**A) L' Amministrazione stabilisce i requisiti del servizio** *(e il mercato provvede)*

*Teaser:* L'estensione dei servizi a Milano e Roma
Fabio Schiavo, Roma Servizi per la Mobilità e Valentino Sevino, Amat Milano

**B) Il servizio è finanziato e regolato dall'Amministrazione**

*Teaser:* Il bike sharing di Bologna e Firenze
Ass. Andrea Giorgio, Firenze e Tommaso Bonino, SRM Reti e Mobilità, Bologna

**C) Ridurre i prezzi e aumentare la convenienza, grazie agli incentivi pubblici**

*Teaser*: L'esempio della Regione Emilia-Romagna e degli incentivi del Fondo naz. TPL
Fabio Teti, Tper e Componente commissione economica Asstra

**D) Realizzare infrastrutture digitali e fisiche per moltiplicare l'offerta di servizi**

*Teaser:* Nicoletta Antonias, Trenitalia, Gianluca Pin, Weelo e Valentina Ubaldi, Zucchetti

Assets ownership (30 Meuro).

Metropolitan LPT awarding and contracting (35 Mkm/year, 170 Meuro/year, 140 Mpax/year).

Street parking awarding and contracting (> 50.000 places, 16 Meuro/year).

Sharing services awarding and contracting (500 cars – 300 e-cars, 3.500 bikes – 3.000 e-bikes).

Airport people-mover project-financing contract monitoring.

Sustainable mobility promotion projects and initiatives.

SRM RETI E MOBILITÀ

UITP ADVANCING PUBLIC TRANSPORT

La SRM affida i servizi di sharing-mobility.

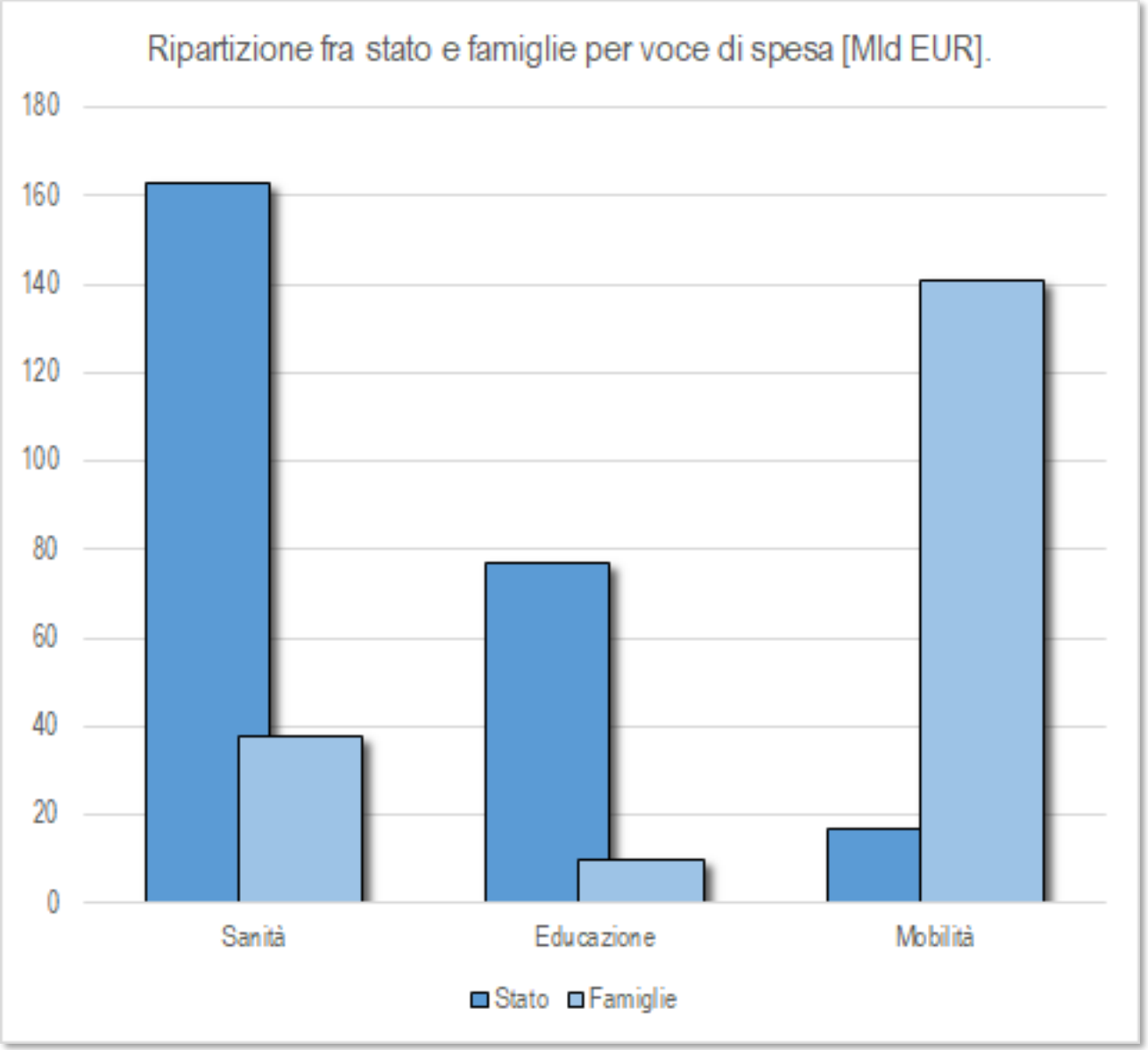
PUMS BOLOGNA METROPOLITANA

d.lgs. 201/22, art. 2 – Definizioni.

c) *servizi di interesse economico generale di livello locale o* ***servizi pubblici locali*** *di rilevanza economica: i servizi erogati o suscettibili di essere erogati dietro corrispettivo economico su un mercato, che* ***non sarebbero svolti senza un intervento pubblico o sarebbero svolti a condizioni differenti*** *in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che sono previsti dalla legge o che* ***gli enti locali, nell'ambito delle proprie competenze, ritengono necessari*** *per assicurare la soddisfazione dei bisogni delle comunità locali, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale;*

Diverse città – fra le quali Bologna – hanno stabilito che la sharing-mobility è SPL.

I servizi di sharing stanno nel PUMS e sono compensati (per OSP).




Se/quando la mobilità fosse un diritto (come, in Italia, la sanità e l'educazione; posizione sostenuta dalla ICLEI), la spesa andrebbe ri-equilibrata fra stato e famiglie.

La sharing-mobility è (parzialmente) finanziata per andare nella direzione della compartecipazione della spesa per la mobilità – com'è per il Tpl (FNT, Iva, …).

Finanziarla al 100% è possibile solo perché – per ora – è contenutissima nei numeri.

Bologna ha avviato gli affidamenti di sharing-mobility nel 2017, quando la LR-ER stabiliva che ***sono servizi pubblici non di linea*** *quelli che provvedono al trasporto collettivo o individuale di persone svolgendo una funzione complementare e integrativa dei trasporti pubblici di linea. Rientrano tra questi […] i servizi di car-sharing (auto a uso condiviso) accessibili al pubblico*.

Ora essa prevede che ***sono servizi di mobilità complementari al trasporto pubblico*** *regionale e locale i sistemi che prevedono l'uso collettivo di autoveicoli (car-sharing e car-pooling) e di biciclette (bike-sharing), parcheggi, noleggio di veicoli e di biciclette destinate a essere utilizzate da una pluralità di soggetti. Tali servizi sono affidati dagli enti locali nel rispetto delle norme e dei propri strumenti di pianificazione*.

Destina al **car-sharing** 84 stalli su strada in uso esclusivo (>50 in cs; + 25 a conclusione dei lavori tram), esenta dal pagamento della sosta e consente l'accesso alle ZTL, consente inoltre l'uso delle corsie riservate alle auto del car-sharing se elettriche, sottoscrive convenzioni di MM.

Compensa il **bike-sharing** con 400.000 euro/anno, regola le tariffe e lo sconto per la sosta in hub (a carico dell'affidatario), sottoscrive convenzioni di MM.

## Il Trasporto Pubblico Locale

**Rilevazione 2025**

# Comportamenti di mobilità e opinioni dei cittadini metropolitani bolognesi

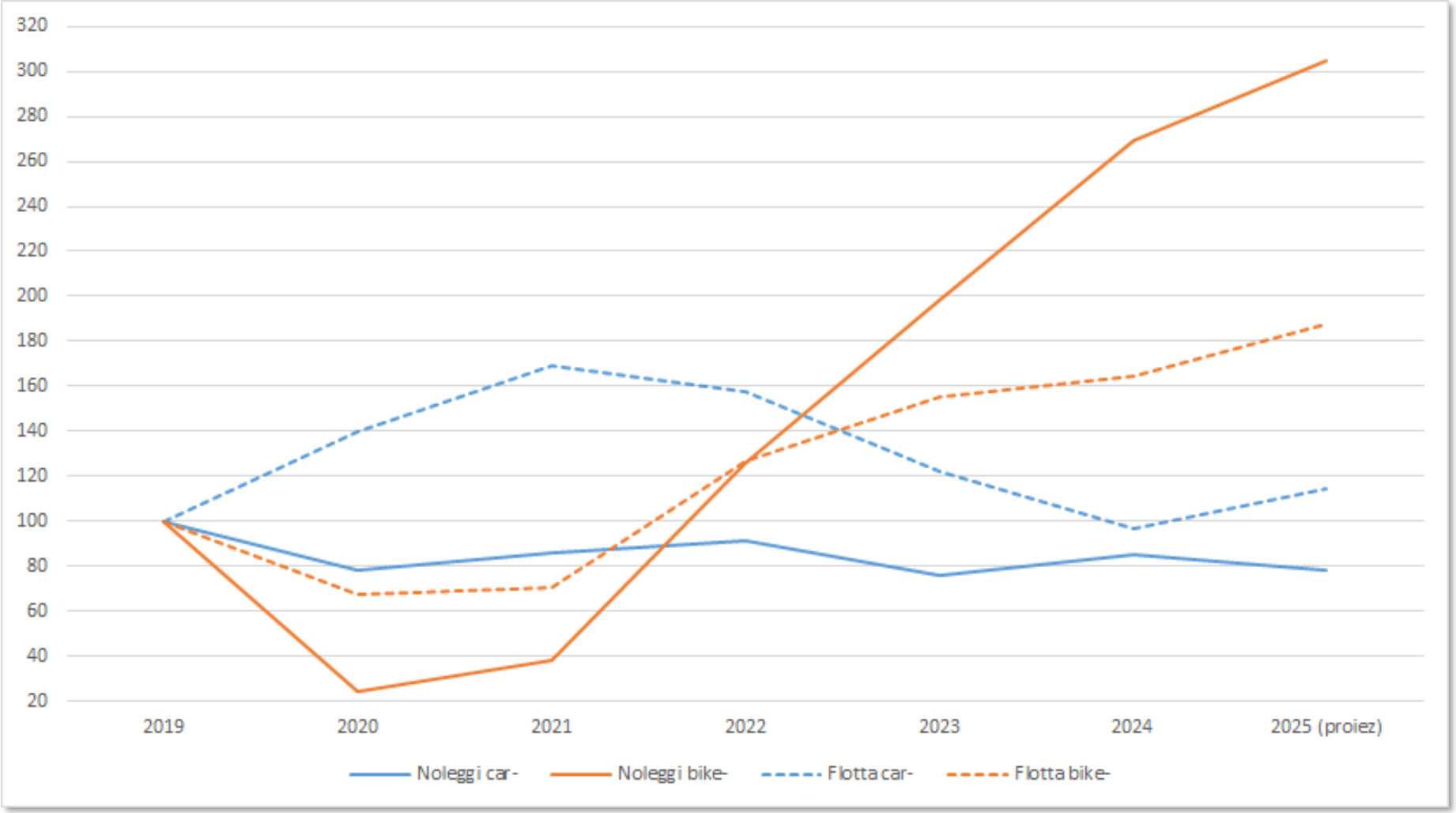
CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

SERVIZIO PROGRAMMAZIONE STRATEGICA, CONTROLLO E STATISTICA

SRM Reti e Mobilità

| | Non lo conosco | Lo conosco, ma non lo uso | Lo conosco e lo uso |
|---|---|---|---|
| Car-sharing CORRENTE (BO) | 25,9 | 68,1 | 6,0 |
| Car-sharing CORRENTE (CM) | 38,9 | 58,0 | 3,1 |
| Car-sharing ENJOY (BO) | 22,8 | 70,6 | 6,6 |
| Car-sharing ENJOY (CM) | 34,0 | 62,3 | 3,7 |

| | Non lo uso | 1/2 volte | Almeno una volta/mese |
|---|---|---|---|
| Bike-sharing (BO) | 67,9 | 15,4 | 16,7 |
| Bike-sharing (CM) | 74,2 | 14,9 | 10,9 |




La sharing-mobility (a Bologna) funziona.

A Bologna stiamo registrando una crescita del bike sharing (+119%), accompagnata dall'aumento della domanda e dall'allargamento delle aree di utilizzo, che sono arrivate a coprire quasi l'intera città.

La flotta di Ridemovi, attualmente composta da 3.600 bici elettriche, arriverà presto a 4.000 e 650 bici muscolari.

Il numero di corse è in costante crescita: nel 2025 (al 31 agosto) siamo arrivati a 2 milioni e 200 mila (contro 1 milione e 900 mila del 2024)

Così come il numero degli utenti: nel 2025 sono 44.356 persone che in media ogni mese utilizzano una bici elettrica.

## NOVITÀ #1

### Tornano i coupon per due corse gratuite al giorno

Con l'arrivo di settembre sono tornati i nuovi coupon che consentono due corse gratuite al giorno con il bike sharing per chi ha un abbonamento Tper, fino ad esaurimento dell'offerta.

Per gli abbonati Tper, la stessa offerta è attiva anche per il bike sharing di Corrente.

## NOVITÀ #2

### Parte la campagna "Parcheggiala bene"

Ridemovi ha lanciato una campagna per contrastare i parcheggi scorretti dei mezzi e limitare al massimo i disagi derivanti da un uso improprio della bici.

Sono previsti controlli a tappeto da parte di Ridemovi sulle foto scattate dagli utenti e un innalzamento della multa a 5 euro per ogni bici parcheggiata in modo scorretto. Ai ciclisti che faranno un uso corretto della bici, invece, premi in abbonamenti e corse gratuite.

Bologna ha ri-affidato il car-sharing con procedura ex d.lgs. 36/23; ha sottoscritto due contratti di servizio, con **Corrente** (250 e-car + 100 e-scooter) e con **Enjoy** (149 h-car).

Ri-affiderà il bike-sharing sulla base di una **delibera di indirizzo del Comune di Bologna** che è in corso di elaborazione/approvazione:

- tre lotti (uno principale, due complementari-sperimentali);
- compensazione per obblighi di servizio sul principale;
- regolazione dei due servizi complementari-sperimentali (durata diversa, aree specifiche, quadro tariffario libero, …);
- revisione delle procedure SUAP.

Teaser:

1. la SRM (Agenzia metropolitana) affida i servizi di sharing-mobility. Servizi non regolati generano costi nascosti e non prevedibili/controllabili, in capo all'ente locale, abusi degli spazi pubblici, possibili pericoli;
2. la sharing-mobility è SPL (d.lgs. 201/22). La città, coi propri piani di sviluppo, la ritiene necessaria;
3. la sharing-mobility – dunque – è compensata/finanziata;
4. la sharing-mobility (è un servizio che) funziona.

Dibattito!