

**PROCEDURA APERTA PER LA CONCESSIONE DI DIRITTI SPECIALI PER L'ESERCIZIO  
DEL SERVIZIO DI CAR-SHARING A FLUSSO LIBERO  
NEL TERRITORIO DI BOLOGNA  
CAPITOLATO SPECIALE**

Il **car-sharing** è un servizio regolato e/o organizzato dalle pubbliche amministrazioni che permette di utilizzare un veicolo – segnatamente, un'auto – a noleggio senza conducente, per il tempo necessario, prelevandolo e riconsegnandolo successivamente, pagando in proporzione all'utilizzo che se ne è fatto. Questo servizio viene promosso nell'ambito di politiche di mobilità sostenibile per favorire il processo di transizione dal concetto di proprietà a quello di utilizzo del mezzo, eventualmente in combinazione con altre soluzioni modali. L'obiettivo è quello di consentire di ridurre il parco circolante attraverso la rinuncia alla proprietà dell'auto privata, individuale o familiare, ma non alla flessibilità delle proprie esigenze di mobilità. Sempre più, anche in esito a sperimentazioni finanziate con risorse pubbliche, nonché grazie all'evoluzione tecnologica, si tratta di un servizio commerciale erogato da numerose imprese, con l'obiettivo di generare profitto. Sempre più spesso esso è erogato mediante mezzi ad alimentazione elettrica.

Ai sensi della **LR 30/98**, recante "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale", in Emilia-Romagna il car-sharing rientra tra i servizi di mobilità complementari al trasporto pubblico regionale e locale. Tale servizio è affidato dagli enti locali nel rispetto delle norme e, soprattutto, dei propri strumenti di pianificazione.

A partire dal 2018, per effetto dell'intervento pubblico di regolazione del Comune di Bologna, con la collaborazione della SRM, è stata organizzata e condotta una **sperimentazione** di affidamento e gestione di due contratti di servizio aventi per oggetto altrettanti servizi di car-sharing in ambito urbano bolognese.

In ambito locale, il **PUMS** approvato dalla Città metropolitana nel 2019

[\[https://pumsbologna.it/\]](https://pumsbologna.it/)

prevede che "progressivamente si raggiungerà l'integrazione tariffaria completa del trasporto pubblico ferro-gomma (urbana ed extraurbana), prevista dal sistema STIMER-Mi muovo, per poi sperimentare forme più evolute di integrazione tra il trasporto pubblico e altri sistemi di mobilità (bike-sharing, car-sharing, etc.)"; in quest'ottica il presente affidamento impone agli operatori di mettere a disposizione alcuni dati per la realizzazione di sistemi MaaS ("Mobility as a Service").

Ancora, esso prevede che "la diffusione sul territorio dei servizi di sharing dovrà essere accompagnata inoltre dall'estensione della rete di ricarica elettrica, privilegiando in primis i nodi di interscambio (Centri di Mobilità) e ampliando il ventaglio delle tipologie dei veicoli (e-bike, monopattini, etc.). In tal senso potranno essere estesi gli accordi con i gestori, introducendo la possibilità di installazione di infrastrutture di ricarica pubblica, al fine di favorire, allo stesso tempo, lo sviluppo della mobilità elettrica in generale. In questa prospettiva si dovranno porre le condizioni affinché tutti gli operatori dei servizi di car-sharing che opereranno nel territorio metropolitano possano essere dotati, progressivamente, di flotte esclusivamente composte da veicoli elettrici o a zero emissioni"; in quest'ottica il presente affidamento ricomprende all'interno dell'area minima di operatività i Centri di Mobilità bolognesi e avvia la regolazione dell'estensione ai Centri di Mobilità e ai comuni PAIR (nuovo Piano Aria Integrato Regionale, PAIR 2030, dell'Emilia-Romagna).

Infine, esso stabilisce che "i veicoli elettrici sono veicoli che utilizzano il motore elettrico come principale risorsa di propulsione. Possono essere classificati in veicoli ibridi (HEV) e veicoli ibridi plug-in (PHEV), che utilizzano

entrambi anche un motore a combustione, e veicoli completamente elettrici (BEV)” e che “nell’ambito car-sharing, nei nuovi bandi si richiederà che la flotta sia costituita almeno per il 60% da veicoli elettrici”; in quest’ottica il presente affidamento regola le caratteristiche minime del parco veicolare autorizzato e in esercizio.

Nel medesimo ambito locale bolognese, il **PGTU** approvato dal Comune di Bologna

[\[https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/piano-generale-traffico-urbano\]](https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/piano-generale-traffico-urbano)

sottolinea che “il car-sharing free-flow nei prossimi anni vedrà probabilmente un aumento degli operatori, dai due (Enjoy e Corrente) attuali. Saranno però incentivati gli operatori di sharing che prevederanno delle misure per coprire le aree a domanda debole per il Tpl e gli operatori che privilegeranno flotte full-electric”; in quest’ottica il presente affidamento regola gli incentivi riconosciuti alla quota di parco veicolare ad alimentazione full-electric, nonché ribadisce la flessibilità dell’area di operatività, che consente l’espansione, anche sperimentale, ai comuni fuori Bologna.

Ancora, esso impegna l’amministrazione a “riservare stalli appositamente dedicati alle auto in sharing in prossimità dei principali poli attrattori e funzionali della città”; in quest’ottica il presente affidamento regola la circolazione e la sosta su strada come previsto al punto 5. A questo riguardo, stante la previsione del PGTU secondo la quale “nel caso si assistesse in maniera consolidata a un ulteriore incremento, superiore al 15% rispetto al numero al 31 dicembre 2019, dei permessi di accesso alla ZTL per veicoli ibridi, potranno essere riviste tutte le attuali agevolazioni, a partire dai veicoli di proprietà di cittadini non residenti nel Comune di Bologna”, la previsione di deroga che riguarda i veicoli del car-sharing è prevista per l’intera durata dei Contratti.

Inoltre, il progetto **TRIPS** (TRansport Innovation for vulnerable-to-exclusion People needs Satisfaction):

[\[https://trips-project.eu\]](https://trips-project.eu)

finanziato dalla Commissione Europea attraverso il programma quadro H2020, ha consentito di individuare soluzioni co-progettate per gli utenti dei trasporti urbani affetti da disabilità. Esse sono state fatte proprie e suggerite dalla documentazione di affidamento (punti 6.8, 6.9 e 8.3).

Con la ricognizione periodica della situazione gestionale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, di cui all’art. 30 del **D.lgs. 201/22** recante “Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica”, il Comune di Bologna ha censito il car-sharing fra i servizi pubblici locali organizzati in relazione al proprio ambito o bacino del servizio (Del. Giunta PG 820075/23).

L’affidamento del servizio di car-sharing è stato oggetto di deliberazione del Consiglio comunale di Bologna (PG 701040 del 7 ottobre 2024, recante “Affidamento del servizio di car-sharing s flusso libero. Indirizzi all’Agenzia per la mobilità SRM per l’espletamento della procedura”):

[\[https://atti9.comune.bologna.it/atti/wpub\\_delibere.nsf/%24%24OpenDominoDocument.xsp?documentId=E6C8762F159B66BFC1258BB0007A1F15&action=openDocument\]](https://atti9.comune.bologna.it/atti/wpub_delibere.nsf/%24%24OpenDominoDocument.xsp?documentId=E6C8762F159B66BFC1258BB0007A1F15&action=openDocument)

## 1. Regime di affidamento.

1. L’affidamento è regolato in regime di concessione, prevedendo obblighi contrattuali e non obblighi di servizio soggetti a compensazione. La materia è trattata con la Relazione di cui all’art. 14, comma 3, del D.lgs. 201/22.

2. Nel rispetto di quanto previsto dal presente Capitolato speciale (Capitolato), sarà sottoscritto un Contratto di servizio (Contratto) con ogni Operatore che abbia presentato un’Offerta che rispetti tutti gli elementi minimi previsti. La sottoscrizione del Contratto dovrà intervenire entro 45 (quarantacinque) giorni naturali consecutivi dalla trasmissione della bozza di contratto, successiva alla comunicazione di aggiudicazione. Il servizio dovrà

essere avviato nei 90 (novanta) giorni naturali consecutivi successivi la sottoscrizione del Contratto, salva diversa motivata indicazione comunicata in sede di Offerta.

3. La SRM si riserva inoltre, stante l'assenza di qualsiasi fattispecie di esclusiva, non prevedendosi dunque restrizioni del numero di soggetti abilitati a operare sul mercato, di avviare altre procedure a evidenza pubblica per l'affidamento dei medesimi servizi, anche in regime di vigenza di Contratti sottoscritti in esito alla procedura regolata dal presente Capitolato.

## **2. Operatori invitati a partecipare. Modifiche e subappalto.**

1. Potranno presentare una Domanda di partecipazione gli operatori di cui all'art. 65 del D.lgs. 36/23 che non versino in una delle condizioni di esclusione di cui agli artt. 94 e seguenti del medesimo D.lgs. 36/23 e che alla data di presentazione dell'Offerta risultino iscritti alla CCIAA o ad altro ente equiparato e che siano in possesso degli altri requisiti previsti nel Disciplinare di gara.

2. Le modifiche in vigenza di Contratto potranno essere ammesse nei casi tassativamente previsti all'art. 189 del D.lgs. 36/23. Il subappalto è disciplinato dall'art. 119 del D.lgs. 36/23.

3. L'Offerta dovrà descrivere l'organizzazione che l'Operatore vorrà darsi, in particolare gli aspetti operativi relativi alla gestione delle operazioni di maggiore rilevanza. È auspicata la presenza di una sede operativa nel territorio del Comune di Bologna.

## **3. Durata dell'affidamento.**

1. Con l'obiettivo, già della fase di sperimentazione, che il car-sharing abbia efficacia anche su scelte di vendita/rinnovo delle auto private in regime di proprietà della cittadinanza, individuali o familiari, l'affidamento avrà durata fino alla data del 31 dicembre 2027 per ciascun Contratto sottoscritto.

2. La durata di ciascun Contratto potrà essere oggetto di rinnovo di ulteriori 24 (ventiquattro) mesi, pari a due anni, qualora l'Operatore intestatario del Contratto si vincoli per l'intera durata residua alla gestione di una flotta interamente full-electric. Tale opzione potrà verificarsi solo qualora l'operatore invii formale istanza alla SRM entro il 15 settembre 2027.

3. Nei casi previsti all'art. 120, comma 11, del D.lgs 36/23 è consentito, per il tempo strettamente necessario alla conclusione della procedura, prorogare i Contratti con gli Operatori uscenti.

4. Qualsiasi fattispecie di eventuale cessazione dovrà essere comunicata e motivata alla SRM con almeno 60 (sessanta) giorni naturali consecutivi di anticipo; qualsiasi fattispecie di eventuale sospensione o riduzione del servizio dovrà essere comunicata e motivata alla SRM con almeno 30 (trenta) giorni naturali consecutivi di anticipo.

## **4. Dimensione del parco veicolare.**

1. In esito alla sperimentazione condotta, non è previsto alcun limite dimensionale del parco veicolare autorizzabile al singolo Operatore e nel suo complesso.

2. Ai soli fini della gestione della fase di affidamento, stante quanto previsto al punto 1.3, la SRM avvia la presente procedura dimensionata su lotti che danno origine a un parco veicolare autorizzabile complessivo di 1.200 (milleduecento) auto.

## 5. Regolazione della circolazione e della sosta. Diritti speciali ex art. 13 D.lgs. 201/22.

1. La regolazione della circolazione in ambito urbano bolognese consente per l'intera durata dei Contratti ai veicoli del car-sharing l'accesso alle zone a traffico limitato (ZTL) e la gratuità della sosta negli stalli a pagamento, a rotazione, nonché negli stalli riservati ai residenti, salve alcune eccezioni puntuali (fra queste, le aree pedonali). È inoltre consentita, ai soli Operatori di car-sharing a flusso libero che erogano il servizio avvalendosi di veicoli con motore full-electric, la circolazione nelle corsie riservate al trasporto pubblico; nel caso di flotte miste, tale fattispecie sarà prevista per la sola porzione della flotta con motore full-electric.

2. L'amministrazione comunale ha riservato ai veicoli del car-sharing a flusso libero, con l'obiettivo di alimentare il turn-over nell'uso dei veicoli a disposizione dell'utenza, 84 stalli di sosta complessivi, di cui 51 entro la cerchia dei viali di circonvallazione, presso punti specifici del territorio comunale.

L'amministrazione si impegna a incrementare gli stalli di cui sopra, entro settembre 2025, di ulteriori almeno 50 (cinquanta) stalli fuori dal centro storico. Inoltre, ne saranno previsti ulteriori 10 (dieci) all'interno del centro storico al termine dei cantieri per il tram e ne saranno previsti ulteriori 25 (venticinque) suddivisi fra via del Pallone e il parcheggio STAVECO, appena nella possibilità operativa dell'amministrazione. Si segnala, con riferimento a questo punto ma anche all'attrattività che potrà avere il servizio negli anni a venire, l'importante campagna di lavori organizzata dal Comune sul suo territorio per i prossimi anni (Linea rossa e Linea verde del tram, PIMBO, Passante autostradale, ecc.).

L'amministrazione comunale si riserva la possibilità, in base ad accadimenti specifici, di modificare la posizione degli stalli riservati ed eventualmente di ridurre il loro numero per il tempo necessario.

3. Il Comune comunica inoltre il proprio interesse a condurre una sperimentazione finalizzata a garantire l'efficacia dell'esclusività dello stallo riservato prevedendo la possibilità di dotare tale spazio di "tag" che riconosca e segnali la sosta impropria di veicoli non appartenenti alla flotta del car-sharing. A fronte della possibilità di condurre tale sperimentazione offerta da uno o più Operatori sottoscrittori di Contratto, il Comune potrà destinare risorse economiche nella propria disponibilità alla realizzazione del progetto di sperimentazione.

4. È interesse del Comune anche la sperimentazione del "car-sharing di comunità" (condominiale, aziendale, ecc.), che potrebbe vedere uno o più stalli di sosta su strada riservati per una porzione di flotta in uso a un gruppo determinato di utenti. A fronte della possibilità di condurre tale sperimentazione offerta da uno o più Operatori sottoscrittori di Contratto, il Comune potrà destinare risorse economiche nella propria disponibilità alla realizzazione del progetto di sperimentazione.

5. Sarà a cura degli Operatori il riposizionamento dei veicoli in occasione della pulizia programmata della viabilità cittadina, nonché in occasione di ogni occupazione della strada, comunicata ai sensi del vigente Codice della strada. La SRM si adopererà perché le informazioni rese in tal senso disponibili dai soggetti competenti siano nella disponibilità degli Operatori, farà fede in ogni caso la segnaletica stradale – anche temporanea.

6. Eventuali mezzi operativi a supporto delle operazioni dovranno essere conformi ai più elevati parametri emissivi, come stabiliti dalla normativa comunitaria vigente al momento dell'avvio del servizio e saranno autorizzati ad accedere alla ZTL in analogia con i veicoli autorizzati per il servizio. Ciascun Operatore dovrà presentare in sede di Offerta ogni elemento propedeutico alla descrizione dell'organizzazione che vorrà darsi per la conduzione di tutte le operazioni che comporranno l'erogazione del servizio.

7. Potranno essere previste, in corso di affidamento, fattispecie di interoperabilità per flotte in esercizio presso altre città, su proposta degli Operatori, in esito ad accordo specifico con la SRM che garantisca la reciprocità delle regole di circolazione e sosta dei veicoli.

8. Il controllo della circolazione e della sosta è garantito anche e soprattutto mediante dispositivi elettronici e automatici; la gestione dei permessi sarà garantita mediante l'implementazione di white-list di targhe dei veicoli, previa trasmissione di copia dei relativi libretti di circolazione, che saranno prontamente aggiornate in fase di

avvio del servizio e in caso di variazioni del parco veicolare, in modo che ai provvedimenti di autorizzazione sia garantita puntuale efficacia.

9. Sulla base della reportistica fornita da ciascun Operatore ai sensi del punto 12, la SRM si riserva di verificare, in particolare, il numero e l'operatività dei "veicoli attivi", ovvero quelli che abbiano soddisfatto almeno un noleggio nell'arco del mese solare di interesse. Per differenza, il numero dei veicoli non attivi sarà confrontato con quello medio dei veicoli oggetto di noleggio a lungo termine (NLT), di cui al punto 9.7, anch'esso fornito da ciascun Operatore per ogni mese solare, ai sensi del punto 12. In caso di scostamento significativo rispetto alla dimensione della "flotta nominale" di cui al punto 6.4, così come eventualmente evolutasi nel corso di vigenza del Contratto, la SRM si riserva, in esito a specifico confronto con l'Operatore interessato, di cancellare dalle white-list le targhe dei veicoli che risultino non effettivamente a disposizione del pubblico.

10. Ogni rischio operativo, di domanda e di offerta, è in capo all'Operatore. In capo alla SRM, tali da prevedere la cessazione regolata al punto 3.4 o, in alternativa e in accordo fra le Parti, la revisione dell'equilibrio economico-finanziario del contratto, sono tre soli rischi:

- la mancata attuazione e/o la revisione della regolazione della circolazione rappresentata secondo quanto previsto dal presente Capitolato, rilevante ai fini dello svolgimento del servizio;
- eventuali modifiche legislative o regolatorie che introducano oneri non prevedibili a carico dell'Operatore per lo svolgimento del servizio;
- cause di forza maggiore, determinandosi alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio.

## **6. Caratteristiche minime del parco veicolare autorizzato e in esercizio.**

1. I veicoli dovranno essere nella piena ed esclusiva disponibilità giuridica dell'Operatore; essi dovranno appartenere alle categorie M1, N1 o L7e di cui all'art. 47 del Codice della strada ed essere immatricolati in conto terzi; dovranno avere omologazione minima EURO VI per quanto riguarda le emissioni inquinanti, non potranno essere alimentati o co-alimentati a gasolio. Essi dovranno avere in ogni momento una percorrenza complessiva non superiore a 100.000 km nonché naturalmente garantire adeguati livelli di sicurezza. Si ricorda che rientrano nella normativa EURO VI anche i veicoli con motore ibrido a energia elettrica, oppure con motore full-electric.

2. Dovrà inoltre essere garantita la piena e puntuale manutenzione dell'intera flotta di veicoli. Ogni Operatore dovrà adeguare l'intera flotta a una sola colorazione, salve specifiche eccezioni concordate con la SRM; tutti i veicoli dovranno inoltre essere riconoscibili mediante specifico logo dell'Operatore e codice identificativo aziendale univoco; ogni veicolo dovrà inoltre essere brandizzato mediante apposizione del logo e del city-branding del Comune di Bologna, del logo della SRM e del logo del PUMS, con dimensione maggiore di almeno 15 cm ognuno (8 cm nel caso di scooter, di cui al successivo punto 6a). Si faccia riferimento al seguente link:

[\[http://www.comune.bologna.it/news/nuovo-emblema-del-comune\]](http://www.comune.bologna.it/news/nuovo-emblema-del-comune)

3. La pubblicità sui veicoli e ogni altra comunicazione organizzata da ciascun Operatore dovrà essere rispettosa delle normative vigenti in materia, in particolare dei relativi Regolamenti comunali.

4. Ciascun Operatore dovrà proporre, con la propria Offerta, una flotta oggetto di autorizzazione della dimensione di almeno 100 (cento) veicoli e garantire in ogni momento la piena operatività dell'80% della flotta autorizzata. Esso dovrà quantificare il numero di veicoli oggetto della propria Offerta che costituirà la "flotta nominale", da mandare a regime comunque entro il sesto mese dall'avvio del servizio. Lo standard dell'80% potrà essere oggetto, in corso di affidamento, di modifica in esito ad accordi puntuali fra le Parti.

5. Ai sensi del PUMS vigente, è necessario che ciascun Operatore gestisca flotte che siano composte almeno al 60% di auto con motore full-electric o ad alimentazione ibrida, anche plug-in. Nel caso la componente elettrica o ibrida sia non pari al 100% il parco veicolare si configurerà come “flotta mista”.

6. La dimensione minima del parco all’avvio del servizio dovrà essere pari a 50 (cinquanta) veicoli; essa dovrà raggiungere la dimensione di 100 (cento) veicoli entro il terzo mese dall’avvio del servizio e andare a regime raggiungendo la dimensione della “flotta nominale” entro il sesto mese. L’Offerta e il Contratto specificheranno la tempistica di messa a regime della dimensione del parco veicolare.

In corso di affidamento, la “flotta nominale”:

- potrà essere ridotta su iniziativa di ciascun Operatore nel rispetto di quanto previsto al punto 3.3, con almeno 30 (trenta) giorni naturali consecutivi di anticipo;
- potrà essere ridotta nel rispetto di quanto previsto al punto 5.9 (cancellazione dalle white-list dei veicoli non attivi);
- potrà essere incrementata su iniziativa di ciascun Operatore nella misura massima del 50% (cinquanta%), a condizione che sia completata la messa in servizio della “flotta nominale” come quantificata in sede di Offerta.

7. Ciascun Operatore dovrà garantire che almeno il 50% (cinquanta%) del parco veicolare sia dimensionato per il trasporto degli ausili delle persone con mobilità ridotta. Della presenza e della localizzazione di tali veicoli dovrà essere data comunicazione all’utenza in fase di prenotazione mediante l’app, nonché dovrà essere fornita ogni informazione in merito anche sul sito web.

8. L’amministrazione si rende disponibile a valutare, anche eventualmente apportando risorse proprie e/o a sua disposizione, proposte degli Operatori che abbiano l’obiettivo di arrivare a inserire nella flotta auto adatte per il trasporto di persone a bordo delle proprie carrozzine (tali auto dovranno essere sufficientemente grandi da garantire comfort e sicurezza) nonché di inserire nella flotta auto con adattamenti tali da essere guidate anche da persone con disabilità motoria, senza che la rampa e ogni altro strumento volto ad agevolare l’utilizzo in tal senso siano di intralcio all’utilizzo da tutti gli altri utenti.

9. L’Offerta dovrà descrivere infine ogni specifica inerente la sicurezza dei veicoli, quale per esempio l’operatività di sensori di accelerazione triassiale, in grado di generare dati di “scatola nera” da rendere disponibili in caso di incidenti o comunque su richiesta delle forze dell’ordine, o anche dati inerenti la permanenza dell’integrità dei veicoli in uso. Di tali tecnologie potrà essere data informazione all’utenza in modo da minimizzare le esigenze manutentive del parco veicolare.

## **6a. Scooter-sharing elettrico.**

1. Ciascun Operatore potrà accompagnare il parco veicolare di cui al punto 6 con una flotta di scooter elettrici della dimensione minima di 100 fino a un numero massimo pari a quello delle auto della “flotta nominale” di cui al punto precedente. Si configurerà in tal caso una “flotta integrata” (eventualmente, una “flotta mista integrata”) che dovrà essere proposta al pubblico in maniera univoca (mediante la stessa app, sullo stesso sito web, attraverso lo stesso call-center, nonché caratterizzata dal medesimo nome/marchio commerciale).

Tale opzione potrà essere attivata sia all’avvio del servizio che in corso di affidamento. Nel primo caso in sede di Offerta il concorrente dovrà indicare l’intenzione di avvalersi dell’opzione e la relativa tempistica; nel secondo dovrà avanzare formale istanza alla SRM con la descrizione del servizio che sarà gestito. In ogni caso, l’autorizzazione all’avvio del servizio di scooter-sharing sarà concessa a condizione che sia completata la messa in servizio della “flotta nominale” come quantificata in sede di Offerta.

2. La regolazione della circolazione di scooter elettrici in ambito urbano bolognese è, allo stato attuale, piuttosto articolata. In linea di massima, è consentita la circolazione nelle zone a traffico limitato (ZTL), ma non nelle corsie riservate al trasporto pubblico locale, salvo puntuali eccezioni. La sosta è consentita nel rispetto del Codice della strada e all'interno degli stalli appositamente dedicati, essa è gratuita. Non è prevista, al momento, la realizzazione di stalli riservati al servizio di scooter-sharing elettrico da parte dell'amministrazione comunale.
3. La porzione di flotta integrata composta da scooter dovrà essere costituita da veicoli adibiti al trasporto di persone, alimentati con motore elettrico, omologati e classificati come ciclomotori (categorie L1e e L2e) di cui all'art. 47 del Codice della strada ed essere immatricolati in conto terzi. Sarà possibile noleggiare gli scooter ai soli maggiorenni, in possesso di adeguata patente di guida.
4. Ogni scooter dovrà essere dotato di caschi omologati (uno o due in funzione della possibilità di trasportare un passeggero, stabilita dalla tipologia di mezzo e/o dal Regolamento di fruizione del servizio) e di cuffiette sottocasco monouso per esigenze igieniche, la cui piena disponibilità dovrà essere garantita con continuità durante il servizio. È facoltà dell'Operatore del servizio dotare i mezzi di ulteriori accessori quali, a titolo esemplificativo, bauletto posteriore, parabrezza, copri-gambe, ecc. I mezzi dovranno avere in ogni momento una percorrenza complessiva non superiore a 50.000 (cinquantamila) km nonché naturalmente garantire adeguati livelli di sicurezza.
5. L'Operatore gestore del servizio dovrà garantire ogni fattispecie di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché assicurare adeguati livelli di sicurezza degli scooter appartenenti alla flotta. L'Operatore dovrà presentare in sede di Offerta ogni elemento propedeutico alla garanzia di sicurezza del sistema da operare; a titolo di esempio saranno apprezzati il disegno di un profilo di velocità e accelerazione limitato, l'operatività di sensori in grado di generare dati di "scatola nera" da rendere disponibili in caso di incidente, l'operatività di dispositivi che inibiscano la possibilità di spostare lo scooter in fase di sosta e la marcia in assenza dei caschi in dotazione, l'adozione del sistema di frenata ABS e di pneumatici "quattro stagioni", l'organizzazione di forme di assistenza all'utenza in caso di incidente e di percorsi formativi di accesso al servizio e alla guida degli scooter.
6. Per la regolazione degli ulteriori aspetti inerenti lo scooter-sharing elettrico vale, anche con riferimento al riposizionamento dei veicoli, quanto previsto dal presente Capitolato.

## 7. Area minima di operatività del servizio.

1. Il servizio dovrà essere garantito sull'intera area denominata "Bologna Città 30":

[<https://www.bolognacitta30.it/mappe/mappa-delle-velocita/>]

In caso di variazione in espansione del perimetro dell'area "Bologna Città 30" in corso di affidamento, ciascun Operatore è impegnato a estendere la propria area di operatività conformemente alle nuove disposizioni, entro 15 giorni dalla comunicazione di variazione.

2. L'Offerta potrà prevedere un'area più estesa, in tal caso dovrà descrivere l'evoluzione della sua dimensione e la relativa tempistica. In sede di Offerta e in ogni circostanza di successiva sua variazione, in aggiunta a quanto previsto al punto 12.6, ciascun Operatore è impegnato a trasmettere alla SRM uno specifico elaborato su supporto informatico GIS con evidenza delle modifiche, anche di cui ai punti successivi.
3. L'area di operatività potrà configurarsi "ad arcipelago", prevedendo cioè discontinuità sul territorio, con la previsione di "areole" territoriali dove è possibile prendere/lasciare il veicolo anche al di fuori dell'area di operatività indicata. L'opzione delle "areole" permetterà l'attivazione, anche sperimentale, del servizio in aree remote, presso altri punti rilevanti, anche esterni al territorio del Comune. L'attivazione di "areole" esterne al territorio comunale di Bologna potrà essere prevista solo in esito ad accordo specifico con la SRM, in una fase successiva all'avvio del servizio.

Potranno essere previste “areole” finalizzate a operazioni di “car-sharing station-based”, sia interne che esterne all’area operativa, cui potranno essere riferite particolari tariffe e/o condizioni di noleggio rispetto a una quota del parco veicolare, in esito ad accordo specifico con la SRM.

4. L’area di operatività potrà configurarsi come “dinamica”, in estensione dell’area “Bologna Città 30” o mediante “areole”, prevedendo cioè la copertura di porzioni di territorio per finestre temporali specifiche. Tali estensioni dovranno essere motivatamente comunicate alla SRM con anticipo minimo di 5 (cinque) giorni naturali consecutivi in occasione di ogni modifica.

5. È possibile prevedere aree, anche interne all’area denominata “Bologna Città 30”, all’interno delle quali non sia possibile concludere il noleggio e rilasciare il veicolo (No Parking Zone – NPZ). Tali aree dovranno essere motivatamente comunicate alla SRM con anticipo minimo di 15 (quindici) giorni naturali consecutivi in occasione di ogni modifica. Tali aree potranno altresì essere disposte dal Comune per motivi legati a necessità contingenti e/o valutazioni di diverso genere.

6. L’area di operatività del servizio, completa di “areole”, estensioni e NPZ, deve essere chiaramente ed esaustivamente comunicata all’utenza in tempo reale sugli strumenti di accesso (app e sito) al servizio.

7. È prevista la possibilità, per la SRM, di applicare la seguente penale:

- inadempimento rispetto all’impegno a trasmettere alla SRM su supporto informatico GIS le modifiche apportate all’area di operatività, pari a 500,00 (cinquecento/00) euro/episodio.

#### **7a. Estensione all’area metropolitana. Comuni PAIR e Centri di mobilità.**

1. Con l’obiettivo di estendere all’area metropolitana il servizio di car-sharing, ciascun Operatore gestore del servizio dovrà prevedere un’areola territoriale di copertura, di cui al punto 7.3, presso i comuni e alle condizioni di cui ai punti successivi.

2. I comuni per i quali è stata condotta un’analisi preventiva di fattibilità e presso i quali è avviata l’implementazione della sperimentazione di espansione sono quelli ricompresi fra gli attuatori del PAIR 2030 – Piano Aria Integrato Regionale: Argelato, Calderara di Reno, Casalecchio di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell’Emilia, Ozzano, Pianoro, San Lazzaro di Savena, Sasso Marconi, Zola Predosa; con l’aggiunta di Anzola dell’Emilia (perché comune confinante) e l’esclusione di Imola (perché comune con più di 50.000 abitanti).

3. Ciascuno dei comuni di cui al punto precedente avrà il diritto, indicando un’areola presso il proprio territorio (municipio, stazione ferroviaria, centro commerciale, polo produttivo, ecc.) che si impegnerà a dotare di stalli di sosta dedicati al car-sharing, nonché impegnandosi a regolare la circolazione e la sosta sul proprio territorio in analogia con quanto al precedente punto 5 e ad acquistare uno specifico ammontare di credito per l’utilizzo del servizio, di vedersi attivata un’areola territoriale di copertura, di cui al punto 7.3, per un anno, o per porzione d’anno.

4. L’importo che ciascun comune dovrà riconoscere all’Operatore che indicherà perché estenda il servizio all’areola di interesse darà origine a un credito di utilizzo che il comune medesimo potrà destinare, secondo procedure che saranno gestite in autonomia, a specifici aventi diritto (cittadini, lavoratori, mobility manager, ecc.). Esso, per ciascun comune, ha la dimensione minima, su base annua, di cui alla seguente tabella:

Importi in euro/anno, IVA esclusa.		
Anzola dell'Emilia: 19.000	Argelato: 17.000	Calderara di Reno: 23.000
Casalecchio di Reno: 49.000	Castel Maggiore: 28.000	Castenaso: 24.000
Granarolo dell'Emilia: 22.000	Ozzano dell'Emilia: 20.000	Pianoro: 22.000
S. Lazzaro di Savena: 47.000	Sasso Marconi: 19.000	Zola Predosa: 25.000

5. La SRM e il Comune sono impegnati a implementare la sperimentazione di cui al presente punto su altre porzioni di territorio metropolitano, in particolare con riferimento ai Centri di mobilità di cui al PUMS, anche in esito a specifici confronti con la Città metropolitana di Bologna.

## 8. Relazione con l'utenza.

1. In esito alla sperimentazione condotta, il servizio di car-sharing a flusso libero, comprensivo delle interfacce al pubblico, dovrà essere garantito per almeno 350 giorni/anno e per almeno 20 (venti) 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 all'utenza).

2. Ciascun Operatore dovrà approntare e rendere disponibile sul proprio sito web, nonché trasmettere alla SRM in occasione di ogni aggiornamento, con evidenza delle modifiche apportate, un Regolamento di fruizione del servizio. Esso dovrà prevedere e normare i requisiti per l'accesso al servizio e la fascia temporale di erogazione dello stesso ed essere pubblicato sul sito web prima dell'avvio del servizio. L'utente dovrà potersi iscrivere nel rispetto del Regolamento di fruizione del servizio e potrà utilizzare il veicolo, nel rispetto della prenotazione, avendo avuto informazione preventiva di eventuali limitazioni di spazio e di tempo.

3. A supporto dell'utenza e come interfaccia di accesso al servizio, dovrà essere garantita la piena funzionalità:

- di un sito web e di una app (disponibile almeno sugli store iOS e Android); quest'ultima dovrà consentire la prenotazione veloce del servizio, che deve poter essere effettuata anche con anticipo contenutissimo rispetto alla fase di fruizione ("prelievo on-demand"). Entro il sesto mese dall'avvio del servizio dovrà essere garantita l'accessibilità di tale app per le persone con disabilità sensoriale visiva;
- di un call-center, raggiungibile negli orari e nei giorni dell'anno di erogazione del servizio, al costo massimo di una chiamata a un numero fisso nazionale, che raccolga e riscontri ogni tipo di segnalazione e che fornisca ogni tipo di informazione relativamente al servizio.

4. È prevista la possibilità, per la SRM, di applicare la seguente penale:

- per mancata operatività per almeno 350 giorni/anno e per almeno 20 (venti) ore/giorno, pari a 1.000,00 (mille/00) euro/giorno e 100,00 (cento/00) euro/ora per ogni fattispecie accaduta su base annuale e giornaliera.

5. Il Comune, col supporto della SRM, è impegnato a dare continuità alle politiche e alle azioni intraprese sul fronte della mobilità sostenibile. Tale impegno sarà profuso in ogni circostanza utile anche con l'obiettivo della promozione della sharing-mobility, di cui al presente affidamento e ad altri analoghi operati dagli enti locali bolognesi, anche su suggerimento di uno o più Operatori.

## 9. Tariffe al pubblico.

1. Le tariffe dovranno essere specificate con l'Offerta e successivamente comunicate all'utenza, prima e durante il viaggio, onnicomprensive anche dell'applicazione dell'IVA.

2. La "tariffa principale", espressa in euro/minuto, dovrà costituire il riferimento per ogni fattispecie di sconto/convenzione prevista nell'ambito di politiche puntuali di incentivazione che generi condizioni particolari di prezzo: rispetto alla tariffa principale sarà possibile concordare esclusivamente tariffe che determinino costi inferiori per l'utenza. La tariffa principale è quella che paga chi utilizzi un veicolo per la prima volta, in assenza di qualsiasi condizione favorevole di prezzo; essa deve essere comunicata alla SRM con anticipo minimo di 15 (quindici) giorni naturali consecutivi in occasione di ogni modifica. In ogni caso, ogni cambiamento di importo e/o di articolazione, nonché ogni condizione di sconto applicata al complesso dell'utenza, devono essere comunicati alla SRM con anticipo minimo di 5 (cinque) giorni naturali consecutivi.

3. A fronte di flotte composte di mezzi di categorie diverse, integrate o meno, di cui al precedente punto 6, sarà possibile prevedere articolazioni differenziate della tariffa principale e delle condizioni particolari di prezzo per categoria.

4. In ogni caso, in presenza di flotte miste:

- a) i veicoli che non siano full-electric dovranno essere resi disponibili al pubblico a fronte di una "tariffa principale" superiore del 20% (venti percento) a quella vigente per i veicoli full-electric;
- b) in alternativa, i veicoli che non siano full-electric dovranno essere resi disponibili al pubblico a fronte di una "tariffa di sblocco", da applicare a ogni noleggio in aggiunta alla "tariffa principale", pari a 2,50 euro (due/50), IVA inclusa, o superiore di tale importo alla "tariffa di sblocco" eventualmente vigente per i veicoli full-electric;
- c) in alternativa, l'utente che utilizzi uno o più veicoli full-electric per una spesa consuntiva pari o superiore a 20,00 (venti/00) euro di "tariffa principale" per un determinato mese solare ha il diritto di vedersi accreditato un voucher su wallet, con notifica push sulla app, per accedere al servizio da utilizzare nel mese solare successivo, anche più volte in corso di affidamento. Ogni informazione all'utenza dev'essere fornita ad avvio di ogni mese di maturazione del voucher. L'importo di tale voucher è arrotondato all'euro più prossimo al numero generato dalla seguente espressione:  $20 * (Fne/Ftot)$ , dove Fne è il numero di veicoli non full-electric sul totale della flotta e Ftot è la dimensione complessiva della flotta.

5. Potranno prevedersi sconti applicati a specifici gruppi di utenti in attuazione di accordi commerciali con terze parti, in particolare nell'ambito di politiche di mobility-management. Potranno prevedersi sopra-prezzi a fronte di particolari condizioni offerte al pubblico (rilascio presso l'aeroporto, accesso a parcheggi privati, ..., onerose per l'Operatore che si rifà sull'utente), purché siano chiaramente comunicati all'utenza col Regolamento di fruizione del servizio. Potrà infine prevedersi un sistema di bonus-malus a punti di relazione con l'utenza che incentivi comportamenti virtuosi nella fase di utilizzo dei veicoli ed eventualmente di segnalazione all'Operatore di esigenze di intervento sulla flotta o su altri aspetti operativi.

6. Già in fase di sperimentazione, il Comune ha destinato ai servizi di car-sharing risorse di incentivazione all'uso riconosciute agli utenti (Progetto PRiMUS, incentivi ZTL e azioni di mobility-management); la Regione ha fatto altrettanto con piena efficacia rispetto a quanto previsto all'art. 8, comma 6, del DL 68/22, destinando alla sperimentazione di servizi di sharing mobility per gli anni 2022, 2023 e 2024 lo 0,3% della dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale.

La SRM comunica fin d'ora che l'amministrazione comunale confermerà e potrà destinare agli utenti, attraverso contributi o corrispettivi agli Operatori, risorse economiche nella propria disponibilità per la realizzazione di progetti di interesse pubblico di incentivazione della domanda di sharing-mobility. Tali risorse potranno essere

subordinate e/o articolate rispetto alle iniziative intraprese da ciascun Operatore nell'ambito di quanto previsto a uno o più fra i punti 5.3, 6.5, 6.8, 7a e 12a.

7. Potranno inoltre prevedersi sconti applicati a fronte di noleggi di durata significativa. Per noleggi acquistati via app (fino a una settimana di durata) la scontistica si configurerà come mero ribasso sulla "tariffa principale", di cui al comma 2; per noleggi attivati sulla base di accordi commerciali con terze parti (oltre la settimana di durata) essa si configurerà come "noleggio a lungo termine" (NLT) del parco veicolare di cui al precedente punto 6. Potranno, nel caso di NLT, essere istituite e comunicate all'utenza articolazioni tariffarie specifiche, forfettarie, non legate al tempo di utilizzo e note a priori. Tali NLT determinano l'uso esclusivo dei veicoli per periodi superiori alle 24 ore, limitandosi la disponibilità del medesimo veicolo per l'utenza indifferenziata; essi pertanto non potranno veder mediamente impiegata su base mensile a tal fine una quota del parco veicolare di cui al precedente punto 6 superiore al 30% rispetto alla dimensione del parco veicolare autorizzato (tale quota sarà misurata in termini di **veic\*giorni NLT / veic\*giorni tot**).

8. È prevista la possibilità, per la SRM, di applicare le seguenti penali:

- per inadempimento di quanto previsto al presente punto, pari a 500,00 (cinquecento/00) euro/giorno o porzione di giorno;
- per applicazione di sistema tariffario difforme da quello comunicato al pubblico e/o alla SRM, pari a 250,00 (duecentocinquanta/00) per ogni episodio.

## 10. Copertura assicurativa.

1. Ogni veicolo, nel caso di flotte integrate anche lo scooter elettrico, per tutto il periodo compreso fra la data di immissione nel parco e fino alla data di eventuale estrazione, dovrà essere coperto da RCA (Responsabilità Civile Auto) – essa copre i danni causati a terzi (persone, animali o cose) in caso di incidente stradale in cui il conducente del veicolo assicurato è responsabile; non copre i danni subiti dal conducente stesso o dal suo veicolo. Ciascun Operatore è obbligato a comunicare le condizioni assicurative e ogni eventuale franchigia agli utenti con puntuale chiarezza all'interno del Regolamento di fruizione del servizio.

2. I contratti di assicurazione sottoscritti da ciascun Operatore dovranno essere trasmessi alla SRM entro 10 (dieci) giorni naturali consecutivi dalla loro data di avvio dell'efficacia.

3. È prevista la possibilità, per la SRM, di applicare la seguente penale:

- per ritardo nella completezza della copertura assicurativa, pari a 1.000,00 (mille/00) euro/giorno.

## 11. Cauzione.

1. In linea con le previsioni relative agli altri servizi di mobilità erogati a Bologna, a garanzia del corretto adempimento di tutti gli obblighi posti a carico dell'Operatore, ivi incluso l'eventuale pagamento delle somme dovute a titolo di penale, lo stesso dovrà presentare, entro la sottoscrizione del Contratto, idonea cauzione dell'importo pari a 50,00 (cinquanta/00) euro per ogni veicolo facente parte del parco veicolare autorizzato, dunque nel caso di flotte integrate anche per ogni scooter elettrico, che dovrà essere costituita mediante fideiussione bancaria, polizza assicurativa o deposito a garanzia infruttifero con bonifico bancario. In caso di inadempimento di uno o più obblighi posti a carico dell'Operatore, si potrà procedere all'escussione totale o parziale della cauzione. Essa dovrà essere prontamente ripristinata dall'Operatore.

2. L'importo della cauzione sarà monitorato e dovrà essere adeguato da ciascun Operatore in corso di vigenza del Contratto.

## 12. Monitoraggio e reportistica.

1. Il monitoraggio del servizio, finalizzato a che l'Operatore sia assolutamente consapevole ed eserciti un perfetto presidio del servizio erogato, e la reportistica che tale monitoraggio dovrà alimentare, da trasmettere alla SRM, assumono una valenza fondamentale.

2. Ciascun Operatore dovrà garantire alla SRM, con effetto dall'avvio del servizio, un monitoraggio completo del servizio e una trasmissione regolare e completa, con cadenza trimestrale (gennaio/marzo, aprile/giugno, luglio/settembre e ottobre/dicembre, salvi i periodi iniziale e finale di vigenza del Contratto), entro il giorno 10 del mese successivo, in formato digitale editabile, file .txt o altro, nonché file GIS ove previsto, della seguente reportistica minima:

- **anagrafica dei veicoli**, eventualmente della flotta integrata, da aggiornare rispetto alla stessa data di ogni trimestre, costituita da:
  - codice identificativo del veicolo;
  - targa del veicolo;
  - telaio del veicolo;
  - marca, modello e alimentazione;
  - data immissione in flotta;
  - eventuale data di fuoriuscita dalla flotta;
  - chilometraggio da contachilometri (solo in occasione della rendicontazione ottobre/dicembre di ogni anno);
- **anagrafica degli utenti**, da aggiornare rispetto alla stessa data di ogni trimestre, costituita da:
  - codice utente anonimizzato;
  - anno di nascita;
  - genere;
  - CAP di residenza;
  - città di preferenza all'atto dell'iscrizione (gli utenti che avranno indicato una città diversa da Bologna saranno indicati come "derivati");
  - data di iscrizione;
  - eventuale data di cessazione;
- **data-base dei noleggi**, da aggiornare rispetto all'ultimo giorno di ogni trimestre, costituito da:
  - codice identificativo univoco del noleggio;
  - codice utente anonimizzato (dall'anagrafica degli utenti);
  - codice identificativo del veicolo (dall'anagrafica dei veicoli);
  - data e ora di avvio del noleggio;
  - data e ora di termine del noleggio;
  - latitudine e longitudine inizio noleggio (formato WGS84 geografico);

- latitudine e longitudine fine noleggio (formato WGS84 geografico);
- km percorsi;
- durata del noleggio, con specifica del tempo in movimento, del tempo in sosta e dell'eventuale tempo di prenotazione;
- noleggio di NLT (sì/no);
- app utilizzata per l'accesso al servizio (eventuale, di cui al punto 12a);
- **data-base degli interventi di manutenzione** sui veicoli, da aggiornare rispetto all'ultimo giorno di ogni trimestre, costituito da:
  - codice identificativo dell'intervento;
  - codice identificativo del veicolo (dall'anagrafica dei veicoli);
  - data di avvio e conclusione dell'intervento manutentivo;
- **data-base dei sinistri**, da aggiornare rispetto all'ultimo giorno di ogni trimestre, costituito da:
  - codice identificativo del sinistro;
  - data e ora del sinistro;
  - codice identificativo del veicolo (dall'anagrafica dei veicoli);
- **data-base dei reclami**, da aggiornare rispetto all'ultimo giorno di ogni trimestre, costituito da:
  - codice identificativo del reclamo;
  - data del reclamo;
  - motivazione del reclamo;
  - data di risposta al reclamo (da aggiornare nel caso di reclamo presentato in un trimestre diverso).

3. Il codice utente anonimizzato, parte dell'anagrafica degli utenti, non potrà essere modificato in corso di vigenza di ciascun Contratto per nessun motivo.

4. Il data-base dei noleggi dovrà riportare i soli utilizzi validi: non dovrà riportare, a titolo esemplificativo, record di noleggi che quantifichino il dato di km percorsi e/o di durata del noleggio pari a zero, record di utilizzi effettuati dal personale dell'Operatore per le operazioni di riposizionamento/ricarica dei veicoli, ecc. Analogamente, in corso di vigenza dei Contratti, la SRM si riserva di indicare operazioni di verifica e pulizia dei dati che gli Operatori sono tenuti a condurre prima della trasmissione della reportistica.

Si auspica, nel caso di noleggi convenzionati, di mobility-management, di comunità, che tali fattispecie, anche mediante revisioni della reportistica avviate insieme con le relative iniziative di gestione, siano specificate e rinvenibili nel data-base dei noleggi mediante specifici campi presenti nei record di trasmissione.

5. Il data-base dei reclami dovrà essere articolato secondo le seguenti tipologie minime di motivazione del reclamo:

- 1) irregolarità del servizio – estensione non adeguata dell'area di operatività;
- 2) irregolarità del servizio – insufficienza del numero di veicoli;
- 3) irregolarità del servizio – malfunzionamento dei veicoli;
- 4) irregolarità del servizio – malfunzionamento app/sito;

- 5) irregolarità del servizio – errata applicazione del sistema tariffario;
- 6) irregolarità del servizio – indisponibilità degli stalli riservati;
- 7) qualità del servizio – stato manutentivo dei veicoli;
- 8) qualità del servizio – pulizia dei veicoli;
- 9) qualità del servizio – prezzo e articolazione tariffaria del servizio;
- 10) qualità del servizio – sicurezza personale all’accesso e a bordo;
- 11) qualità del servizio – informazioni sull’app / sul sito;
- 12) qualità del servizio – personale al call-center o al contatto diretto.

6. Inoltre, con riferimento a ogni mese solare, ciascun Operatore dovrà comunicare alla SRM:

- il numero medio mensile di veicoli oggetto di NLT;
- l’estensione dell’area di operatività (trasmissione del file GIS) aggiornata all’ultimo giorno di ogni mese;
- le heat-map dei percorsi cumulativi (trasmissione del file JPG/PNG ad alta definizione), articolati per giorni feriali (lun/sab) e giorni festivi, punta feriale mattina (7:30/8:30) e punta feriale sera (17:30/18:30).

7. La comunicazione dei dati di cui al presente punto e al successivo viene effettuata da ciascun Operatore secondo le disposizioni di cui al D.lgs. 196/03 e al Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati dell’UE 2016/679 (GDPR). Secondo le prescrizioni del GDPR, ciascun Operatore è titolare autonomo del trattamento dei dati che rientrano nei rispettivi ambiti.

8. L’Offerta 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 al presente punto.

9. È prevista la possibilità, per la SRM, di applicare le seguenti penali:

- per ritardo nella conduzione delle attività di monitoraggio e/o nella trasmissione della reportistica, pari a 100,00 (cento/00) euro/giorno;
- per ritardo nella ritrasmissione della reportistica rivista a seguito di segnalazione di incompletezza e/o di qualsiasi tipo di irregolarità contrattuale, pari a 250,00 (duecentocinquanta/00) euro/giorno rispetto al termine indicato.

### **12a Accesso a dati in tempo reale.**

1. Ciascun Operatore dovrà fornire, tramite web-service, API (Application Programming Interface) che la SRM potrà utilizzare per sviluppare, anche mediante soggetti terzi, servizi integrati per la consultazione dell’offerta in tempo reale del servizio.

2. In particolare, per ogni auto e per ogni scooter elettrico, dovrà essere possibile accedere alle informazioni di: posizione, tipo di mezzo, marca, modello, targa, alimentazione, autonomia residua espressa in km, tariffa al minuto. Si auspica che le API possano inoltre consentire di accedere al noleggio, in particolare: prenotazione del veicolo, apertura/chiusura del noleggio, pagamento della tariffa di noleggio (senza sovra-prezzo).

3. Ciascun Operatore è impegnato a partecipare al progetto “Mobility as Service for Italy” finanziato dal Ministero dei Trasporti attraverso la Regione Emilia-Romagna. Esso è parte del Piano nazionale di ripresa e resilienza e punta ad arrivare a una completa digitalizzazione e intermodalità del trasporto pubblico (autobus, treni, mezzi della sharing-mobility) su scala nazionale.

[<https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/piani-programmi-progetti/maas>]

4. È prevista la possibilità, per la SRM, di applicare la seguente penale:

- per ritardo e discontinuità nella messa a disposizione delle API, pari a 250,00 (duecentocinquanta/00) euro/giorno o porzione di giorno.

### 13. Carta dei servizi e indennizzi.

1. In linea con le previsioni relative agli altri servizi di mobilità erogati a Bologna, entro il primo semestre di erogazione del servizio e successivamente con cadenza almeno annuale dovrà essere prodotta e aggiornata, nonché pubblicata sul sito web dell'Operatore, la Carta dei servizi, che dovrà essere rispettosa di ogni normativa vigente e, in particolare, riportare i risultati delle indagini di customer satisfaction da condurre localmente su un campione significativo di utenti, nonché prevedere almeno cinque fattispecie di indennizzo per malfunzionamenti o ritardi nell'erogazione del servizio. Dell'avvenuta pubblicazione della Carta sul sito web dell'Operatore dovrà essere data informazione mediante pop-up sull'app per almeno 24 (ventiquattro) ore consecutive.

2. Della conduzione dell'indagine di customer satisfaction, dei suoi risultati, nonché della pubblicazione e/o dell'aggiornamento della Carta dei servizi dev'esser data pronta informazione alla SRM.

3. Sarà sostenuta e organizzata dalla SRM la disponibilità che ciascun Operatore vorrà garantire, in ogni fase di redazione/revisione della Carta dei servizi, a incontrare ai fini di un confronto il Comitato consultivo degli utenti (CCU) bolognese, di cui all'art. 17 della LR 30/98.

4. È prevista la possibilità, per la SRM, di applicare la seguente penale:

- per inadempimento di quanto previsto al presente punto, pari a 1.000,00 (mille/00) euro/episodio.

### 14. Penali e cause di risoluzione.

1. Il Contratto regolerà alcune fattispecie di penale nel rispetto di quanto previsto col presente Capitolato, eventualmente integrate con proposte migliorative come da Offerta, che non saranno applicate solo nei casi in cui l'Operatore dimostri che le cause del ritardo o dell'inadempimento siano dovute a eventi esterni, straordinari, indipendenti dalla propria responsabilità.

2. Qualora la SRM accerti il ritardo e/o l'inadempimento, totale o parziale, di quanto stabilito nel Contratto potrà provvedere a diffidare tempestivamente l'Operatore indicando la descrizione degli inadempimenti e/o dei ritardi contestati, assegnando un congruo termine, ove possibile, per l'adempimento e/o la rimozione delle conseguenze dell'inadempimento e comunicando la quantificazione motivata delle penali.

3. Entro 10 (dieci) giorni naturali consecutivi dalla data di ricezione della comunicazione della violazione, e comunque nel rispetto del diverso termine indicato nella stessa, l'Operatore ha la facoltà di fare pervenire scritti difensivi e chiedere di essere sentito dalla SRM. Ove, esaminati gli eventuali scritti difensivi, l'accertamento delle violazioni risulti fondato, ovvero decorra inutilmente il termine assegnato per l'adempimento e/o la rimozione delle conseguenze dell'inadempimento, la SRM potrà applicare la penale prevista nel Contratto. Resta fermo il diritto al rimborso degli eventuali maggiori oneri sostenuti e al risarcimento dell'ulteriore danno eventualmente subito.

4. Il pagamento dell'importo delle penali dovrà avvenire in favore della SRM entro 15 (quindici) giorni naturali consecutivi dall'applicazione. Trascorso tale periodo senza che l'Operatore abbia liquidato l'importo delle penali, la SRM potrà procedere all'escussione parziale o totale della cauzione di cui al punto 11 – che dovrà essere

reintegrata entro 10 (dieci) giorni naturali consecutivi. Le penali, avendo natura giuridica di risarcimento forfettario o convenzionale del danno, non sono da assoggettare a IVA ai sensi dell'art. 15, comma 1, punto n. 1), del DPR 633/72.

5. Saranno previste inoltre le seguenti cause di risoluzione, in occasione delle quali la SRM procederà all'incameramento dell'intero importo della cauzione, fatta salva la richiesta di risarcimento di ulteriori danni:

- accertata non sussistenza dei requisiti di cui al punto 2 o perdita successiva degli stessi;
- mancato avvio del servizio nei 90 (novanta) giorni naturali consecutivi successivi la sottoscrizione del Contratto;
- reiterati comportamenti che giustifichino l'applicazione di una penale e che si verifichino più di tre volte nello stesso anno di affidamento;
- mancata ricostituzione della cauzione di cui al punto 11, nel termine di 10 (dieci) giorni naturali consecutivi dall'avvenuta escussione, anche parziale;
- cessione del Contratto a terzi, non autorizzata dalla SRM

6. La risoluzione del Contratto potrà determinare, fra le altre cose, la revisione delle ordinanze e/o delle white-list di cui al punto 5. Gli Operatori si impegneranno col Contratto, in caso di sua risoluzione, alla de-brandizzazione (di cui al punto 6.2) di tutti i veicoli di proprietà entro 10 (dieci) giorni naturali consecutivi dalla data di risoluzione. In caso di mancato adempimento si provvederà rivalendosi sugli Operatori per le spese sostenute.

7. La risoluzione della concessione per inadempimento del concedente o del concessionario è disciplinata dagli articoli 1453 e seguenti del Codice civile.

## 15. Disposizioni finali.

1. Con riferimento esclusivo ai punti 7a, 9.4, 12 e 12a.1 e 12a.2, quanto previsto dal presente Capitolato – a fronte di difficoltà e/o di opportunità da rappresentare il più possibile compiutamente – potrà essere articolato in maniera più precisa dall'Offerta di ciascun Operatore, con riferimento in particolare ai dettagli delle iniziative e alle relative tempistiche.

2. Oltre all'osservanza delle norme specificate nel Contratto, ciascun Operatore ha l'obbligo di osservare e far osservare dai propri dipendenti e dagli eventuali sub-appaltatori le disposizioni dettate dalle leggi e dai regolamenti in vigore o che possono essere emanate in vigenza del Contratto, comprese le norme regolamentari o le ordinanze municipali aventi rapporto con le operazioni oggetto dell'affidamento.

3. È fatto obbligo a ciascun Operatore di nominare, con atto del legale rappresentante al più tardi nel momento dell'avvio del servizio, fra i propri dipendenti, un Referente unico dell'esecuzione, che diventerà responsabile unico dei procedimenti in capo all'Operatore ai sensi della L. 241/90, incaricato altresì di curare i rapporti con la SRM e con il Comune. Il nominativo del Referente Unico dell'esecuzione dovrà essere tempestivamente comunicato, in occasione di prima nomina nonché in ogni caso di successiva modifica, alla SRM.

4. Qualsiasi modifica/integrazione a ciascun Contratto non sarà valida e vincolante ove non risulti da atto scritto firmato dalle Parti. Fatte salve eventuali diverse disposizioni, qualsiasi comunicazione dovrà essere effettuata per iscritto e si intenderà efficacemente e validamente eseguita al ricevimento della stessa, sempre che sia indirizzata come segue:

- se alla SRM, a:  
SRM – Società Reti e Mobilità  
via A. Calzoni, 1/3 – 40128 Bologna

pec: [srmbologna@pec.it](mailto:srmbologna@pec.it);

- se all'Operatore, all'indirizzo pec che sarà comunicato con l'Offerta.

Il Responsabile Unico di Progetto  
Giovanni Berti Arnoaldi Veli