proprietà.

La procedura ad evidenza pubblica sarà espletata da S.R.M. con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, prevedendo che la valutazione delle offerte tecniche sia effettuata da una commissione composta da soggetti esperti nella specifica materia;

i rapporti tra Comune di Bologna, S.R.M. Srl ed il soggetto affidatario saranno regolati da un contratto di servizio strutturato analogamente a quello attualmente in essere, inserito tra i documenti di gara, il quale deve prevedere i livelli dei servizi da garantire ed adeguati strumenti di verifica del rispetto dei livelli previsti;

è necessario redigere e pubblicare, e periodicamente aggiornare, la carta dei servizi, al fine di garantire trasparenza informativa e qualità del servizio nei confronti dell'utenza;

i requisiti tecnici ed economici di partecipazione alla gara siano proporzionati alle caratteristiche e al valore del servizio; la definizione dell'oggetto della gara garantisca la più ampia partecipazione e il conseguimento di eventuali economie di scala e di gamma; la gara sia indirizzata a soggetti in possesso di specifiche capacità tecnico-economiche;

indipendentemente dalla titolarità della proprietà, le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali essenziali sono vincolati all'uso pubblico e ne deve essere garantita la disponibilità al nuovo gestore, a titolo gratuito e liberi da pesi e gravami, come peraltro già previsto nella precedente gara; a tale fine il gestore uscente ospita i concorrenti nella fase di data-room, come peraltro già previsto nella precedente gara, nonché fornisce ad S.R.M. tutti i documenti ed i dati necessari, anche al fine di definire l'eventuale indennizzo che il subentrante corrisponderà al precedente gestore per il valore contabile non ancora ammortizzato, al netto di eventuali contributi pubblici direttamente riferibili ai beni stessi; tale importo sarà indicato nel bando di gara;

in sede di gara deve essere disciplinato il trasferimento del personale del ramo d'azienda del gestore uscente, inserendo apposita clausola, oggetto di accordo con le parti sociali, che incrementi, rispetto alla precedente gara, nella valutazione delle offerte il peso della componente relativa alla professionalità degli addetti e ai servizi/attività di affidamento.

Si evidenzia infine che i parcheggi oggetto di affidamento sono comunali e si configurano come un'estensione del Piano sosta, con una politica tariffaria integrata mirata alla gestione complessiva della mobilità sostenibile e all'interscambio modale. Tutte le insegne presenti nei parcheggi indicano che si tratta di parcheggio del Comune di Bologna, con il relativo logo, a cui si affianca il logo del soggetto gestore. Per le caratteristiche sopra esposte, come già impostato nella precedente gara e confermato dalla U.I. Entrate dell'Area Risorse Finanziarie, i parcheggi in gara sono tutti direttamente riconducibili alla titolarità del Comune e il gestore in quanto tale non è quindi soggetto alle imposte comunali TARI, IMU, nonché COSAP per i passi carrabili di accesso ai medesimi.

Ritenuto quindi opportuno dare mandato all'Agenzia della mobilità S.R.M. Srl di avviare una procedura di gara ad evidenza pubblica volta ad individuare il nuovo soggetto affidatario della gestione dei servizi come sopra individuati, secondo gli indirizzi sopra indicati.

Dato atto che con delibera di Consiglio O.d.G. 362/2013 del 24/06/2013 - P.G. n. 141768/2013 - si sono approvate modifiche allo Statuto di S.R.M., al fine di adeguarlo alle più stringenti esigenze di controllo derivanti dal D.L. 10 ottobre 2012, n. 174, convertito con modificazioni dalla L. 7 dicembre 2012, n. 213, procedendo anche a una formale omologazione dello Statuto come società *in house* (già da tempo riconosciuta come tale da Comune e Provincia) e nel contempo ad assicurare, in attuazione del D.P.R. 30/11/2012 n. 51, la parità di genere; tra le funzioni di S.R.M. è prevista *“la progettazione e organizzazione dei servizi complementari per la mobilità, con particolare riguardo alla sosta, ai parcheggi, all'accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e tecnologie di informazioni e controllo”*.

Vista la deliberazione di Consiglio P. G. n°313631/2013, o.d.g. n°155/2014 del 03/03/2014 avente per oggetto *“SRM s.r.l.: convenzione avente ad oggetto l'affidamento di funzioni alla società e l'esercizio del controllo sulla medesima”* e dato atto che tale convenzione richiama e rinvia espressamente, per quanto riguarda le attività connesse al Piano Sosta e servizi complementari, alla citata Convenzione Rep. 210464 tra Comune di Bologna ed S.R.M..

Ritenuto inoltre di procedere alla sottoscrizione di una nuova ed apposita convenzione, analoga alla convenzione Rep. 210464 in essere tra SRM e il Comune, regolante il dettaglio delle specifiche attività svolte dall'Agenzia in relazione all'oggetto e la relativa copertura economica.

Sentito in merito il Settore Partecipazioni Societarie.

Trattandosi di servizi pubblici che non possono subire interruzioni, nelle more del subentro del soggetto affidatario della gara in procinto di essere bandita, di dare mandato ad S.R.M. di disporre, se ed in quanto necessario, la prosecuzione dell'attività da parte di Tper Spa alle medesime condizioni fino al 31.12.2017 o minor tempo necessario al subentro, secondo quanto previsto dall'art.5 del contratto di servizio in essere.

Dato atto che il contenuto del presente provvedimento potrà comportare scostamenti degli attuali livelli di entrata sui canoni spettanti al Comune (allocati in bilancio sui Cap. E31455-000 e E31465-000) la cui esatta definizione potrà avvenire solo a seguito dell'aggiudicazione della gara da parte di S.R.M. Srl, a valle della quale saranno apportati gli eventuali adeguamenti alle previsioni di entrata degli strumenti di programmazione economico-finanziaria del Comune;

Rilevato inoltre che, con riferimento alla citata gestione del car sharing e dei servizi di mobilità ciclabile il Bilancio di previsione 2017 - 2019 e, coerentemente, il Piano Esecutivo di Gestione già autorizzano la spesa annuale di Euro 122.000,00 dal 1° gennaio 2018 e fino al 31 dicembre 2019 (Missione 01 Programma 03 Titolo 01 Macroaggregato 03 corrispondente al Cap. U36325-000 *"Corrispettivo per la compensazione degli obblighi di servizio di gestione del car e bike sharing - Servizio rilevante agli effetti dell'IVA."*)

Inteso quindi attribuire al direttore del Settore Mobilità Sostenibile ed Infrastrutture, la spesa complessiva di euro 122.000,00 oneri fiscali compresi a carico del Bilancio 2020 al fine di provvedere alla copertura contabile dei servizi sopra citati per l'intera durata del nuovo contratto, ipotizzabile in relazione alle procedure di gara da avviarsi, nonché a quelle connesse a successivo subentro, al termine dell'anno 2020;

Rilevato infine che, con riferimento alla citata convenzione tra S.R.M. e Comune di Bologna da aggiornarsi con il presente atto, il Bilancio di previsione 2017 - 2019 e, coerentemente, il Piano Esecutivo di Gestione già autorizzano la spesa annuale di Euro 60.000,00 dal 1° gennaio 2017 e fino al 31 dicembre 2019 (Missione 10 Programma 02 Titolo 01 Macroaggregato 03 corrispondente al Cap. U36620-055 *"Corrispettivo ad SRM per la gestione del contratto di servizio Piano Sosta e servizi complementari alla mobilità - Servizio rilevante agli effetti dell'IVA"*).

Inteso quindi attribuire al Direttore del Settore Mobilità Sostenibile ed Infrastrutture, la spesa complessiva di euro 60.000,00 oneri fiscali compresi a carico del Bilancio 2020 al fine di provvedere alla copertura contabile della convenzione con S.R.M. per la durata della stessa, fino al termine dell'anno 2020.

Atteso che si intende quindi autorizzare la spesa complessiva di euro 240.000,00 (oneri fiscali compresi) per il periodo 2017-2020 (convenzione con SRM) e di euro 366.000,00 (oneri fiscali compresi) per il periodo 2018-2020 (car sharing e mobilità ciclabile) dando mandato al Dirigente competente a provvedere ai necessari e conseguenti adempimenti amministrativi e contabili.

Dato atto che la procedura da avviarsi da parte di S.R.M. oggetto del presente provvedimento è stata prevista nel DUP 2017-2019, Volume 8.2 "Programma biennale degli acquisti di beni e servizi 2017-2018", alla voce "Piano sosta e servizi complementari alla mobilità" (cod.int. Amm.ne 7-17, CPV 98351000-8).

Dato atto infine che, ai fini dell'espletamento della procedura di gara di cui all'oggetto secondo gli indirizzi richiamati in premessa è necessario procedere ad un aggiornamento del quadro tariffario approvato con Delibera di Consiglio P.G. 71843/2016, Allegati 1 e 2 alla medesima.

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

Sentite le Commissioni Consiliari competenti;

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

DELIBERA

- 1) DI DARE MANDATO all'Agenzia della mobilità S.R.M. Srl di avviare, secondo gli indirizzi sopra indicati, una procedura di gara ad evidenza pubblica volta ad individuare il nuovo soggetto affidatario della gestione di cui all'oggetto, affidamento che in relazione ai tempi necessari presumibilmente avrà inizio dal 01.01.2018.
- 2) DI DARE MANDATO all'Agenzia della mobilità S.R.M. Srl, trattandosi di servizi pubblici che non possono subire interruzioni, nelle more del subentro del soggetto affidatario della gara in procinto di essere bandita, di disporre, se ed in quanto necessario, la prosecuzione dell'attività fino al 31.12.2017 o minor tempo necessario, da parte di Tper Spa, secondo quanto previsto dall'art.5 del contratto di servizio in essere, alle medesime attuali condizioni.
- 3) DI AUTORIZZARE la spesa di euro 366.000,00 (oneri fiscali compresi) per la gestione del car sharing e dei servizi di mobilità ciclabile, come specificato in premessa, relativa al periodo gennaio 2018 - dicembre 2020, considerando la spesa autorizzata oltre il mese di dicembre 2020 nel caso di un eventuale slittamento del termine di conclusione della procedura ad evidenza pubblica e di dare atto che la quota parte di euro 244.000,00 relativa al 2018 e 2019 trova copertura nel Bilancio di previsione 2017 - 2019 e nel Piano Esecutivo di Gestione 2017 - 2019 (Missione 01 Programma 03 Titolo 01 Macroaggregato 03 corrispondente al Cap. U36325-000 *"Corrispettivo per la compensazione degli obblighi di servizio di gestione del car e bike sharing - Servizio rilevante agli effetti dell'IVA."*)
- 4) DI ATTRIBUIRE al Direttore del Settore Mobilità Sostenibile ed Infrastrutture, per il conseguimento degli obiettivi indicati in premessa, la somma di euro 122.000,00 per l'anno 2020 (Missione 01 Programma 03 Titolo 01 Macroaggregato 03 corrispondente al Cap. U36325-000 *"Corrispettivo per la compensazione degli obblighi di servizio di gestione del car e bike sharing - Servizio rilevante agli effetti dell'IVA"* del PEG 2017-2019, dando atto che si provvederà ad iscrivere tale importo nel Bilancio di previsione 2018 - 2020 per l'esercizio 2020.
- 5) DI APPROVARE la nuova convenzione tra SRM e il Comune, regolante il dettaglio delle specifiche attività svolte dall'Agenzia in relazione all'oggetto e la relativa copertura economica, con durata dalla data di stipula fino al termine del 2020, dando atto che alla stipula procederà, per il Comune, il Direttore del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, previo impegno di spesa delle somme necessarie.
- 6) DI AUTORIZZARE la spesa di euro 240.000,00 (oneri fiscali compresi) per l'acquisizione del servizio gestione del contratto di servizio Piano Sosta e servizi complementari alla mobilità, come specificato in premessa, relativa al periodo gennaio 2017 - dicembre 2020, considerando la spesa autorizzata oltre il mese di dicembre 2020 nel caso di un eventuale slittamento del termine di conclusione della procedura ad evidenza pubblica e di dare atto che la quota parte di euro 60.000,00 relativa al 2018 e 2019 trova copertura nel Bilancio di previsione 2017 - 2019 e nel Piano Esecutivo di Gestione 2017 - 2019 (Missione 10 Programma 02 Titolo 01 Macroaggregato 03 corrispondente al Cap. U36620-055 *"Corrispettivo ad SRM per la gestione del contratto di servizio Piano Sosta e servizi complementari alla mobilità - Servizio rilevante agli effetti dell'IVA"*)
- 7) DI ATTRIBUIRE al Direttore del Settore Mobilità Sostenibile ed Infrastrutture, per il conseguimento degli obiettivi indicati in premessa, la somma di euro 60.000,00 per l'anno 2020 ((Missione 10 Programma 02 Titolo 01 Macroaggregato 03 corrispondente al Cap. U36620-055 *"Corrispettivo ad SRM per la gestione del contratto di servizio Piano Sosta e servizi complementari alla mobilità - Servizio rilevante agli effetti dell'IVA"* del PEG 2017-2019) dando atto che si provvederà ad iscrivere tale importo nel Bilancio di previsione 2018 - 2020 per l'esercizio 2020.
- 8) DI DARE MANDATO al Dirigente competente a provvedere ai necessari e conseguenti adempimenti amministrativi e contabili.
- 9) DI APPROVARE, ai fini dell'espletamento della procedura di gara di cui all'oggetto secondo gli indirizzi richiamati in premessa, l'aggiornamento degli Allegati 1 e 2 alla Delibera di Consiglio P.G. 71843/2016 così come risulta dai nuovi allegati al

presente provvedimento.

Documenti allegati - parte integrante

File Name

[Convenzione SRM ComuneBo \(04-08-2016\).pdf](#)

[Allegato 1 - quadro tariffario disposizioni_MODIFICATO 23 02 17.pdf](#)

[Allegato 2 - tariffe parcheggi_MODIFICATO 20 02 17.pdf](#)





Comune di Bologna

Mobilità Sostenibile e Infrastrutture

Proposta N.: **DC/PRO/2019/98**

OGGETTO: INDIRIZZI PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI LINEA DEL BACINO BOLOGNESE E DI QUELLI AFFERENTI AL PIANO SOSTA E DEI SERVIZI AD ESSO COMPLEMENTARI.

La Giunta propone al Consiglio la presente deliberazione

IL CONSIGLIO

Visti:

il D.Lgs. 422/97 recante “Conferimento alle Regioni e agli Enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell’art. 4 comma 4 della legge 15 marzo 1997, n. 59”;

la L.R. Emilia Romagna 30/98 recante “Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale”.

Premesso che:

secondo quanto approvato con deliberazione consiliare P.G. 26199/2003 è stata costituita l'Agenzia della Mobilità S.R.M., per lo svolgimento delle funzioni di cui agli artt. 19, 32, 33 e 34 della L.R. 30/98, con riferimento ai servizi urbani, di bacino e interbacino di Trasporto Pubblico Locale (TPL) autofiloviari afferenti alla città di Bologna e al suo bacino provinciale;

all'Agenzia SRM, mediante apposita Convenzione sottoscritta in data 16 dicembre 2003 e successivamente mediante Accordi attuativi sottoscritti in data 27 febbraio 2004 e in data 19 dicembre 2007, sono state delegate tutte le funzioni inerenti il TPL provinciale, con l'eccezione della pianificazione e dell'istituzione dei servizi (attualmente il rapporto tra SRM e gli Enti soci - Comune e Città Metropolitana - è regolato dalla convenzione approvata con delibera di Consiglio P.G. 313631/2013 e stipulata il 23 aprile 2014);

a seguito di espletamento di procedura ad evidenza pubblica secondo gli indirizzi forniti dal Consiglio con Delibera P.G. 17905/2010, è stata aggiudicata da S.R.M. la gara per la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, ad un'associazione di imprese denominata TPB; il relativo contratto di servizio scadrà in data 29 febbraio 2020;

all'Agenzia SRM sono state altresì successivamente affidate, dal Comune di Bologna, le attività connesse all'affidamento della gestione del Piano Sosta e di servizi/attività complementari alla mobilità, attualmente regolate da Convenzione Rep. 2486 del 13 aprile 2017 approvata con Delibera di Consiglio

P.G. 60086/2017;

a seguito di espletamento di procedura ad evidenza pubblica secondo gli indirizzi forniti dal Consiglio con Delibera P.G. 60086/2017, è stata aggiudicata da S.R.M. la gara per la gestione del Piano Sosta e dei servizi complementari alla mobilità, a Tper Spa; la citata Delibera ha disposto con ampia motivazione alla quale si rimanda, in relazione alla durata dell'affidamento, quanto segue: *“Si ritiene pertanto opportuno, visto quanto sopra evidenziato, che la nuova gara per l'affidamento del Piano Sosta e servizi complementari abbia durata pari alla scadenza del contratto di TPL, ossia il 29 febbraio 2020, affinché S.R.M. avvii, prima di detta scadenza, una gara unica per l'affidamento dei servizi di TPL e del Piano Sosta e servizi complementari alla mobilità.”*;

L'Agenzia S.R.M. Srl, per la notifica ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n.1370/07 da pubblicare un anno prima dell'inizio della procedura di gara ha pubblicato in data 16 giugno 2018 un avviso di pre-informazione avente per oggetto l'affidamento in regime di concessione dei servizi/attività di gestione del trasporto pubblico locale di competenza degli enti locali bolognesi e del Piano sosta di competenza del Comune di Bologna.

Rilevato che nel frattempo la SRM insieme agli EELL ha verificato lo stato di avanzamento delle attività di realizzazione di nuovi interventi e di pianificazione, con riferimento ai temi attinenti al contratto di servizio del Tpl:

il contratto di affidamento del TPL ha registrato, per quanto riguarda gli investimenti da condurre sui mezzi e sulle infrastrutture, ritardi per ragioni tecniche indipendenti dall'operato della SRM e degli affidatari. Inoltre, la previsione di investimento complessivo a meno di un anno dal termine di scadenza del contratto, in particolare sui mezzi, risulta significativamente superiore a quella oggetto di accordo fra le parti sottoscrittrici del contratto;

di particolare importanza l'impatto degli investimenti relativi all'infrastruttura filoviaria di Tpl in corso di realizzazione denominata PIMBO. Si tratta di un impegno già rientrante nel Piano degli investimenti sottoscritto tra le parti nel contratto che regola l'attuale affidamento del complessivo servizio di Tpl, e successivamente confermato nel progetto denominato PIMBO, attuato in forza di apposito Accordo di programma del 17/07/2012 tra la TPER e gli enti territoriali competenti. In particolare, la quota a carico del bacino di Bologna, pari a 8 milioni di euro, è oggetto del Piano degli investimenti allegato al contratto di affitto di ramo d'azienda in essere. I cronoprogrammi forniti dal soggetto attuatore individuano una durata complessiva di realizzazione del progetto quantificata in 7 anni, con una possibile durata dei soli lavori legati alla realizzazione della quota di infrastruttura di 49 mesi, già considerata nei piani di investimento del gestore del Tpl presente nell'attuale contratto di affidamento. Il progetto PIMBO ha registrato ritardi nell'avvio della progettazione e dei lavori dovuti alle tempistiche di erogazione dei relativi finanziamenti, riconosciuti solo nel 2018 con la Delibera CIPE n. 92/2017 - pubblicata nella GURI n.137 in data 15.06.2018 - che ha approvato il progetto definitivo del primo lotto funzionale. Tali ritardi hanno, fra l'altro inevitabilmente, causato anche un disallineamento dell'investimento previsto sulla rete filoviaria con quello regolato dal contratto d'affitto di ramo d'azienda già citato;

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 1 marzo 2018 ha pubblicato un avviso di presentazione di istanze per l'accesso alle risorse per il trasporto rapido di massa, con scadenza fissata al 31/12/2018; sono state quindi avviate le procedure finalizzate alla progettazione della prima linea tranviaria di Bologna (rossa), ed in data 27 dicembre 2018 il Comune di Bologna ha proceduto all'inoltro di istanza di finanziamento al Ministero;

con delibera di Giunta P.G. 502446/2018 in data 27 novembre 2018 il Comune di Bologna ha adottato il nuovo PGTU, e parallelamente la Città Metropolitana ha adottato il PUMS; entrambi gli strumenti sono stati successivamente pubblicati e depositati per le osservazioni e sono in procinto di essere approvati definitivamente; la pianificazione del PUMS e PGTU, e la progettazione del Tram, daranno corpo a previsioni che impatteranno significativamente sui servizi e le attività da affidare:

1. il PUMS prevede che l'affidamento del Tpl metropolitano, al 2030, tempistica del tutto sovrapposta con quella di affidamento da regolare, si dice che dovrà poter contare su una componente della base d'asta,

riferita alle compensazioni per obbligo di servizio, sensibilmente incrementata. Poiché dovrà essere redatto, con la documentazione di gara, un piano economico-finanziario della gestione e poiché né il Patto per il Trasporto Pubblico Regionale e Locale 2018/20 del dicembre 2017, né il recente Addendum 2019/20 all'Atto di indirizzo regionale triennale 2016-18 sul TPL, né infine il PRIT regionale in fase di adozione prevedono un incremento delle risorse da destinare ai servizi di Tpl bolognese, è opportuno che la formalizzazione del bando di gara avvenga con tempistiche che abbiano reso certe le risorse per corrispettivi, regionali e locali, disponibili, quantomeno la loro dinamica nel tempo; ciò nell'ipotesi secondo la quale l'affidamento dell'esercizio del Tram sia ricompreso nell'oggetto della gara di cui si parla; se così non fosse si innescherebbero meccanismi che non sono di immediata individuazione;

2. il ruolo futuro del Tpl metropolitano, di adduzione al SFM e alla rete tranviaria urbana, immaginato nell'ottica di incrementare significativamente il numero di passeggeri trasportati dal sistema nel suo complesso, determinerà una redistribuzione delle entrate da traffico che deve essere tenuta in debita considerazione nel nuovo affidamento e/o nel contratto tranviario, auspicabilmente essa deve essere considerata anche con riferimento al contratto ferroviario regionale.

Dato atto che il Comune di Bologna, d'intesa con la Città Metropolitana di Bologna, ha chiesto all'Agenzia di porre in essere tutti gli approfondimenti di carattere giuridico ed economico opportuni in ordine alle gare oggetto del presente provvedimento, di formare i dati conoscitivi e tecnico-economici e quindi, ai sensi dell'art.4 dell'attuale convenzione in essere tra gli Enti soci (approvata con delibera di Consiglio P.G. 313631/2013 e stipulata il 23 aprile 2014), rappresentare ai medesimi le conclusioni di tali approfondimenti, formulando agli Enti una propria proposta al riguardo.

In sede di Comitato di Coordinamento degli Enti Soci, in data 13 giugno 2019, l'Agenzia S.R.M. ha presentato le conclusioni degli approfondimenti richiesti, che di seguito si riassumono:

l'art. 3, comma 3, del contratto vigente, recita *“Fatto salvo quanto previsto al punto 2 che precede, la durata dell'affidamento potrà essere prorogata, laddove consentito dalla normativa applicabile al momento della scadenza del Contratto e se ritenuto opportuno dalla SRM”*; la L.R.30/98, come modificata dall'art. 4 della L.R. 20/11, regola la durata dei contratti rimandando al Regolamento n. 1370/2007/CE;

avendo effettuato anche un parallelo approfondimento legale la S.R.M. ha verificato che per le motivazioni più sopra sopra esposte risultino sussistere i presupposti per l'adozione di un atto di proroga del servizio di TPL all'attuale gestore per il periodo massimo possibile, ossia 54 mesi (4,5 anni pari alla metà della durata dell'affidamento) e pertanto fino al 31 agosto 2024, sulla base dell'art. 18 della direttiva 2014/23/UE del 26 febbraio 2014, dell'art.4 comma 4 del Regolamento n. 1370/2007/CE del 23 ottobre 2007 e della *“Comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia”* 2014/C – 92/01 del 29 marzo 2014;

in vista dell'affidamento congiunto di TPL e sosta in virtù della delibera del Consiglio Comunale P.G. 60086/2017, la S.R.M. ha verificato che non risultino invece sussistere, visto il contratto di servizio e visto l'art.175 del D.Lgs. 50/2016, le condizioni per l'adozione di un atto di proroga della gestione del Piano sosta e servizi complementari alla mobilità, formulando pertanto l'ipotesi di una nuova gara specifica, con scadenza al 31 agosto 2024, che consentirà quindi una gara unica alla scadenza della sopra citata proroga del TPL.

Ritenuto quindi opportuno, visto tutto quanto sopra esplicitato, fornire i seguenti indirizzi all'Agenzia della Mobilità S.R.M. Srl:

1) prorogare la durata dell'attuale contratto di servizio con TPB avente per oggetto i servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, fino alla data del 31 agosto 2024; il recupero dei ritardi dovuti ai fattori esterni e agli investimenti sul progetto PIMBO, nonché i nuovi investimenti da condurre sul ramo d'azienda concesso in affitto in coerenza con gli strumenti di pianificazione in corso di approvazione (principalmente, l'avvio dell'infrastrutturazione di alimentazione elettrica e la realizzazione di impianti di conservazione e distribuzione di metano liquido) dovranno essere puntualmente indicati in

apposito atto integrativo del contratto di servizio e del contratto di affitto di ramo d'azienda con conseguente assunzione di obbligo da parte del gestore in relazione e con riferimento all'equilibrio economico-finanziario degli obiettivi di efficienza ed efficacia dei servizi oggetto della concessione;

2) avviare una procedura di gara ad evidenza pubblica volta ad individuare il nuovo soggetto affidatario della gestione del Piano Sosta e dei servizi complementari alla mobilità, fino alla scadenza del 31 agosto 2024, al fine di riallinearla con la nuova scadenza del contratto relativo al trasporto pubblico ed indire, quindi, una gara unica con il TPL;

3) di confermare, in relazione alla gara di cui al punto precedente, gli indirizzi di cui alla Delibera di Consiglio P.G. 60086/2017 – e pertanto la struttura del contratto di concessione dei servizi vigente - con le sole seguenti precisazioni:

- essendo stato dismesso il servizio di car sharing “IoGuido” a seguito dell'avvio dei nuovi servizi di car sharing a flusso libero, ed essendo in via di dismissione il servizio “C’Entro in Bici” a seguito dell'avvio del servizio innovativo di bike sharing, non è più da prevedersi il relativo corrispettivo a favore del gestore;

- l'area di parcheggio “Antistadio” il cui contratto scadrà il 29 febbraio 2020 è da inserire nel bando di gara in quanto dovrà essere gestito nell'ambito del Piano Sosta su strada, con l'applicazione delle relative tariffe previste nella Zona E in cui è collocato.

Dato atto che la Città Metropolitana sta procedendo ad adottare analogo provvedimento, per quanto di specifica competenza, con solo riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese.

Dato atto, infine, che il contenuto del presente provvedimento potrà comportare scostamenti in aumento degli attuali livelli di entrata sui canoni mensilmente spettanti al Comune ai sensi del contratto di servizio in essere con Tper Spa avente al oggetto la gestione del Piano Sosta e servizi complementari alla mobilità (allocati in bilancio sui Cap. E33890-000 e E31465-000), la cui esatta definizione potrà avvenire solo a seguito dell'aggiudicazione della gara da parte di S.R.M. Srl, a valle della quale saranno apportati gli eventuali adeguamenti alle previsioni di entrata degli strumenti di programmazione economico-finanziaria del Comune.

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

Su proposta del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, congiuntamente al Dipartimento Lavori Pubblici, Mobilità e Patrimonio.

Sentite le Commissioni Consiliari competenti

DELIBERA

1) DI DARE MANDATO all'Agenzia della mobilità S.R.M. Srl di prorogare, per le motivazioni esposte in premessa, la durata dell'attuale contratto di servizio con TPB avente per oggetto i servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, fino alla data del 31 agosto 2024.

2) DI DARE MANDATO all'Agenzia della mobilità S.R.M. Srl di avviare, secondo gli indirizzi indicati in premessa, una procedura di gara ad evidenza pubblica volta ad individuare il nuovo soggetto affidatario della gestione del Piano Sosta e dei servizi complementari alla mobilità, fino alla scadenza del 31 agosto 2024, al fine di riallinearla con la nuova scadenza del contratto relativo al trasporto pubblico ed indire, quindi, una gara unica con il TPL.

3) DI DARE MANDATO all'Agenzia della mobilità S.R.M. Srl, in relazione al precedente punto 2), trattandosi di servizi pubblici che non possono subire interruzioni, nelle more del subentro del soggetto affidatario della gara in procinto di essere bandita, di disporre, se ed in quanto necessario, la prosecuzione dell'attività da parte di Tper Spa, secondo quanto previsto dal contratto di servizio in essere, alle medesime attuali condizioni.

Il Segretario Generale
Roberto Finardi

Il Vice Presidente del Consiglio
Marco Piazza

- Documento informatico predisposto, firmato digitalmente e conservato ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i. -