

Comune di Bologna

**PROCEDURA NEGOZIATA SENZA PREVIA PUBBLICAZIONE DI UN BANDO DI GARA
(art. 63 comma 2, lett. a) D.lgs. 50/16) 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 ad avviare la procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando di gara per l’affidamento di cui all’oggetto, in virtù di specifica convenzione sottoscritta col Comune di Bologna (Rep. 2486/17).

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. Sono evidenziate le principali differenze.

Nei paragrafi che seguono sono puntualmente trattati i temi previsti.

INFORMAZIONI DI SINTESI

Oggetto dell’affidamento. **Affidamento della gestione del 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. **Procedura negoziata senza pubblicazione di un bando di gara**. La presente procedura negoziata è svolta in attuazione della deliberazione del Consiglio Comunale di Bologna PG 60086/17, del 13 marzo 2017, avente per oggetto “PIANO SOSTA E SERVIZI COMPLEMENTARI ALLA MOBILITÀ: INDIRIZZI ALL'AGENZIA DELLA MOBILITÀ SRM SRL PER L'ESPLETAMENTO DELLA PROCEDURA DI GARA RELATIVA AL NUOVO AFFIDAMENTO E AUTORIZZAZIONE ALLA RELATIVA SPESA. MODIFICHE AL QUADRO TARIFFARIO DEI PARCHEGGI”.

Durata del contratto. Il contratto ha durata massima fino al **29 febbraio 2020**. 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@srmbologna.it

PEC. srmbologna@pec.it

Data di redazione. 7 febbraio 2018

A. RAGIONI PER LA FORMA DI AFFIDAMENTO PRESCELTA.

Con deliberazione n. 60086/17 del 13 marzo 2017 avente per oggetto "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" il Consiglio Comunale 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 relazione predisposta e pubblicata nella procedura di gara ad evidenza pubblica (CIG 7118326471) in quanto la stessa delibera, stabilisce che "i presenti indirizzi costituiscono inoltre parte integrante della relazione da predisporre da parte di SRM ai sensi dell'art. 34, comma 20, del DL 179/12 (convertito in legge 221/12)".

In data 28 giugno 2017 è stato pubblicato il bando di concessione avente ad oggetto l'affidamento della gestione del Piano sosta e di servizi/attività complementari alla mobilità (CIG 7118326471). In esito all'esperimento della procedura ristretta, è pervenuta una sola offerta. La commissione ha valutato l'offerta non appropriata e pertanto non ha formulato alcuna proposta di aggiudicazione.

La SRM, con l'obiettivo di perseguire quanto indicato nella citata delibera, per l'acquisizione dei servizi/attività in oggetto, ha avviato la procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando di gara, di cui all'art. 63, comma 2, lett. a), del D. lgs. 50/2016, il quale prevede che "nel caso di appalti pubblici di lavori, forniture e servizi, la procedura negoziata senza previa pubblicazione può essere utilizzata qualora non sia stata presentata alcuna offerta o alcuna offerta appropriata, né alcuna domanda di partecipazione o alcuna domanda di partecipazione appropriata, in esito all'esperimento di una procedura aperta o ristretta, purché le condizioni iniziali dell'appalto non siano sostanzialmente modificate."

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. CONTENUTI SPECIFICI DEGLI OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE.

I servizi/attività che vengono unitariamente posti nella procedura negoziata, in ragione della loro complementarietà, 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 installazione, sostituzione, 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. L'affidatario dovrà garantire, all'interno del perimetro di affidamento, 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, 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, dei beni adibiti 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. gestione del servizio "**Io guido**" nel territorio del Comune di Bologna e in aree limitrofe;
6. servizi/attività inerenti la mobilità ciclistica (servizio "**C'entro in bici**" ed eventuali altre operazioni, 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.

Con piena efficacia operativa dal 1 febbraio 2019, l'Affidatario è tenuto a pianificare, realizzare, mettere in opera e mantenere un **investimento di parziale sostituzione dei parcometri**. Precedentemente e successivamente la data del 1 febbraio 2019, essi potranno comunque essere oggetto di riposizionamento e/o di sostituzione.

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), 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.

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.

Il servizio "Io guido" di cui al **punto 5** 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 per 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.

È da evidenziare inoltre che con Delibera di Consiglio PG 411563/16 sono stati approvati indirizzi alla SRM 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 6** ("C'entro in bici", mobilità ciclistica) 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.

È da evidenziare inoltre che con Delibera di Consiglio PG 73288/2017 sono stati approvati indirizzi alla SRM per l'istituzione di un **servizio innovativo di bike-sharing**, e autorizzata la relativa spesa, che andrà ad affiancarsi ai servizi indicati già in essere. Il servizio "C'entro in bici" potrà essere successivamente soppresso o rimodulato, ricollocandolo a servizio di zone che non saranno coperte dal nuovo servizio.

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 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.

D. COMPENSAZIONI ECONOMICHE PREVISTE.

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 (contenuto, soggetto a rialzo, per ricavi fino a una determinata soglia e invece incrementato 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 (contenuto per ricavi fino a una determinata soglia e invece incrementato per i ricavi ulteriori);
- le operazioni di gestione del servizio "Io guido" e di servizi di mobilità ciclistica sono remunerate con la titolarità dei ricavi del servizio e, poiché il servizio è gravato di obblighi tali da determinare perdita di gestione, da una **compensazione** per obbligo di servizio pubblico.

Le retribuzioni sommariamente descritte sono state quantificate e verificate sulla base dei dati storici consolidati in capo all'operatore affidatario del servizio, 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 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.