

Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta (ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21)

AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE PER LA GESTIONE PLURIENNALE DI UN SERVIZIO DI BIKE SHARING A FLUSSO LIBERO NEL COMUNE DI VENEZIA

INFORMAZIONI DI SINTESI

Oggetto dell'affidamento	Realizzazione e gestione pluriennale di un servizio di bike sharing a flusso libero nel Comune di Venezia
Ente affidante	Comune di Venezia
Tipo di affidamento	Concessione di servizio pubblico a rilevanza economica
Modalità di affidamento	Affidamento ad operatore economico mediante procedura di gara ad evidenza pubblica, secondo le disposizioni in materia di appalti e concessione di servizi
Durata del contratto	2 anni con opzione di estensione del servizio per ulteriori 2 anni
Specificare se nuovo affidamento o adeguamento di servizio già attivo	Nuovo affidamento
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	Comune di Venezia

SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE

Nominativo	Ing. Roberto Di Bussolo
Ente di riferimento	Comune di Venezia
Area/servizio	LL.PP. , Mobilità e Trasporti – Settore <viabilità Terraferma e Smart City
Telefono	041 2746911
Email	viabilita.terraferma@comune.venezia.it
Data di redazione	07/12/2021

SEZIONE A

NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Livello sovranazionale (normativa europea direttamente applicabile):

- Trattato istitutivo delle Comunità Europea
- Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea
- Direttiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione

Livello nazionale:

- D. Lgs. n. 50/2016 "Codice dei contratti pubblici", artt. Da 164 e 177

Livello metropolitano:

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile in corso di adozione – è stato approvato il "Documento Preliminare " del PUMS della Città Metropolitana di Venezia, con Decreto del Sindaco Metropolitano n. 71/2020: ha individuato nel bike sharing un'importante leva per l'incremento della mobilità sostenibile; tra le misure strategiche previste per ampliare l'offerta di servizi di mobilità, nonché a contributo della soluzione dei problemi del traffico e della sosta, ha incentivato lo sviluppo dei servizi integrativi di trasporto e, nella fattispecie, il potenziamento e l'evoluzione del servizio di bike sharing verso una soluzione più capillare e funzionale, in modalità flusso libero (free-floating), ossia senza strutture fisiche e con metodo GPS-based, nel quale le biciclette sono dotate di sistema Gps e di un sistema di blocco/sblocco attraverso un'apposita App e possono essere prelevate e rilasciate senza vincolo di postazione.

Livello comunale:

Deliberazione n. 96 del 18/12/2020 con cui il Consiglio Comunale ha approvato il bilancio di previsione per gli esercizi finanziari 2021-2023 e il Documento Unico di Programmazione Sezione Strategica 2021/2025 - Sezione Operativa 2021/2023 il quale contempla, tra gli obiettivi strategici in tema di trasporti e diritto alla mobilità individuati dall'Amministrazione comunale per il periodo 2021/2023, il potenziamento del sistema di mobilità urbana sostenibile, da raggiungere anche attraverso la promozione dei servizi accessori di mobilità quali i servizi di bike e monopattini in sharing;

Atti amministrativi:

Delibera di Giunta n. 374 del 4 novembre 2019 con cui è stata approvata la Documentazione Preliminare funzionale alla Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) della Città di Venezia la quale, tra le misure strategiche previste per ampliare l'offerta di servizi di mobilità nonché a contributo della soluzione dei problemi del traffico e della sosta, incentiva lo sviluppo dei servizi integrativi di trasporto e nella fattispecie il potenziamento e l'evoluzione del servizio di bike sharing verso una soluzione più capillare e funzionale;

Deliberazione n. 133/2020 della Giunta Comunale della Città di Venezia, che ha approvato l'introduzione di un servizio di bike sharing a flusso libero (free-floating) in sostituzione del precedente servizio a postazioni fisse (station-based).

SEZIONE B

CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

B.1 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO

Per bike sharing a flusso libero (o free-flow) si intende un sistema self-service che permette al pubblico di accedere all'utilizzo di una flotta di biciclette, sia tradizionali che a pedalata assistita, distribuita all'interno di un'area operativa e successivamente di restituire le stesse biciclette anche in posizioni diverse da quella di prelievo, lasciando poi disponibili i veicoli per i successivi utilizzatori del servizio; a tal fine è necessario l'utilizzo di "smart-bikes", dotate di interfaccia di bordo con il sistema di posizionamento satellitare, che permettono il funzionamento del sistema in modalità free-flow, ovvero anche in assenza di stazioni fisse di prelievo e rilascio dei veicoli.

I principali obblighi di servizio pubblico che il concessionario dovrà garantire a fronte del corrispettivo erogato, per assicurare i requisiti di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, sono i seguenti:

- garantire un servizio capillare, facilmente fruibile, con mezzi sicuri ed in ottimo stato di manutenzione e che non comporti utilizzo di nuove infrastrutture.
- strutturare un servizio che incentivi i comportamenti maggiormente virtuosi con riferimento alla disciplina della sosta delle biciclette, che devono essere rese disponibili e ricollocate preferibilmente negli spazi appositamente destinati al bikesharing al fine di garantire il decoro urbano ed il rispetto degli spazi pubblici.
- garantire un servizio con tariffe accessibili entro gli importi approvati dall'Amministrazione comunale in esito alla procedura di gara;
- fornire dati puntuali sull'utilizzo del servizio per il continuo monitoraggio e lo studio di interventi migliorativi.

Il sistema di Bike Sharing a flusso libero da affidare a terzi prevederà, in particolare, le seguenti caratteristiche minime:

- un sistema di bloccaggio automatizzato delle biciclette: l'App su smartphone sarà il mezzo con cui sbloccare la bicicletta, consentendo di avviare la corsa, bloccare la bicicletta al termine del suo utilizzo ed effettuare il rilascio; il servizio dovrà essere concepito in maniera tale che l'utente possa rilasciare la bicicletta senza ancorarla ad un supporto (rastrelliera) e preferibilmente all'interno degli oltre 160 stalli dedicati appositamente alla sosta ed istituiti dall'Amministrazione comunale.
- un sistema di gestione che supporti funzioni di geo-fencing in modo da poter definire dei perimetri virtuali, associati ad aree geografiche del territorio comunale, allo scopo di consentire la differenziazione tariffaria o l'inibizione del rilascio delle biciclette in alcune porzioni interne/esterne dell'area operativa;
- un sistema di tracciamento, mediante GPS/GPRS o altra tecnologia analoga, che individui in continuo e con precisione la posizione delle biciclette, la propria posizione geografica, la posizione di ogni bicicletta della flotta, nonché la posizione degli oltre 160 stalli appositamente dedicati alla sosta delle biciclette, potendo in questo modo recarsi al mezzo più vicino e/o pianificare i propri spostamenti.
- un servizio accessibile e gestibile in modo completamente automatizzato tramite

apposita App per smartphone: si dovrà poter accedere al servizio previa registrazione e inserimento di un sistema di pagamento elettronico, sicuro e identificabile, ed i dati necessari all'attivazione di un account; via App dovrà essere possibile anche la consultazione del proprio profilo di accesso e di gestione dei pagamenti e la consultazione di una guida di sintesi all'utilizzo del servizio.

- l'apposita App dovrà consentire agli utenti di verificare la disponibilità di biciclette, gli spazi in cui non è possibile rilasciare la bici e quelli dove è incentivata o disincentivata la sosta, secondo un sistema tariffario che preveda un meccanismo bonus/malus, fornendo informazioni in tempo reale all'utenza;
- il servizio dovrà garantire la possibilità di utilizzo della bicicletta per una singola corsa e con forme di abbonamento per quanto possibile diversificate in base alla profilazione degli utenti e delle rispettive necessità, con più tagli temporali (p.e. mensile, plurimensile, annuale) e una struttura tariffaria che permetta di incentivare la sosta all'interno degli stalli riservati istituiti dall'Amministrazione Comunale per i servizi di sharing;
- una articolazione temporale del servizio estesa continuativamente per tutti i giorni dell'anno 24 ore su 24, con continuità e regolarità.
- la messa a disposizione del Comune di Venezia dei dati sul servizio, in tempo reale e a consuntivo, mediante utilizzo di web service, con la finalità di consentire all'Amministrazione Comunale di disporre verifiche e controlli immediati, nonché analisi statistiche al fine di effettuare un monitoraggio sull'andamento del servizio in termini di utilizzo e di ricavi tariffari in sinergia con quello condotto sugli spostamenti dalla Smart Control Room del Tronchetto.

La composizione della flotta di biciclette dovrà essere di 1000 biciclette. Suddivise in 500 muscolari e 500 e-bike. Le standard bike sono previste in numero pari a 500 unità per garantire accessibilità a questo servizio di sharing mobility anche a tariffe più contenute rispetto a quelle delle E-bike.

B.2 OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

Nella logica dell'intermodalità dei diversi mezzi di trasporto, il bike sharing si configura quale servizio complementare al TPL per lo svolgimento, soprattutto, degli spostamenti a corto raggio.

Questo sistema vuole essere da una parte, un servizio pubblico che rappresenti un'alternativa al proprio mezzo di trasporto privato a motore e dall'altra, uno strumento di pianificazione strategica in termini di mobilità.

In virtù dell'interesse generale che si riconosce al servizio di bike sharing, complementare al trasporto pubblico locale, si intende affidare in concessione il servizio di bike sharing ad un unico soggetto gestore, con diritto di esclusiva nell'uso delle aree e degli spazi pubblici destinati, limitatamente al periodo di concessione previsto, così garantendo:

- un livello massimo di ordine e decoro urbano;
- la possibilità di fornire un servizio su misura di maggior qualità;
- un minor peso gestionale e quindi maggiore possibilità di raggiungere livelli qualitativamente più alti per l'Amministrazione nell'attività di coordinamento delle azioni

di comunicazione agli utenti, di quelle di formazione/educazione o ancora nelle attività di monitoraggio e controllo della regolarità, efficacia e sicurezza nell'andamento del servizio;

- un maggior semplificazione nell'utilizzo del servizio, tramite una solo APP e della possibilità per l'Amministrazione di avere un controllo più diretto sulla flotta, nel caso in cui sia necessario "scalare" gradualmente il numero di mezzi parametrando l'aumento all'effettivo utilizzo;
- una maggiore sostenibilità del servizio in termini di rapporto ricavi/costi, riducendo il rischio di interruzione dello stesso che comporterebbe rilevanti disagi all'utenza;

È previsto un affidamento pluriennale, per superare la logica dell'emergenza e della sperimentazione iniziale che consolidando il bikesharing come servizio pubblico locale su cui investire per offrire continuamente un servizio che garantisca qualità, sostenibilità ambientale e accessibilità nell'ambito degli spostamenti urbani. Si ritiene altresì necessario introdurre strategie finalizzate a ridurre il numero di biciclette del servizio bike sharing parcheggiate fuori dagli stalli dedicati attraverso un sistema bonus-malus nelle tariffe degli utenti in relazione al loro comportamento.

Al gestore sarà chiesto di attivare strategie finalizzate ad eliminare il numero di biciclette parcheggiate all'interno di giardini privati o di spazi condominiali, attraverso l'introduzione di aree georeferenziate di sosta vietata in corrispondenza di tutti gli spazi di proprietà privata nel territorio comunale.

SEZIONE C

MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

La modalità di affidamento prescelta è l'affidamento ad un operatore economico di mercato, mediante procedura di gara ad evidenza pubblica per la concessione del servizio pubblico locale.

In particolare, si farà ricorso ad una procedura aperta ai sensi dell'art. 60 e 164 c.2 del Codice dei contratti pubblici, adottando quale criterio di aggiudicazione quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo.

La durata della concessione è di 2 anni, eventualmente estendibile per ulteriori 2 anni alle medesime condizioni, salvo gli eventuali adeguamenti Istat previsti nel PEF oggetto di aggiudicazione.

Qualora l'amministrazione decidesse, a suo insindacabile giudizio, di non avvalersi della possibilità prevista in contratto di prolungare di ulteriori 2 anni la concessione in oggetto, null'altro sarà essere riconosciuto al gestore.

SEZIONE D

MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA

La remunerazione della concessione è costituita dagli introiti derivanti dalla gestione del servizio e dal corrispettivo erogato dall'Amministrazione.

Il corrispettivo della concessione, da corrispondere al concessionario da parte del Comune, è quantificabile nell'importo massimo di € 500.000,00 IVA compresa, per l'intera durata biennale della concessione.

Esso compensa gli obblighi di servizio pubblico imposti con il Contratto, relativamente ai costi iniziali di investimento e ai costi operativi di esercizio del bike sharing.

Per giungere alla quantificazione del suddetto corrispettivo, sono stati presi in esame dati del servizio sperimentale rielaborati in base alla novità introdotte per il nuovo servizio biennale:

- aumento del numero e-bike rispetto all'attuale sperimentazione e contestuale riduzione delle biciclette muscolari;
- affinamento dell'area operativa del servizio, con misure finalizzate al rispetto degli spazi urbani e al contenimento dei costi legati all'attività di ricollocazione delle bici;
- previsioni di crescita del servizio, connesse all'incremento della sharing mobility in ambito urbano, nelle principali città italiane.
- Tariffe :

per la bici muscolare, la tariffa base di una singola corsa è € 1,30 (iva inclusa) per i primi 20 minuti, al netto delle premialità e delle penalità che rientreranno all'interno del sistema bonus/malus congegnato per incentivare la sosta responsabile;

per la e-bike, la tariffa base di una singola corsa è di € 0,23 (iva inclusa) al minuto, al netto delle premialità e delle penalità che rientrano all'interno del sistema bonus/malus congegnato per incentivare la sosta responsabile. Nella tariffa per l'utente non deve essere prevista l'introduzione di costi per lo sblocco dei mezzi.

Le tariffe suddette sono poste a base di gara e sono da considerarsi tariffe massime, potendosi anche prevedere l'introduzione di abbonamenti e di tariffe promozionali per periodi di tempo o categorie di utenti limitati.

Tenendo conto di ogni voce di costo e dei ricavi ottenibili, il conto economico che può porre a base di gara è il seguente:

<i>Importi in €</i>	2022 (anno a regime)	2023
Valore della Produzione:		
Ricavi delle vendite e delle prestazioni		
- tariffe (abbonamenti e singole corse)	238.000	294.000
- Corrispettivo Comune	230.000	180.000
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE (A)	468.000	474.000
Costi della Produzione:		
Costi per servizi	146.000	148.000
Costi per il personale	140.000	143.000
Ammortamenti	149.000	152.000
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE (B)	435.000	443.000
DIFFERENZA TRA COSTI e VALORE DELLA PRODUZIONE (A-B)	33.000	31.000
PROVENTI ED ONERI FINANZIARI (C)	0	0
RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' E PASSIVITA' FINANZIARIE (D)	0	0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (E=A-B+-C+-D)	33.000	31.000
IMPOSTE	11.200	11.200
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	21.800	19.800
MARGINE (UTILE/COSTI)%	5,01%	4,47%

L'importo del corrispettivo necessario ammonta ad 410.000,00 (o.f.e) per l'intera durata della concessione che viene valutato congruo assieme ai ricavi tariffari previsti per raggiungere l'equilibrio economico un utile ragionevole per il gestore. Tra i costi del personale sono stati inseriti quelli relativi a circa tre operatori e tra i costi per servizi è indicato quello relativo al sistema di gestione.

Poiché nella simulazione non sono stati considerati oneri finanziari, in considerazione dell'impatto dell'investimento iniziale per l'acquisto delle flotte di biciclette, si ritiene opportuno che detto corrispettivo debba essere erogato nel biennio secondo questo schema :

-€ 230.000,00 (o.f.e.) per il primo anno di concessione;

-€ 180.000,00 (o.f.e.) per il secondo anno di concessione;

Quantificato il corrispettivo come appena descritto, è necessario che ad ogni scostamento significativo delle sole entrate tariffarie, venga riesaminato il Piano Economico Finanziario del concessionario, al fine di riportare la concessione all'equilibrio economico derivante dal PEF aggiudicato in sede di gara agendo sulle seguenti leve:

- tariffe del servizio;
- corrispettivo pubblico.

L'ente affidante si assume il solo rischio relativo alla diminuzione della domanda e dei ricavi tariffari del servizio, il riferimento sarà rappresentato dai ricavi tariffari offerti dal concessionario nel Piano Economico Finanziario presentato in sede di gara.

Il confronto fra le parti sarà attivato al configurarsi delle seguenti condizioni, sulla base dei valori del P.E.F. offerto in sede di gara:

- l'incremento dei ricavi complessivi superiore al 20% determinerà una proporzionale riduzione del corrispettivo, limitatamente alla quota di incremento oltre tale soglia;
- la riduzione dei ricavi complessivi superiore al 20% determinerà l'intervento su tariffe e/o sul corrispettivo per ripristinare l'equilibrio economico del contratto/concessione, limitatamente alla quota di riduzione oltre tale soglia.

Eventuali sponsorizzazioni che la ditta aggiudicataria della concessione dovesse proporre di installare sulle biciclette o sull'App di gestione del servizio, previa autorizzazione da parte della Stazione Appaltante, dovranno essere inserite tra le voci di entrata legate al servizio e andranno a ridurre il corrispettivo pubblico.

La definizione delle tariffe d'uso sarà improntata a criteri di flessibilità e differenziazione, nell'ottica di favorire il più ampio accesso al servizio di bike-sharing e altresì di evitare lo squilibrio tra ricavi e costi, scoraggiando comportamenti che generano maggiori costi gestionali.

A tutela dell'equilibrio economico del servizio, sarà pertanto richiesto di predisporre in sede di gara un sistema bonus/malus che incentivi il parcheggio all'interno degli stalli di sosta appositamente realizzati dall'Amministrazione comunale e che penalizzi il rilascio nelle aree vietate o non coperte dal free floating, riducendo così gli oneri legati alle attività di ricollocazione delle biciclette. Detto sistema bonus/malus sarà allo stesso tempo l'elemento che garantirà maggiormente il decoro urbano ed il rispetto degli spazi pubblici.

Il sistema tariffario prevederà un importo per il singolo utilizzo, fuori abbonamento, della bicicletta, con un limite temporale di utilizzo, eventualmente differenziato per bicicletta standard ed e-bike. Inoltre, dovrà essere introdotto un sistema di abbonamenti che preveda più tagli temporali diversi.

I valori massimi delle tariffe saranno meglio individuati nella documentazione di gara e dovranno essere oggetto di confronto in sede di offerta. Nel corso della durata della concessione le tariffe praticate potranno essere incrementate o ridotte rispetto ai valori massimi, previa approvazione della stazione appaltante e adeguata istruttoria sul Piano Economico Finanziario della concessione, al fine di mantenerne i parametri di redditività all'interno del PEF oggetto di aggiudicazione in sede di procedura selettiva.