



Protocollo RC n. 10466/14

## ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA CAPITOLINA

(SEDUTA DEL 20 GIUGNO 2014)

L'anno duemilaquattordici, il giorno di venerdì venti del mese di giugno, alle ore 12,45, nella Sala delle Bandiere, in Campidoglio, si è adunata la Giunta Capitolina di Roma, così composta:

1 MARINO IGNAZIO ROBERTO MARIA.....	<i>Sindaco</i>	8 LEONORI MARTA.....	<i>Assessore</i>
2 NIERI LUIGI.....	<i>Vice Sindaco</i>	9 MARINO ESTELLA.....	“
3 BARCA FLAVIA.....	<i>Assessore</i>	10 MASINI PAOLO.....	“
4 CATTOI ALESSANDRA.....	“	11 OZZIMO DANIELE.....	“
5 CAUDO GIOVANNI.....	“	12 PANCALLI LUCA.....	“
6 CUTINI RITA.....	“	13 SCOZZESE SILVIA.....	“
7 IMPROTA GUIDO.....	“		

Sono presenti il Vice Sindaco e gli Assessori Caudo, Cutini, Improta, Marino, Pancalli e Scozzese.

Partecipa il sottoscritto Segretario Generale Dott. Liborio Iudicello.

(O M I S S I S)

### Deliberazione n. 173

#### **Espansione del Servizio Car Sharing di Roma e implementazione del Servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita.**

Premesso che il Decreto del Ministero dell'Ambiente, emanato in data 27 marzo 1998, avente ad oggetto “Mobilità sostenibile nelle aree urbane”, attribuisce all'Amministrazione Comunale la competenza ad adottare misure per la prevenzione e la riduzione delle emissioni inquinanti;

Che, a seguito di tale Decreto, il Comune di Roma presentava al Ministero dell'Ambiente un programma di interventi, ammesso a cofinanziamento con Decreto del medesimo Dicastero n. 946/1999, nell'ambito del Programma Stralcio di Tutela Ambientale;

Che con deliberazione di Giunta Comunale n. 819 del 21 luglio 2000, veniva approvato il Piano di dettaglio per la Mobilità Sostenibile, comprensivo della “Azione Car Sharing”;

Che il Comune di Roma, con deliberazione del Consiglio Comunale n. 174 del 19 ottobre 2000, approvava lo schema di convenzione (ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. n. 267/2000) per la realizzazione di un programma nazionale che garantiva la gestione coordinata ed integrata dei servizi locali di Car Sharing, denominata Sistema ICS (Iniziativa Car Sharing);

Che con determinazione dirigenziale del Dipartimento VII – U.O. Prog. n. 1549 del 23 ottobre 2002, veniva affidato ad ATAC S.p.A. l'incarico relativo all'attuazione del

programma di interventi per la Mobilità Sostenibile, di cui l'attivazione del Servizio Car Sharing costituiva parte integrante;

Che la determinazione dirigenziale del Dipartimento VII – U.O. Prog. n. 344 del 5 marzo 2004 conferiva ad ATAC S.p.A. l'incarico per l'attuazione degli interventi previsti per l'Azione Car Sharing e per la predisposizione di quanto necessario all'avvio sperimentale del servizio;

Che con deliberazione di Giunta Comunale n. 1023 del 22 dicembre 2004, venivano specificamente approvate, in via sperimentale, l'attivazione e la gestione, da parte di ATAC S.p.A., del Servizio Car Sharing, quale servizio di mobilità sostenibile complementare al trasporto pubblico locale, da attuarsi secondo le modalità organizzative e gestionali indicate nel "Programma Operativo Roma Car Sharing", parte integrante di detta deliberazione e con la previsione nello stesso Programma, dell'eventuale espansione del Servizio sulla base delle risultanze ottenute in esito alla sperimentazione;

Che, in ragione dell'elevato numero di adesioni al Servizio Car Sharing – attivato sperimentalmente in data 9 marzo 2005 nel Municipio III, con la messa in esercizio di n. 10 veicoli – superiore alle stime iniziali, si prospettava l'opportunità di estenderne la sperimentazione ad una seconda annualità, come, peraltro, già previsto con la citata deliberazione di Giunta Comunale n. 1023/2004, realizzando contestualmente un'espansione della flotta da 10 a 30 vetture ed un'estensione della copertura territoriale ai Municipi I, II e XVII, oltre all'iniziale Municipio III;

Che il Comune di Roma, con deliberazione di Giunta Comunale n. 798 del 29 dicembre 2006, approvava l'estensione della II fase sperimentale per un periodo di 18 mesi, da effettuarsi a cura di ATAC S.p.A., prevedendo il potenziamento del Servizio e l'incremento della flotta, nonché l'estensione della copertura territoriale del Servizio e l'espletamento, da parte di ATAC S.p.A., di tutte le procedure per l'affidamento dello stesso tramite gara ad evidenza pubblica, alla conclusione della II fase;

Che, su istanza del Comune di Roma, il Piano di dettaglio per la Mobilità Sostenibile, comprensivo dell'Azione Car Sharing, veniva modificato ed aggiornato con Decreto del Ministero dell'Ambiente n. DSA – DEC – 2008 – 0000006 del 10 gennaio 2008 e quindi recepito dal Comune di Roma con deliberazione di Giunta Comunale n. 43 del 20 febbraio 2008;

Che la deliberazione di Giunta Comunale n. 43/2008 confermava, fra le misure prioritarie all'interno dell'Azione "TPL e servizi integrativi", il potenziamento e l'evoluzione del Servizio Car Sharing;

Che, pertanto, la deliberazione di Giunta Comunale n. 132 del 25 giugno 2008, prorogava ulteriormente al 31 dicembre 2008 la fase di sperimentazione del Servizio "Roma Car Sharing", con lo scopo precipuo di addivenire ad una completa ed esaustiva valutazione dei risultati ottenuti, e dando, altresì, mandato al Dipartimento VII di provvedere, entro la data del 31 ottobre 2008, all'effettuazione di una valutazione comparativa, in termini di costi benefici, fra la proposta formulata da ATAC S.p.A. per la gestione in-house e l'eventuale messa a gara del Servizio medesimo;

Che il Dipartimento VII, effettuata la valutazione di cui al punto precedente sulla base degli elementi conoscitivi a disposizione, aveva ritenuto che la proposta per la gestione in house del Servizio, formulata da ATAC S.p.A., presentasse le garanzie necessarie a far fronte in maniera efficace alle esigenze di espansione dello stesso;

Che, per l'effetto, il Comune di Roma, con deliberazione di Giunta Comunale n. 440 del 23 dicembre 2008, affidava, per un periodo di cinque anni, ad ATAC S.p.A. la gestione in house del Servizio Car Sharing, qualificato servizio di mobilità sostenibile integrativo del TPL, subordinatamente all'esito delle valutazioni che sarebbero state espresse nel parere richiesto all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM);

Che l'AGCM, con parere pubblicato sul bollettino n. 36 del 28 settembre 2009, affermava che ai sensi dell'art. 23bis, comma 3, del Decreto Legge n. 112/2008 – norma successivamente abrogata, a seguito del referendum popolare del 12 e 13 giugno 2011 –, il conferimento della gestione dei servizi pubblici locali dovesse avvenire, in via ordinaria, a favore di soggetti individuati mediante procedure competitive ad evidenza pubblica;

Che Roma Capitale, preso atto del succitato parere dell'AGCM, con deliberazione della Giunta Capitolina n. 154 del 29 dicembre 2010 conferiva alla Società Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. – subentrata dal 1° gennaio 2010 ad ATAC S.p.A. quale struttura di supporto – l'incarico di procedere all'indizione della gara ad evidenza pubblica, al fine di individuare il nuovo gestore operativo esterno del Servizio Car Sharing nella città di Roma per la durata di otto anni, confermando l'obiettivo di espansione territoriale del Servizio, secondo le linee del piano di sviluppo già proposto da ATAC S.p.A. ed approvato con la citata deliberazione di Giunta Comunale n. 440 del 23 dicembre 2008;

Che la deliberazione della Giunta Capitolina n. 154/2010 in parola prendeva formalmente atto di un primo ampliamento dell'offerta dei servizi – già effettuato dall'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. per consentire all'Amministrazione l'acquisizione di un'esatta quantificazione dei costi del Servizio Car Sharing – ed assegnava, nel contempo, all'Agenzia, nelle more dell'espletamento della procedura concorsuale per l'individuazione del gestore operativo esterno, il compito di porre in essere tutte le attività necessarie a garantire la piena continuità nella gestione ordinaria del Servizio – al fine di rispondere alla domanda di utilizzo da parte della cittadinanza – e di dettagliare ed aggiornare il programma di sviluppo territoriale, oggetto di successiva implementazione, per l'espansione del Servizio a tutti i Municipi della Città, conformemente alle risultanze e alle indicazioni emerse nel corso delle pregresse fasi sperimentali;

Che con presa d'atto espressa nella seduta del 26 ottobre 2011, il Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, in conformità a quanto prescritto dalla normativa vigente, ha formalizzato gli esiti della procedura concorsuale esperita, dichiarando deserta per mancanza assoluta di offerte la gara per la selezione del nuovo operatore esterno, il cui bando era stato pubblicato sulla G.U.R.I. n. 94 del 10 agosto 2011;

Che, in attuazione di quanto previsto dalla deliberazione Giunta Capitolina n. 154/2010, a seguito dell'infruttuoso esperimento della procedura di gara, l'Agenzia ha, nel frattempo, provveduto a garantire la piena continuità nella gestione ordinaria del Servizio di Car Sharing, al fine di rispondere ad una richiesta della cittadinanza in progressiva espansione, con una crescita della domanda e degli utilizzi che si sono attestati su incrementi del 13% nel 2012 e del 26% nel 2013, quanto a numero di clienti, e del 10% nel 2012 e del 17% nel 2013, per numero di corse effettuate;

Che, parallelamente, al fine di promuovere l'uso della bicicletta nel territorio comunale e contribuire a contrastare la congestione veicolare e l'inquinamento nelle aree cittadine centrali, sin dal 2008 l'Amministrazione avviava un progetto relativo al Bike Sharing nel Centro Storico la cui gestione, inizialmente assegnata ad un operatore privato, veniva in seguito affidata ad ATAC S.p.A. – con una modifica dell'articolazione del servizio per un utilizzo esteso all'utenza turistica e locale non sistematica nella ZTL del Municipio I – e successivamente, nel periodo 2010/2011, all'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità S.r.l.;

Che durante l'ultima fase di gestione sperimentale del Bike Sharing, l'Agenzia provvedeva ad un ampliamento del Servizio anche ai Municipi ex II, III e XIII, con un'attività che consentiva di aumentare a 29 il numero di postazioni installate sul

territorio, di estendere la sua fruizione anche ai non residenti e di rendere il servizio attivo 24 ore su 24;

Considerato che il Piano Strategico della Mobilità Sostenibile (PSMS), approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 36 del 16 marzo 2010, individua tra le azioni prioritarie di breve periodo per la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, lo sviluppo e l'integrazione della ciclabilità all'interno del sistema di trasporto cittadino, attraverso la realizzazione di una rete di itinerari ciclabili e l'estensione dei servizi di Bike Sharing nel centro storico, nonché l'adozione di facilitazioni per le forme di mobilità che implicano l'uso aggregato dei mezzi di trasporto, come il Car Sharing;

Che il Piano Quadro della Ciclabilità (PQC) di Roma Capitale, approvato con deliberazione Assemblea Capitolina n. 27 del 24 aprile 2012, prevede, tra le diverse azioni funzionali allo sviluppo della ciclabilità urbana, l'espansione del Bike Sharing cittadino, con l'istituzione di un Servizio diffuso nelle aree centrali, quale misura sostanziale per l'aumento dell'accessibilità a tali zone del territorio con modalità di spostamento ecosostenibili, ad emissioni inquinanti zero;

Che, con Memoria dell'11 settembre 2013, la Giunta, nel formulare gli indirizzi per la redazione del nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), ha individuato, fra gli obiettivi strategici primari, la definizione di azioni per il potenziamento, l'incentivazione e la promozione dei servizi di mobilità sostenibile, evocando, in particolare, il Car Sharing nonché il Bike Sharing nel centro storico e la sua diffusione su tutto il territorio comunale, quali servizi non secondari nell'ottica della valorizzazione delle modalità di trasporto collettivo in alternativa a quello privato, del decongestionamento del traffico e del risanamento ambientale;

Che tali obiettivi, già esplicitati nelle "Linee programmatiche 2013-2018 per il Governo di Roma Capitale", sono parte integrante del documento del nuovo PGTU, adottato con deliberazione di Giunta Capitolina n. 70 del 28 marzo 2014 – "Piano Generale del Traffico Urbano – dalle Regole ai Sistemi", oggetto di prossima approvazione da parte dell'Assemblea Capitolina;

Che, dunque, l'Amministrazione ha messo a punto un programma di azioni integrate a favore della mobilità urbana sostenibile, ossia una strategia coordinata di interventi, con la creazione di sistemi che favoriscano le soluzioni che abbracciano il tema della sostenibilità, assunto quale obiettivo e criterio metodologico di base, nell'alveo di una politica che mira ad armonizzare il diritto agli spostamenti dei cittadini e la tutela dell'ambiente, la salubrità e la pianificazione territoriale;

Che, con lo scopo di individuare obiettivi realistici, vicini al territorio e alle esigenze dei cittadini, l'Assessorato ai Trasporti e alla Mobilità ha, altresì, attivato un tavolo di lavoro permanente, con il coinvolgimento di un referente della mobilità sostenibile per ogni Municipio della Città, figura che ha il compito di fungere da raccordo tra le politiche in materia di mobilità adottate dall'Amministrazione Capitolina e quelle adottate dai Municipi stessi, concorrendo a promuovere la mobilità "dolce", quale quella pedonale e ciclabile – anche attraverso la ri-articolazione e l'aggiornamento del Servizio di Bike Sharing –, il trasporto collettivo e la diffusione del Car Sharing e di tutte le altre forme di trasporto complementare al TPL;

Che, in questa prospettiva, con deliberazione di Giunta Capitolina n. 9 del 16 gennaio 2014, Roma Capitale ha intrapreso una concomitante azione tesa all'ampliamento dell'offerta del sistema di Car Sharing e all'implementazione di nuove modalità di erogazione dello stesso, avviando con deliberazione di Giunta Capitolina n. 45 del 5 marzo 2014 la sperimentazione del servizio di Car Sharing a flusso libero per due anni;

Che, nel corso degli anni, il Servizio romano di Car Sharing "a postazione fissa", pur contenuto nelle sue dimensioni territoriali, ha rivelato un andamento di sicuro

interesse quanto al crescente numero di adesioni e di soci raggiunti e all'utilizzo effettivo del parco macchine, palesando, in tal senso, l'opportunità di una messa a regime dello stesso, mediante il suo ampliamento a tutti i Municipi cittadini e con un sostanziale incremento della flotta;

Che l'esperienza maturata nel corso della citata sperimentazione del Bike Sharing, evidenzia l'interesse e l'attenzione dell'utenza anche per questa modalità "ecosostenibile" di spostamento urbano, che può contribuire alla generale strategia di riduzione del traffico veicolare privato e delle sue nocive conseguenze;

Che, tuttavia, la precedente conduzione del Bike Sharing, organizzato sulla base del sistema tradizionale, ne ha evidenziato i limiti di utilizzabilità nella realtà di Roma, che hanno condizionato il suo successo e la positiva espansione dell'uso condiviso della bicicletta;

Che, sulla base delle risultanze sugli utilizzi e delle osservazioni degli utenti durante la gestione del servizio da parte di Roma Servizi per la Mobilità, si rende, dunque, necessario individuare un sistema innovativo per il Bike Sharing, con caratteristiche specifiche per la città di Roma, che non trascuri le differenti fasce di domanda e ne consenta la fruizione tenendo conto anche delle caratteristiche plano-altimetriche del territorio cittadino;

Che il rilancio della bicicletta a Roma deve, dunque, seguire un piano sistematico di sviluppo della ciclabilità, con la predisposizione di una rete ciclabile diffusa che comprenda anche l'istituzione di servizi innovativi di ciclabilità nelle aree centrali cittadine, come il Bike Sharing su vasta scala, per il soddisfacimento di esigenze di spostamento non sistematico ed orientate alla fruizione a fini culturali e ricreativi delle aree centrali della Città;

Che, in coerenza con le citate linee programmatiche assunte nel nuovo PGTU, finalizzate alla realizzazione di una pianificazione coordinata ed integrata tra i diversi sistemi della mobilità, e sulla scorta dei richiamati elementi di valutazione ed analisi, che testimoniano un riscontro positivo da parte dei cittadini nei confronti del sistema di Car Sharing e la necessità di attuare modalità e tecnologie innovative per il servizio di noleggio di biciclette, è intendimento di questa Amministrazione realizzare un'articolata espansione ed un consolidamento del Car Sharing "a postazione fissa" nonché un rilancio sperimentale del Servizio Bike Sharing e delle forme e dei modi di sua utilizzazione, in un'ottica di integrazione fra le varie soluzioni di sostenibilità degli spostamenti urbani, promuovendo la coesistenza funzionale fra le due modalità di uso condiviso dell'automobile ed una nuova e più estesa offerta del Bike – Sharing, idonee, insieme, ad ampliare i contenuti propri del diritto alla mobilità e all'accessibilità dei cittadini;

Che, invero, il Car Sharing "a postazione fissa" è concepito e strutturato per rispondere a peculiari esigenze operative, che si sostanziano nella necessità che il Servizio asseconi ed agevoli la richiesta di spostamenti non sistematici e di percorrenza media degli utenti – in ragione della sua natura complementare al TPL –, che ne venga garantita la fornitura anche in aree periferiche, in ore, giorni e periodi dell'anno a domanda debole, a vantaggio di tutte le categorie di utenza, con l'applicazione di un prezzo massimo prestabilito praticabile per l'accesso e la sua fruizione e con una prenotazione programmabile anche a lungo termine, connotati salienti che mirano a corrispondere alle istanze di mobilità di fasce di domanda solo in parte sovrapponibili a quelle proprie dei Car Sharing "a flusso libero";

Che detto potenziamento del Car Sharing a "postazione fissa" permetterà la presenza ed il consolidamento del Servizio in aree ancora non servite della Città, in modo da rendere adeguatamente valutabili e quantificabili i costi e i benefici dell'attività nel suo complesso – anche in presenza dell'offerta concorrenziale rappresentata dalla modalità a "flusso libero" e in una logica di economie di scala – consentendo all'Amministrazione

Capitolina di determinare le caratteristiche del modello di offerta a regime (tariffe, numero di auto, numero e strategie di localizzazione dei parcheggi, obblighi di servizio pubblico, agevolazioni, ecc.) e di attivare, nel caso di esito positivo dell'espansione sperimentale, le procedure di una gara ad evidenza pubblica per l'individuazione di un gestore operativo esterno del Servizio Car Sharing "a postazione fissa" nella città di Roma;

Che, pertanto, anche in ragione delle risultanze negative della precedente procedura concorsuale esperita, in ossequio ai principi di efficacia, efficienza, ed economicità, appare opportuno, per le finalità pubbliche perseguite, implementare in modo capillare il Servizio pubblico di Car Sharing a "postazione fissa" e procedere in via diretta nell'espletamento di tutte le attività necessarie per la prevista espansione territoriale del Servizio, al fine di rispondere ad una complessiva domanda di utilizzo delle modalità di spostamento complementare al TPL e di individuare un modello di gestione appetibile per un operatore economico privato, adeguatamente consolidato sul territorio, in armonia con gli obiettivi di sviluppo omogeneo – dal centro alla periferia – e di stabilizzazione a regime del Servizio, nonché in vista della futura esternalizzazione della gestione dello stesso;

Che il vigente Contratto di Servizio tra Roma Capitale e Roma Servizi per la Mobilità S.r.l., approvato con deliberazione della Giunta Comunale n. 84 del 24 marzo 2010, prevede che detta Società possa espletare, tra gli altri, i compiti di progettazione, realizzazione e gestione dei Servizi di Car Sharing e di Bike Sharing, quale complesso di mansioni funzionali alla più generale attività di supporto all'Amministrazione per le politiche inerenti la mobilità sostenibile e lo sviluppo e la gestione di altri sistemi connessi al miglioramento della qualità dell'aria e alla riduzione delle emissioni inquinanti;

Che l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità S.r.l., subentrata ad ATAC S.p.A. nella gestione dei Servizi romani di Car Sharing e di Bike Sharing, ha acquisito nel corso degli anni una considerevole competenza nel settore, per ciò che concerne la gestione della domanda, mediante il contatto diretto con i cittadini, la cura dei rapporti con i soci e con i fruitori, la routinaria attività di conduzione dei Servizi stessi, la gestione del parco auto e bici, la sinergia con i call center, nonché quella con tutti i referenti amministrativi (Comune, Municipi, Polizia Locale ecc.);

Che, per addivenire tempestivamente alla fase implementativa delle programmate dinamiche di sviluppo territoriale del Car Sharing a "postazione fissa" – attualmente attivo nei Municipi I, II, III, VIII e XII, con 83 stazionamenti e 164 posti auto – rendendo, in tal modo, più accessibile, agevole e funzionale la sua fruizione, a vantaggio degli utenti – presenti e futuri – e dell'intera Città, Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. ha presentato al Dipartimento Mobilità e Trasporti un "Piano di espansione del Servizio Car Sharing di Roma", allegato al presente provvedimento, quale parte integrante e sostanziale;

Che, lo stesso Piano prevede anche l'implementazione sperimentale, per un periodo di 18 mesi, di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita, con caratteristiche tali da superare i predetti limiti riscontrati nelle precedenti esperienze effettuate;

Che il Piano, elaborato ed aggiornato in ragione dei dati e degli elementi di natura tecnico-economica sinora acquisiti e tenendo conto delle criticità riscontrate durante la precedente attività, si articola, per quanto riguarda il Car Sharing, in tre fasi esecutive di espansione di 10 mesi ciascuna e contiene la dislocazione tendenziale dei nuovi stazionamenti nel territorio capitolino, predisposta anche sulla base delle indicazioni da ultimo espresse dai referenti della mobilità sostenibile dei Municipi, con uno sviluppo geografico che segue un andamento radiale, coerente con la distribuzione esistente, e

focalizzato sulle principali direttrici di collegamento del TPL, in modo da incrementare ulteriormente l'estensione del territorio interessato e da potenziare l'intermodalità;

Che l'Agenzia redigerà, per ciascuna fase esecutiva, un piano operativo di dettaglio, che dovrà essere trasmesso ai competenti Uffici del Dipartimento Mobilità e Trasporti almeno 30 giorni prima dell'avvio delle attività attinenti a ciascuna delle singole fasi;

Che il Piano comprende i dati economico-finanziari pertinenti allo sviluppo sperimentale del Servizio e, considerati i valori monetari delle tariffe applicabili all'utenza, stima in 48 mesi il tempo minimo necessario per il recupero dei costi esterni da sostenere, relativi, in particolare, alla realizzazione delle nuove infrastrutture sul territorio (stalli di stazionamento dei veicoli) e all'acquisizione, messa in esercizio e manutenzione dei veicoli aggiuntivi;

Che, conformemente ai risultati della predetta analisi economico-finanziaria sugli oneri connessi all'attività di espansione del Servizio Car Sharing e sui tempi necessari a realizzare un sostanziale equilibrio fra costi totali e ricavi totali, appare opportuno fissare al 31 dicembre 2018 il termine per l'attuazione del Piano di espansione;

Che la proposta del Piano risulta congrua ed aderente all'attuale configurazione del mercato, come è dettagliatamente evidenziato nella Relazione di congruità, sottoscritta dal Responsabile del Servizio dell'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità S.r.l., verificata dall'Ufficio e allegata al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale;

Che i valori monetari contenuti nello schema tariffario del Piano, sono da applicare a decorrere dalla data di comunicazione all'Agenzia dell'esecutività del presente atto da parte del Dipartimento Mobilità e Trasporti e per la prevista durata di attuazione del Piano stesso e potranno essere aggiornati annualmente, a partire dal secondo anno di esercizio, di un valore percentuale corrispondente all'incremento dell'indice ISTAT del settore trasporti, al fine di mantenere il livello di redditività del Servizio;

Che tali valori della tariffa, aggiornabili con il descritto meccanismo di adeguamento, costituiscono il limite massimo del prezzo praticabile per l'accesso al Servizio e per la fruizione dello stesso e non escludono la possibilità che l'Agenzia – di concerto con i competenti Uffici di Roma Capitale – possa praticare prezzi al pubblico inferiori, pur nel rispetto dei principi di parità di trattamento, correttezza, imparzialità e trasparenza del servizio erogato nei confronti degli utenti e delle diverse aree geografiche di utenza;

Che Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. svolgerà tutti i compiti connessi all'espletamento delle attività prestabilite, relativi agli aspetti pianificatori e operativi, funzionali all'espansione territoriale del Servizio Car Sharing, all'implementazione del Servizio di Bike Sharing e alla loro gestione in via sperimentale;

Che, essendo il Servizio attualmente gestito con l'impiego di 83 postazioni e 123 vetture, si dovrà realizzare un incremento progressivo del numero di postazioni disponibili, con un corrispondente incremento della flotta, nella misura minima di 100 nuove postazioni attive entro 30 mesi dalla data di approvazione della presente deliberazione, ed una presenza capillare delle postazioni sul territorio capitolino;

Che il Servizio, salva diversa, successiva, determinazione dell'Amministrazione di Roma Capitale, dovrà rimanere aderente agli standards ICS, come fissato nelle deliberazioni di G. C. n. 1023/2004 e n. 154/2010;

Che l'anzianità massima per ogni singola vettura del Car Sharing non dovrà superare i 48 mesi, come previsto dagli attuali standards ICS;

Che la tipologia di vetture da disporre sul territorio verrà definita in una logica di sostenibilità ambientale e nel rispetto dei parametri emissivi stabiliti dagli standards nazionali e comunitari;

Che, durante le fasi di sviluppo e di gestione, l'Agenzia comunicherà al Dipartimento Mobilità e Trasporti l'andamento e le statistiche dei servizi attivati (corse

effettuate, km percorsi e tempo utilizzato dalle vetture e dalle biciclette, percentuale di utilizzazione delle autovetture e delle bici, stalli di nuova realizzazione, numero complessivo di parcheggi attivi, numero autovetture e biciclette in esercizio, ecc.);

Che la concomitante e integrata azione sperimentale, relativa all'attuazione del Servizio Car Sharing a "postazione fissa" e all'implementazione di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita, al di là delle considerazioni di sistema, permetterà di rendere economicamente sostenibile la sperimentazione stessa;

Che alla copertura dei costi, concernenti gli oneri connessi alle attività per l'attuazione del Piano, l'Agenzia farà fronte utilizzando i ricavi ottenibili con l'espansione del servizio di Car Sharing e, pertanto, nessun onere sarà a carico dell'Amministrazione Capitolina;

Che, a tal fine, l'Agenzia presenterà annualmente una relazione sullo stato di avanzamento del Car Sharing e Bike Sharing, con un rendiconto analitico dei costi sostenuti e dei ricavi realizzati nella gestione dei Servizi stessi;

Che ove gli incassi conseguenti alla gestione dei servizi risultassero superiori ai costi, gli stessi saranno a disposizione di Roma Capitale, e potranno essere destinati a progetti a sostegno dell'aumento della sicurezza stradale e della mobilità innovativa e sostenibile, sviluppati ad opera dell'Agenzia, su indicazione del Dipartimento Mobilità e Trasporti;

Che, qualora, al contrario, dalla rendicontazione annuale emergesse uno scostamento negativo sostanziale in rapporto alle previsioni del piano economico e si evidenziassero, dunque, delle criticità oggettive che comportano perdite non preventivate, Roma Servizi per la Mobilità procederà, sentito il Dipartimento Mobilità e Trasporti, a mettere in atto tutte le azioni necessarie ad una revisione del programma di espansione e delle relative attività di gestione, al fine di ridurre i costi e le perdite, in modo da evitare in maniera tassativa eventuali maggiori costi per l'Amministrazione Capitolina, fino al riallineamento delle componenti del Piano e all'eventuale progressiva dismissione dei servizi;

Considerato che in data 28 maggio 2014 il Dirigente della U.O. – "Piano Traffico e Mobilità (ex D.Lgs. n. 61/2012 e n. 51/2013), Mobilità Innovativa e Piano della Ciclabilità", – del 7° Dipartimento ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione indicata in oggetto.

Il Dirigente

F.to: G. Camilli";

Preso atto che in data 28 maggio 2014 il Direttore del 7° Dipartimento Mobilità e Trasporti ha attestato – ai sensi dell'art. 29 c. 1, lettera i) e j), del Regolamento degli Uffici e Servizi, come da dichiarazione in atti – la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione della Amministrazione, approvandola in ordine alle scelte aventi ambiti di discrezionalità tecnica con impatto generale sulla funzione dipartimentale e sull'impiego delle risorse che essa comporta.

Il Direttore

F.to: G. Camilli;

Che in data 28 maggio 2014 il Dirigente della XXII U.O. della Ragioneria Generale ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49, comma 1 del D.Lgs n. 267 del 18 agosto 2000, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità contabile della proposta di cui all'oggetto.

Il Dirigente

F.to: S. Cervi";

Che sulla proposta in esame è stata svolta, ad opera del Segretario – Direttore Generale, la funzione di assistenza giuridico-amministrativa di cui all'art. 97, comma 2, del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e ss.mm. e ii.;

Per i motivi espressi in narrativa

## LA GIUNTA CAPITOLINA

### DELIBERA

- l'espansione del Servizio Car Sharing di Roma fino al 31 dicembre 2018, con l'implementazione di un Servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita per 18 mesi, secondo il Piano predisposto dalla Società Roma Servizi per la Mobilità S.r.l., allegato al presente provvedimento, quale parte integrante e sostanziale;
- di confermare, per le autovetture del Servizio Car Sharing, le agevolazioni già in vigore, ossia:
  - sosta gratuita nei parcheggi a sosta tariffata e nei parcheggi di scambio;
  - accesso e circolazione gratuiti nelle Zone a Traffico Limitato della Città;
  - accesso e circolazione nelle corsie preferenziali, così come regolamentato per il servizio taxi, e nei futuri corridoi della mobilità;
  - circolazione nelle zone interdette, anche nelle giornate di limitazione alla circolazione, disposta con provvedimenti emessi dal Dipartimento Tutela Ambientale – Protezione Civile per il contenimento dell'inquinamento atmosferico;
- di dare mandato a Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. di:
  - procedere all'espansione del servizio di Car Sharing e all'avvio del servizio di Bike Sharing, con le modalità previste nel Piano di espansione, che non prevedono oneri per Roma Capitale al di fuori del Contratto di Servizio in essere con la Società stessa, trovando i costi di avvio, implementazione e sviluppo dei servizi, integrale copertura nei ricavi che saranno realizzati durante la gestione sperimentale degli stessi, secondo i piani tariffario e economico-finanziario contenuti nel predetto Piano di espansione;
  - individuare, attraverso procedura ad evidenza pubblica, un operatore per la realizzazione e gestione in via sperimentale, per un periodo di 18 mesi, di un servizio di Bike Sharing a pedalata assistita con sei postazioni, alle tariffe, indicate nel Piano di espansione di cui sopra; la copertura finanziaria del servizio verrà garantita con i ricavi derivanti dalle tariffe applicate e con quelli relativi alla gestione del servizio Car Sharing, con cui è integrato, secondo quanto meglio precisato nel Piano economico-finanziario allegato.

Gli incassi della gestione del servizio, superiori ai costi, saranno a disposizione di Roma Capitale e potranno essere destinati a progetti a sostegno dell'aumento della sicurezza stradale e della mobilità innovativa e sostenibile sviluppati dall'Agenzia su indicazione del Dipartimento Mobilità e Trasporti.

Il Contratto di Servizio tra Roma Capitale e Roma Servizi per la Mobilità S.r.l., prorogato con deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 47/2012, trova copertura per l'anno 2014 sui fondi impegnati in esecuzione della determinazione dirigenziale n. 1255 del 20 dicembre 2013.

Il Dipartimento Mobilità e Trasporti, i Municipi e gli altri Uffici interessati, ciascuno per quanto di propria competenza, predisporranno gli atti operativi conseguenti, per lo sviluppo e la messa in esercizio dei Servizi di Car Sharing e di Bike Sharing.

Le premesse e le considerazioni costituiscono parte integrante del presente atto.

In considerazione dell'urgenza, dichiara immediatamente eseguibile il presente provvedimento ai sensi dell'art. 134 del Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n. 267.

mobilità

ROMA



**Piano di espansione del servizio  
Car Sharing di Roma**

ROMA CAPITALE	
7° DIPARTIMENTO MOBILITÀ E TRASPORTI	
28 MAG. 2014	
Prot. N. QG/	18725

**Implementazione sperimentale  
di un servizio di Bike Sharing  
innovativo a pedalata assistita**

**Relazione di congruità**

Maggio 2014



Piano di espansione del servizio Car Sharing di Roma  
Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita  
Relazione di congruità

**Sommario**

La struttura del Piano Economico .....	3
Modello di incremento dell'offerta .....	3
Stime di crescita della domanda .....	4
La gestione dei ricavi.....	4



La presente Relazione di congruità si integra al documento 'Piano di espansione del servizio Car Sharing di Roma - Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita - Relazione di sintesi' (di seguito 'Relazione di sintesi'), con l'obiettivo di sintetizzare e chiarire i principali assunti economici alla base del piano e stabilirne la congruità.

### La struttura del Piano Economico

Il piano economico è stato sviluppato sulla base delle risultanze degli esercizi precedenti, prevedendo l'applicazione del modello organizzativo finora adottato (vedi par.2.1 della Relazione di sintesi).

Questi assunti hanno permesso di applicare un modello consolidato e soprattutto dei dati di partenza ampiamente verificati e strutturati, adottando comunque delle stime prudenziali e di ampia sostenibilità. Più in dettaglio, si sono affrontati come di seguito descritto, i seguenti temi:

- modello di incremento dell'offerta
- stime di crescita della domanda
- stime di crescita dei ricavi

#### *Modello di incremento dell'offerta*

Il modello di incremento dell'offerta è stato disegnato al fine di mantenere accettabile il livello di soddisfazione degli utilizzatori del servizio, senza tuttavia incrementare in maniera eccessiva l'offerta disponibile sul territorio, al fine di non andare a caricare il conto economico di costi non immediatamente compensabili da un adeguato aumento dei ricavi.

Al par. 5.3.2 della Relazione di sintesi sono riportati i principali assunti alla base della struttura del modello, che concorrono a formare l'insieme dei costi di gestione del servizio. Gli elementi di maggior impatto per il conto economico sono il tasso di incremento del parco vetture, i costi dei contratti di noleggio delle vetture, i costi dei carburanti, i costi delle attività di gestione delle vetture ed i costi di gestione del sistema tecnologico.

Per quanto riguarda il tasso di incremento del parco vetture, questo è stato mantenuto costante, sulla base delle ipotesi di crescita della domanda, al fine di mantenere un rapporto di 29-30 clienti per vettura, allineato con gli standard qualitativi raccomandati da ICS. Tale valore permette di far crescere adeguatamente la domanda prima di espandere ulteriormente la flotta, riducendo l'entità dell'impegno economico relativo ai costi di noleggio delle vetture, che rappresentano una quota vicina al 50% del totale dei costi per beni e servizi del conto economico. Per i costi dei contratti di noleggio delle vetture, partendo da una base media di poco superiore ad € 310 per vettura/mese (IVA esclusa), è stata prevista una crescita di circa il 2% annuo, valutando quindi una crescita costante dei costi senza tener conto di eventuali riduzioni legate all'acquisizione in volumi delle vetture. I costi del carburante sono stati invece equiparati a quelli attuali per tutto il periodo dell'affidamento, mentre per i consumi si sono considerati i dati medi ottenuti dagli esercizi precedenti, che tendenzialmente potrebbero scendere grazie all'acquisizione di vetture più moderne e potenzialmente più efficienti. Per i costi delle attività di gestione delle vetture sul territorio si è ipotizzata la necessità di una risorsa ogni 40 vetture circa, valore che potrebbe essere ridotto grazie all'adozione di procedure più efficienti ed efficaci nella gestione del servizio. Per



determinare i costi di gestione del sistema tecnologico si è partiti dalla struttura attuale dei costi, che somma poco meno di € 70.000 all'anno, parametrizzandola sul numero di vetture in servizio, senza tener conto di possibili economie di scala ed efficientamenti, soprattutto legate alle componenti di centrale del sistema di gestione.

Per quanto sopra risulta evidente come la stima dei costi sia stata effettuata su basi decisamente prudenziali, che consentano ancora spazi adeguati di riduzione legati ad una gestione mirata all'efficienza del servizio.

#### *Stime di crescita della domanda*

La stima di crescita effettuata sui quattro anni di estensione dell'affidamento del servizio è stata effettuata secondo delle ipotesi di crescita prudenziali e basate sulle risultanze attuali, adottando come base di partenza un valore di 60 nuovi clienti/mese, con 10 disdetti/mese.

Lo sviluppo della domanda effettiva è stato modellizzato con una crescita decisa subito dopo l'avvio del servizio (punto di massimo ipotizzato ai primi mesi del 2015) per poi decrescere lentamente con andamento quasi lineare e stabilizzarsi nel 2018 intorno ai 70 nuovi clienti /mese. L'ipotesi si basa sui numeri realizzati attualmente che, senza un'attività di promozione dedicata e mantenendo la presenza del servizio nei soli municipi centrali, hanno valori medi annui che vanno dai 47 del 2012 ai 58 del 2013. Pertanto, i numeri possono essere considerati del tutto adeguati e verosimili, a fronte dell'espansione in aree non ancora servite e con una consistente riserva di domanda non ancora soddisfatta.

Il numero di disdetti è stato mantenuto stabile nel corso degli anni, visti i dati pregressi, adottando il valore della media che si sta verificando ad oggi nel servizio.

La domanda complessiva prevista alla fine del quadriennio prevede un valore non superiore al doppio della domanda attuale e comunque pari a meno dello 0,2 % della popolazione cittadina, che rappresenta un valore allineato a quello delle altre città italiane in cui il servizio è più maturo, come Milano e Torino, dove il valore in entrambi i casi si pone intorno allo 0,3%.

#### *Stime di crescita dei ricavi*

La struttura dei ricavi è stata sviluppata applicando lo schema delle tariffe proposto da Roma Servizi per la Mobilità nella relazione di sintesi del Piano, che prevede una crescita di circa il 25% per le tipologie di vettura più utilizzate e le fasce orarie a maggiore domanda; si è comunque tenuto conto, in maniera prudenziale, di una riduzione della crescita dei ricavi dovuta proprio all'incremento delle tariffe stesse, che almeno in una prima fase avranno almeno un effetto psicologico sulla clientela esistente, riducendo il tasso di crescita medio mensile alla metà rispetto a quello attuale.

Pertanto, anche nel caso dei ricavi si è mantenuto un approccio prudenziale ed orientato all'individuazione di una complessiva sostenibilità e robustezza del modello.

#### **La gestione dei ricavi**

I ricavi previsti dalla gestione del servizio Car Sharing secondo il programma di espansione previsto, oltre a sostenere i costi del programma stesso, permetteranno di sostenere un progetto di importanza sostanziale per lo sviluppo della mobilità sostenibile cittadina, consentendo appunto di avviare l'implementazione di un servizio sperimentale di bike sharing a pedalata assistita da



Piano di espansione del servizio Car Sharing di Roma  
Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita  
Relazione di congruità

realizzarsi nelle aree più centrali della città e propedeutico allo sviluppo del servizio delle bici condivise come previsto dal PGTU recentemente approvato.

Roma Servizi per la Mobilità provvederà, in sede di rendicontazione annuale delle attività dei servizi oggetto della relazione di sintesi, a fornire tutti gli elementi necessari per verificare l'entità dei costi sostenuti e dei ricavi ottenuti dalle attività dei servizi di Car Sharing e Bike Sharing innovativo a pedalata assistita.

Ove, in sede della suddetta verifica annuale, dovessero aversi ricavi disponibili, Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. si impegna, sin d'ora, a trasferirli a Roma Capitale, restando a disposizione per la consueta attività di supporto, per l'eventuale loro utilizzo ad opera del Dipartimento Mobilità e Trasporti nello sviluppo di progetti a sostegno dell'aumento della sicurezza stradale e della mobilità innovativa e sostenibile.

Qualora, al contrario, dalla rendicontazione annuale emergesse uno scostamento negativo sostanziale in rapporto alle previsioni del piano economico e si evidenziassero, dunque, delle criticità che comportano perdite non preventivate, Roma Servizi per la Mobilità procederà, sentito il Dipartimento Mobilità e Trasporti, a mettere in atto tutte le azioni necessarie ad una revisione del programma di espansione e delle relative attività di gestione, al fine di ridurre i costi e le perdite, in modo da evitare in maniera tassativa eventuali maggiori costi per l'Amministrazione Capitolina, fino all'eventuale progressiva dismissione e al riallineamento delle componenti del Piano.

Luca Avarello  
Servizi e Informazioni  
Il Responsabile

**ROMA SERVIZI PER LA MOBILITÀ SRL**  
V. di Vigna Murata, 60 - 00143 ROMA

mobilità

ROMA



## Piano di espansione del servizio Car Sharing di Roma

<b>ROMA CAPITALE</b> 7° DIPARTIMENTO MOBILITA' E TRASPORTI
28 MAG. 2014
Prot. N. QG/.....13725

## Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita

## Relazione di sintesi

Maggio 2014



## Indice

1	Premessa .....	3
2	Criteri di sviluppo e attività operative del Servizio Car Sharing .....	5
2.1	Lo sviluppo del Servizio Car Sharing .....	5
2.2	Attività e competenze .....	6
2.2.1	<i>Pianificazione, monitoraggio e controllo</i> .....	6
2.2.2	<i>Gestione dei clienti</i> .....	7
2.2.3	<i>Gestione della flotta e delle attività sul territorio</i> .....	7
3	Criteri di implementazione e attività operative del Servizio Bike Sharing a pedalata assistita .....	8
3.1	L'implementazione del Servizio Bike Sharing .....	8
3.2	Attività e competenze .....	8
3.2.1	<i>Attività preliminari all'affidamento e sua gestione</i> .....	9
3.2.2	<i>Monitoraggio e controllo del servizio</i> .....	9
3.2.3	<i>Analisi e valutazione delle prestazioni del servizio</i> .....	9
4	Tempi di attuazione .....	10
4.1	L'attuazione dell'espansione del Servizio Car Sharing .....	10
4.2	L'attuazione dell'implementazione del Servizio Bike Sharing .....	11
5	Le componenti del piano .....	12
5.1	Lo sviluppo territoriale del Servizio Car Sharing .....	12
5.2	Il sistema sperimentale di Bike Sharing a pedalata assistita .....	12
5.3	Il piano economico .....	13
5.3.1	<i>Analisi dei costi</i> .....	13
5.3.2	<i>struttura dei costi</i> .....	15
5.3.3	<i>I ricavi</i> .....	16
5.3.4	<i>Struttura dei ricavi e risultati</i> .....	16
5.4	Le tariffe .....	17
5.4.1	<i>Le tariffe del Car Sharing</i> .....	17
5.4.2	<i>Le tariffe del Bike Sharing</i> .....	18
6	Allegati .....	19



## 1 Premessa

Dopo che la gara per l'individuazione del gestore operativo esterno del servizio Car Sharing, il cui bando era stato pubblicato sulla G.U.R.I. n. 94 del 10 agosto 2011, è andata deserta per mancanza assoluta di offerte, l'Agenzia ha provveduto a garantire la piena continuità nella gestione ordinaria del Servizio, al fine di rispondere alla domanda di utilizzo da parte della cittadinanza, come previsto dalla deliberazione della Giunta Capitolina n. 154/2010.

La continua crescita della domanda e degli utilizzi, che si è attestata su incrementi del 13% nel 2012 e del 26% nel 2013 per il numero di clienti e del 10% nel 2012 e del 17% nel 2013 per il numero di corse effettuate, dimostra una crescente sensibilità della cittadinanza romana verso il modello di Car Sharing 'classico', disegnato per soddisfare gli spostamenti non sistematici e di percorrenza media.

Tuttavia, la presenza delle postazioni del servizio nelle sole aree centrali non consente ancora di offrire l'opportunità di utilizzare il servizio ad ampie fasce della cittadinanza che si è mostrata, nel tempo, fortemente interessata a questo modello di trasporto.

Il Piano di espansione descritto nella presente relazione punta ad espandere la presenza del servizio Car Sharing classico (o a postazione fissa) su settori quanto più possibile ampi del territorio romano; l'obiettivo è quello di aumentare la disponibilità del servizio stesso, permettendone il consolidamento e la stabilizzazione della struttura della domanda, gettando le basi per un successivo affidamento ad un operatore economico privato, che nelle condizioni attuali non ha mostrato interesse, visto il risultato del bando pubblicato.

Il Piano, nella sua articolazione territoriale, tiene conto anche delle indicazioni espresse dai referenti della mobilità sostenibile dei Municipi, focalizzato sulle principali direttrici di collegamento del TPL.

Nel Piano di espansione si trova ricompresa anche l'attività di implementazione di un servizio sperimentale di Bike Sharing a pedalata assistita. Tale progetto è del tutto coerente con il nuovo PGTU, adottato con deliberazione di Giunta Capitolina n.70 del 28.03.2014, che individua, fra gli obiettivi strategici primari, la definizione di azioni per il potenziamento, l'incentivazione e la promozione dei servizi di mobilità sostenibile, evocando, in particolare, il Car Sharing nonché il Bike Sharing nel centro storico e la sua diffusione su tutto il territorio comunale; il progetto ha quindi l'obiettivo di individuare una soluzione tecnologica adeguata per offrire un servizio di Bike Sharing pienamente fruibile nella realtà geografica della città di Roma.

Tale servizio si colloca infatti a pieno titolo tra i sistemi della mobilità sostenibile di Roma, integrandosi appunto a sistema con il Car Sharing nell'ottica di individuare e implementare forme di mobilità, orientate anche agli spostamenti non sistematici che, corrispondendo ad una domanda articolata e diversificata, vada a ridurre nel complesso l'uso della vettura privata.

Inoltre, mentre l'esperienza del Servizio Car Sharing risulta già tecnologicamente e operativamente consolidata e attende di essere verificata sull'intero territorio comunale, anche alla luce del nuovo quadro della mobilità cittadina, che vede la presenza dei servizi 'a flusso libero' di iniziativa privata, il servizio di Bike Sharing, dopo che l'esperienza del sistema tradizionale ha mostrato i suoi limiti di



Piano di espansione del servizio Car Sharing di Roma  
Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita

---

utilizzabilità nella realtà di Roma, richiede una soluzione tecnologica innovativa che risponda alle esigenze poste dal territorio della città.

Si vuole pertanto cogliere l'occasione dell'espansione del servizio Car Sharing per testare, in alcuni (sei) punti strategici dell'area centrale di Roma, un sistema di Bike Sharing a pedalata assistita, che rappresenta una novità assoluta anche rispetto alle esperienze di altre grandi città italiane ed europee, che consente di soddisfare le esigenze di mobilità non sistematica, turistica e culturale fortemente presenti nella città, andando ad arricchire e completare l'offerta della mobilità condivisa.

L'integrazione dei due progetti, al di là delle considerazioni di sistema, permette di rendere economicamente sostenibile la sperimentazione stessa, i cui costi saranno assorbiti dai maggiori ricavi ottenibili con l'espansione del servizio Car Sharing.

Gli interventi descritti nella presente relazione saranno realizzati senza costi per l'Amministrazione Capitolina.



## 2 Criteri di sviluppo e attività operative del Servizio Car Sharing

### 2.1 Lo sviluppo del Servizio Car Sharing

Il Piano di espansione del servizio Car Sharing prevede che l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità (RSM) continui ad applicare lo stesso modello organizzativo finora adottato, garantendo allo stesso tempo l'espansione del servizio secondo quanto previsto nel presente piano (in allegato sono riportati gli sviluppi territoriali secondo le fasi previste).

RSM quindi continuerà a mantenere i suoi rapporti nei confronti delle strutture nazionali di coordinamento quali I.C.S. (Iniziativa Car Sharing, emanazione del Ministero dell'Ambiente per la gestione e ripartizione dei fondi per il Car Sharing provvisti dal Ministero stesso) e il Consorzio Nazionale di Acquisto dei Gestori Car Sharing, che riunisce tutti i gestori di Car Sharing in Italia e funge da centrale d'acquisto per le attività più complesse ed onerose (call center, tecnologie, ecc.), che sarebbe troppo costoso acquisire mediante procedure separate per ciascun operatore.

Per definire il disegno del Piano sono stati seguiti alcuni criteri che possono essere sintetizzati come segue:

- Espansione per aree concentriche
- Crescita progressiva
- Sviluppo del piano economico basato su costi e ricavi degli esercizi pregressi
- Livello tariffe coerente con quello delle altre città italiane
- Difesa delle postazioni

Questi criteri vengono descritti qui di seguito nel dettaglio, con le relative ipotesi di applicazione e i risultati attesi.

- Espansione per aree concentriche – lo sviluppo territoriale è stato disegnato secondo un'espansione ad andamento radiale per aree concentriche e focalizzato sulle principali direttrici di collegamento del TPL, in modo da ottenere contemporaneamente l'incremento dell'estensione territoriale e potenziare l'intermodalità; questo criterio, coerente con i principi finora applicati nella distribuzione delle postazioni di sosta, consente di rispettare la struttura a rete delle postazioni stesse, ottimizzando l'accessibilità al servizio.
- Crescita progressiva – è stato scelto un modello temporale di crescita a bassa ripidità, che consente due diversi vantaggi:
  - Consolidamento della domanda nelle aree interessate, ovvero si attende che la domanda esistente cresca sufficientemente nelle aree oggetto di espansione, in modo da poter valutare in maniera oggettiva le reali esigenze dell'area e gli eventuali adeguamenti del programma;
  - Sostenibilità dello sviluppo, ovvero l'espansione riesce a sostenersi autonomamente, grazie ai ricavi provenienti dalle aree già interessate dallo sviluppo e nelle quali si è già consolidata la domanda.
- Sviluppo del piano economico basato su costi e ricavi degli esercizi pregressi – i dati di partenza utilizzati per la stesura del piano economico sono direttamente basati sui risultati degli esercizi pregressi, a partire dal 2005 in poi. Tali risultati hanno permesso di sviluppare un modello di crescita verosimile e soprattutto sostenibile in termini economici.



- Livello tariffe coerente con quello delle altre città italiane – al fine di rendere possibile la sostenibilità del programma, si è disegnata una struttura delle tariffe tale che consenta di coprire adeguatamente i costi dello sviluppo e dell'esercizio del servizio, senza ridurre drasticamente l'appetibilità del servizio stesso. Lo schema delle tariffe (vedi 5.4) rappresenta comunque un livello massimo, che potrà essere anche applicato parzialmente, in relazione alle necessità commerciali del servizio o a specifici obiettivi locali. Nella revisione delle tariffe si è inoltre tenuto conto dei valori presenti nelle altre città italiane dove sono presenti i gestori del circuito ICS, proprio per mantenere un adeguato livello di accessibilità al servizio.
- Difesa delle postazioni – dall'analisi del funzionamento del servizio negli anni precedenti, si è evidenziata l'estrema importanza rappresentata dalla disponibilità degli stalli di sosta, ottenuta mediante un controllo continuo della sosta abusiva e dei relativi interventi di dissuasione e repressione. È pertanto fondamentale per il successo del piano la continuità delle regole stabilite con la disciplina di traffico finora adottata e l'estensione di un adeguato piano di controllo e difesa delle postazioni di sosta, che andrà studiato e concordato con i Comandi interessati della Polizia Locale.

## **2.2 Attività e competenze**

Le competenze e le relative attività che RSM continuerà a mantenere per quanto riguarda il servizio Car Sharing possono essere schematizzate come:

- Pianificazione, monitoraggio e controllo
- Gestione dei clienti
- Gestione delle attività sul territorio

Le modalità con cui tali attività vengono realizzate sono elencate ai punti successivi.

### **2.2.1 Pianificazione, monitoraggio e controllo**

RSM, ferme restando le prerogative dell'Amministrazione Capitolina relative agli indirizzi e alla verifica dell'aderenza degli schemi attuativi agli indirizzi stessi, manterrà le funzioni di pianificazione del servizio e delle attività di controllo della corretta applicazione dei programmi e delle relative attività operative.

Le attività possono essere elencate come segue:

- Pianificazione dello sviluppo del servizio, ovvero lo studio del servizio e la preparazione attuativa dei programmi di sviluppo in tutte le aree di Roma Capitale previsti dal progetto preliminare, con la successiva attività di relazione con gli Enti territoriali (Municipi, Comandi PL, ecc.) per l'ottenimento delle necessarie autorizzazioni;
- progettazione delle strutture sul territorio, attività di dettaglio successiva alla precedente, che prevede sopralluoghi sul territorio e preparazione di tutti gli elaborati progettuali necessari all'ottenimento dei nulla osta per la realizzazione degli stalli e della relativa segnaletica;
- monitoraggio e controllo del servizio (qualità erogata e percepita), che prevede la continuità dei controlli a campione, secondo le componenti da rilevare, su tutte le componenti del servizio, al fine di verificare i livelli di qualità del servizio stesso e l'eventuale irrogazione di penali verso fornitori di servizi esterni;



- promozione e Marketing del Servizio, con campagne sia istituzionali che mirate, al fine sia di diffondere la conoscenza del servizio che di incrementare il parco clienti anche mediante interventi su target specifici. L'attività si svilupperà sia con strumenti tradizionali (affissione, radio, ecc.) che su media innovativi (social web);
- attività di coordinamento con Roma Capitale e rendicontazione delle attività del servizio, sia come risultati di esercizio che come risultati delle campagne di monitoraggio.

### **2.2.2 Gestione dei clienti**

RSM, quale referente diretto verso i clienti del servizio, dovrà fornire tutte le interfacce verso i clienti stessi e le relative attività di relazione e supporto, come di seguito elencate:

- gestione ed interfaccia con i Soci del Servizio, mediante attività di backoffice, sia attraverso il contact centre 0657003, che risolve le problematiche di primo livello, che attraverso i canali di posta elettronica e di collegamento telefonico diretto in outbound per tutti le problematiche di livello superiore;
- interfaccia con il call center nazionale e gestione delle problematiche operative legate all'utilizzo del servizio;
- gestione amministrativa dei clienti, per le attività di iscrizione e disdetta, emissione e gestione delle fatture di iscrizione, rinnovo e utilizzo, gestione dei rimborsi e recupero crediti

### **2.2.3 Gestione della flotta e delle attività sul territorio**

RSM dovrà farsi carico della gestione operativa del servizio sul territorio, ovvero:

- acquisizione e la successiva gestione e manutenzione della flotta, consistente in tutte le attività di gestione tecnica (manutenzione, verifica funzionalità, ecc.) ed amministrativa (verifica bolli, assicurazioni, ecc.) delle vetture sul territorio, comprese tutte le relative attività di movimentazione delle vetture stesse.
- gestione di tutta la piattaforma tecnologica necessaria per le attività operative del servizio, comprese tutte le attività di manutenzione delle singole componenti di bordo.
- rapporti operativi con gli enti territoriali interessati, ovvero tutte le attività da effettuarsi sul territorio per interventi sulla rete viaria e altre situazioni che comportino variazioni e/o interruzioni parziali del servizio (rimozioni per manifestazioni, chiusura strade per interventi, ecc.).



### 3 Criteri di implementazione e attività operative del Servizio Bike Sharing a pedalata assistita

#### 3.1 *L'implementazione del Servizio Bike Sharing*

Nel Piano, come indicato in premessa, è stato inserito anche il progetto di realizzazione di un servizio innovativo e sperimentale di Bike Sharing a pedalata assistita che, secondo le linee programmatiche dell'Amministrazione Capitolina ed in particolare gli indirizzi del nuovo PGTU recentemente adottato dalla Giunta, si colloca a pieno titolo tra i sistemi della mobilità sostenibile di Roma.

La durata complessiva del progetto sarà di diciotto mesi, determinata per i seguenti motivi:

- avere un tempo minimo efficace a poter verificare l'appetibilità del servizio e della relativa risposta da parte della cittadinanza;
- ottenere una quantità adeguata di risultati, in termini di operatività, della soluzione tecnologica adottata, distribuiti su tutti i periodi dell'anno, tenendo anche conto del necessario periodo di avvio della sperimentazione, che può essere ragionevolmente individuato in circa sei mesi;
- fattibilità economica, ovvero limitare i tempi di fornitura del servizio, pur mantenendo la completa validità della sperimentazione, al fine di ridurre quanto più possibile i relativi costi.

In particolare, risulterà importante il monitoraggio del funzionamento delle componenti tecnologiche ed il loro impatto sulla disponibilità totale del sistema.

Tale servizio innovativo sperimentale dovrebbe essere inizialmente attuato con n.6 postazioni localizzate nelle aree centrali, ad uso della mobilità delle suddette aree, con circa 120 biciclette a pedalata assistita.

Le postazioni individuate sono le seguenti, quattro delle quali sono localizzate nelle posizioni già utilizzate dal precedente sistema, in modo da ottimizzare le tempistiche di attuazione avendo già ottenuto i necessari permessi ed essendo già presenti i cavidotti di alimentazione:

- Flaminio (in sostituzione delle esistenti)
- Piazza dell'Oro (in sostituzione dell'esistente)
- Piazza Cavour
- San Silvestro (sulla postazione precedentemente esistente)
- Barberini
- Venezia (in sostituzione dell'esistente)

#### 3.2 *Attività e competenze*

Le competenze e le relative attività che RSM avrà per quanto riguarda il servizio sperimentale di Bike Sharing a pedalata assistita possono essere schematizzate come:

- Attività preliminari all'affidamento e sua gestione
- Monitoraggio e controllo del servizio
- Analisi e valutazione delle prestazioni del servizio

Le modalità con cui tali attività vengono realizzate sono elencate ai punti successivi.



### **3.2.1 Attività preliminari all'affidamento e sua gestione**

Queste attività riguardano tutte le azioni preliminari, compresa la stesura dei documenti necessari, per espletare la procedura selettiva che dovrà individuare un operatore economico esterno, interessato ad offrire un servizio sperimentale di Bike Sharing a pedalata assistita nella città di Roma con caratteristiche innovative.

Effettuato l'affidamento, RSM dovrà provvedere alla sottoscrizione del relativo contratto e a tutte le attività di controllo della corretta esecuzione del contratto.

### **3.2.2 Monitoraggio e controllo del servizio**

RSM provvederà a raccogliere tutti i dati, messi obbligatoriamente a disposizione dall'Aggiudicatario della fornitura del servizio, relativi al funzionamento del servizio stesso e a tutti i suoi parametri caratteristici, in modo da poter preparare tutte le basi dati necessarie per caratterizzare i comportamenti del sistema tecnologico e la relativa risposta della cittadinanza romana.

Sulla base delle risultanze dei sistemi di monitoraggio RSM procederà all'attività successiva.

### **3.2.3 Analisi e valutazione delle prestazioni del servizio**

RSM provvederà ad analizzare i dati raccolti e organizzati nell'attività al punto precedente, verificandone la correttezza e successivamente provvedendo a classificare il comportamento del sistema nelle sue componenti fondamentali (ciclostazioni, biciclette, sistemi di gestione, ecc.) e nel suo complesso, in modo da poter valutare l'effettivo livello di prestazione del sistema ed individuando:

- comportamento del sistema nell'ambito urbano di Roma;
- temi da affrontare nella prospettiva di procedere alla realizzazione di un sistema analogo di ampia scala;
- eventuali problemi tecnologici e possibili soluzioni.

A tale scopo RSM provvederà a fornire all'A. C. specifiche relazioni che permetteranno all'Amministrazione stessa di prendere le necessarie decisioni in merito.



## 4 Tempi di attuazione

### 4.1 L'attuazione dell'espansione del Servizio Car Sharing

I tempi di attuazione del Piano di espansione, secondo le premesse e i criteri descritti sopra, sono stati articolati in tre fasi successive, ognuna delle quali a distanza reciproca di 10 mesi, con la l'avvio a partire dall'attivazione del Piano stesso, ovvero dalla data di comunicazione dell'esecutività del provvedimento di autorizzazione dell'Amministrazione Capitolina). Ciascuna di queste fasi prevede un'attività di sviluppo territoriale, con relativo incremento del parco vetture, coerente con l'aumento del numero di postazioni di sosta.

La cronologia delle fasi del piano è sviluppata nell'allegato 1, con l'indicazione delle postazioni da realizzarsi in ciascuna fase per i Municipi interessati, tenendo conto anche delle indicazioni espresse dai referenti della mobilità sostenibile dei Municipi stessi. Le posizioni delle postazioni verranno maggiormente dettagliate mediante un apposito piano operativo di dettaglio, da presentarsi all'A.C. almeno 30 giorni prima dell'avvio della fase operativa di riferimento, in modo da calarlo sulla relativa realtà territoriale.

Le principali componenti che guidano la tempistica di attuazione del Piano sono le seguenti:

- Realizzazione degli stalli
- Acquisizione delle vetture

Le suddette componenti possono essere dettagliate come segue:

- Realizzazione degli stalli – l'attività è articolata in diverse sottoattività, che richiedono un impegno di risorse di un certo rilievo, anche e soprattutto per la componente progettuale propriamente detta; le singole sottoattività sono descritte qui di seguito:
  - Sopralluogo di dettaglio
  - Verifica della disponibilità dell'area
  - Progetto di dettaglio
  - Richiesta di nullaosta al Municipio interessato
  - Richiesta di determinazione dirigenziale all'ente territoriale di competenza (Municipio o Dipartimento)
  - Rilascio determinazione dirigenziale
  - Attuazione

Molte di queste sottoattività richiedono un impegno consistente anche da parte degli Uffici dell'Amministrazione e pertanto devono essere accuratamente pianificate in termini temporali, al fine di rispettare la tempistica del Piano.

- Acquisizione delle vetture – le vetture necessarie al servizio vengono acquisite mediante contratti di noleggio a lungo termine, con copertura assicurativa totale in modo da non avere extra costi di utilizzo non previsti. L'immissione in flotta, a causa dei tempi di consegna tipici dell'attuale mercato auto, può distare dai 4 ai 5 mesi dalla fase di acquisizione, rendendo necessaria un'attenta programmazione di questa attività per evitare ritardi non programmati. L'acquisizione delle vetture verrà effettuata in quantità proporzionale al numero di parcheggi realizzati, in modo da garantire la copertura dell'area interessata; qualora la domanda si



mostrasse superiore a quanto previsto, sarà comunque possibile aumentare l'offerta in aree specifiche.

#### **4.2 L'attuazione dell'implementazione del Servizio Bike Sharing**

Per quanto riguarda il sistema sperimentale di Bike Sharing a pedalata assistita, si è prevista una prima fase di affidamento, da espletarsi secondo i tempi previsti dalla normativa vigente, seguita da una fase di installazione ed attivazione del sistema, che è stata prevista di durata non superiore ai 60 giorni naturali, ulteriormente riducibili secondo la proposta che il soggetto Affidatario presenterà.

Al termine di questa fase il sistema sarà completamente operativo ed inizierà ad essere utilizzabile e a produrre i dati necessari alla valutazione del suo funzionamento.

Il rispetto della tempistica potrebbe essere condizionato dall'acquisizione dei necessari permessi per le due postazioni che non utilizzano posizioni preesistenti (vedi 3.1); nel caso che tale acquisizione richiedesse un tempo superiore ai 60 giorni indicati sopra, le postazioni localizzate in posizioni già esistenti saranno comunque realizzate ed attivate.



## 5 Le componenti del piano

Il Piano è articolato in tre principali componenti, che ne rappresentano la struttura portante e ne caratterizzano e giustificano lo sviluppo. Tali componenti sono le seguenti:

- Lo sviluppo territoriale del Servizio Car Sharing
- L'integrazione con il sistema sperimentale di Bike Sharing a pedalata assistita
- Il piano economico
- Le tariffe

Esse rispondono alle esigenze di incrementare la presenza del Car Sharing 'classico' (o a postazione fissa) nel territorio cittadino, nonché a consentire l'implementazione del sistema sperimentale di Bike Sharing a pedalata assistita, consentendone la fattibilità e la sostenibilità economica di entrambi.

Qui di seguito vengono descritte e analizzate nel dettaglio.

### 5.1 *Lo sviluppo territoriale del Servizio Car Sharing*

Lo sviluppo territoriale del servizio di Car Sharing, come anticipato ai punti precedenti, è stato disegnato seguendo un andamento radiale per aree concentriche (vedi all.2.a, 2.b, 2.c, 2.d), secondo il programma di sviluppo già adottato per disegnare i parcheggi esistenti, rispettando il criterio di realizzazione di una struttura 'a rete', con maglie di lato indicativamente di circa 500 metri, necessarie per garantire un'adeguata accessibilità al servizio. Il Piano ha comunque mantenuto come priorità la presenza lungo le principali direttrici di collegamento del TPL, in modo da raggiungere una maggiore accessibilità alla rete delle postazioni ed un contemporaneo potenziamento dell'intermodalità.

La distribuzione delle postazioni, come anticipato ai punti precedenti, tiene conto anche delle indicazioni espresse dai referenti della mobilità sostenibile dei Municipi.

La disposizione delle postazioni, che andrà comunque confermata nelle successive attività di dettaglio, è stata verificata mediante un'attività di progettazione preliminare, tesa a individuare le aree di interesse con un ridotto margine di errore, in modo da agevolare le successive attività di dettaglio.

I risultati dello sviluppo in ciascuna area verranno verificati in maniera continuativa, in termini di domanda soddisfatta e livello di utilizzi, in modo da poter calibrare le fasi successive dello sviluppo stesso.

### 5.2 *Il sistema sperimentale di Bike Sharing a pedalata assistita*

Data la particolarità ed il carattere estremamente innovativo del servizio, nonché la complessità e delicatezza della tecnologia adottata, che comporta il coinvolgimento di operatori con adeguate competenze e capacità di ricerca e sviluppo, l'implementazione del sistema dovrà essere effettuata mediante affidamento ad un soggetto in grado di fornire tale servizio, individuandolo attraverso una procedura competitiva gestita da RSM.

La durata di diciotto mesi è stata scelta, come già detto sopra, per poter verificare con un'adeguata mole di dati a disposizione, operatività e appetibilità del sistema.



### 5.3 Il piano economico

Il piano economico è stato sviluppato, per entrambi i servizi, sulla base delle risultanze degli esercizi passati, che hanno consentito di approfondire tutte le componenti economiche che investono la gestione dei sistemi.

Per quanto riguarda il Servizio Car Sharing, che viene classificato come sistema Car Sharing 'classico', lo sviluppo del piano è stato condotto tenendo conto degli assunti principali del Piano di espansione, ovvero:

- Crescita progressiva – il modello di crescita a bassa ripidità si esplica in un impiego delle risorse modulabile in ragione della risposta delle aree interessate, con vantaggi nei confronti del conto economico;
- Crescita ragionata della domanda – nello sviluppo del modello si è considerato un incremento di domanda coerente con i tempi e i modi dell'espansione territoriale, in modo da avere valori dei ricavi verosimili e adeguati alla realtà della domanda cittadina;
- Adeguamento delle tariffe – il piano è stato sviluppato applicando il nuovo schema tariffario, necessario per conservare un'adeguata redditività dell'intero sistema. Le caratteristiche del nuovo schema sono analizzate nei punti successivi;
- Prevalenza di spese correnti – nella stesura del piano si è adottato un modello che, coerentemente con quanto emerso dagli esercizi pregressi, vede una decisa prevalenza di costi correnti, a fronte di una quota estremamente ridotta di investimenti e immobilizzazioni. Questo grazie anche alla scelta, vantaggiosa soprattutto per ragioni operative, di acquisire le vetture con contratto di noleggio a lungo termine.

Negli allegati sono riportate la tabella di sintesi e quella generale disaggregata del piano economico (all.4.a, 4.b), con l'indicazione del Margine Operativo Lordo (MOL) dell'intero progetto ed il relativo grafico di sintesi (all.5).

Per quanto riguarda il servizio sperimentale di Bike Sharing a pedalata assistita, le componenti di costo e di ricavo relative sono state estrapolate dalle risultanze della gestione del servizio di Bike Sharing tradizionale già gestito da RSM. I dati pregressi hanno permesso di valutare gli importi di fornitura del servizio nel suo complesso (tecnologia, attrezzature e gestione), nonché i valori di ricavo attesi dall'utilizzo del servizio.

Per una maggiore comprensione di quanto descritto ai punti precedenti, vengono qui di seguito identificate le componenti di costo e di ricavo e successivamente vengono descritte le ipotesi che regolano i parametri che influenzano lo sviluppo del piano economico.

#### 5.3.1 Analisi dei costi

I costi che dovranno essere sopportati da RSM sono legati alle attività descritte sopra e possono essere riassunti come descritto qui di seguito.

Per quanto riguarda il Piano di espansione del servizio Car Sharing si tratta di:

- Acquisizione delle vetture per il servizio, mediante contratti di noleggio a lungo termine, effettuati sia mediante adesione ad offerte CONSIP, sia mediante selezione con procedura di gara
- costi di gestione e manutenzione delle vetture, che si possono dividere nelle seguenti parti:



- costi per la gestione sul territorio di tutte le vetture (pulizia, spostamento, gestione danni, trasferimento per manutenzione, ecc.);
- costi di vestizione delle vetture, consistenti nell'allestimento delle livree, secondo il layout grafico definito da RSM, e loro mantenimento, ovvero periodico rinnovo/sostituzione per usura e/o danneggiamento;
- costi del carburante necessario per il servizio; le tariffe del servizio comprendono infatti i costi del carburante, che sono quindi a carico di RSM.
- acquisizione e gestione del sistema tecnologico, che si articola come segue:
  - acquisizione delle unità di bordo, prodotte dalla società T.R.S. spa, per le nuove vetture, comprese tutte le spese di installazione e collaudo;
  - contratto di assistenza e manutenzione per tutte le unità di bordo presenti sulle vetture utilizzate;
  - contratto di assistenza e manutenzione del sistema software di gestione del servizio, prodotto dalla società T.R.S. spa, fornitrice del sistema per tutti i gestori Car Sharing in Italia (lo sviluppo del sistema è stato finanziato da I.C.S. Iniziativa Car Sharing mediante fondi del Ministero dell'Ambiente);
- l'allestimento e la manutenzione delle postazioni Car Sharing; tali oneri possono ripartiti nelle seguenti componenti:
  - realizzazione degli stalli per le vetture del servizio, secondo i progetti preparati da RSM, con la relativa segnaletica orizzontale e verticale e compresi tutti gli elementi accessori quali totem informativi, eventuali dissuasori di sosta o sistemi di demarcazione;
  - manutenzione degli stalli stessi, sia ordinaria che straordinaria, secondo standard non inferiori a quelli attualmente in essere
- costi amministrativi di gestione della fatturazione e delle attività connesse;
- emissione e gestione delle Metrebus Card (costi addebitati da ATAC spa secondo quanto stabilito nel contratto di service passivo con RSM);
- attività di marketing e di realizzazione delle campagne di promozione sul territorio;
- costi legati all'esercizio del call center nazionale (ripartita in quota parte attraverso il Consorzio Nazionale Gestori), per la gestione delle prenotazioni e degli interventi durante il servizio (il call center funziona H24, 7 giorni su 7).

Per quanto riguarda il sistema sperimentale di Bike Sharing, i costi di fornitura del servizio sono stati individuati includendo le seguenti componenti:

- fornitura tecnologia (ciclostazioni con sistemi di aggancio, biciclette e relative batterie e sistemi di ricarica);
- costi di installazione ed attivazione delle ciclostazioni;
- costi di attivazione delle infrastrutture di supporto;
- costi di gestione (personale; consumi, comunicazione).

I costi sono stati contabilizzati valutando la sola fornitura del servizio e non delle infrastrutture fisiche, al fine di evitare costi non necessari per acquisizione di beni e relativi ammortamenti, non giustificabili per una mera attività sperimentale. Pertanto, tutte le componenti fisiche, al termine dell'affidamento, resteranno di proprietà dell'operatore affidatario.



Nel computo generale non sono contenuti tra i costi sostenuti da RSM, poiché già remunerati attraverso il contratto di servizio siglato tra RSM e Roma Capitale, i seguenti costi:

- personale tecnico che segue le attività di analisi operativa e sviluppo dei servizi, oltre che della pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture sul territorio del servizio Car Sharing, incluse tutte le attività legate all'ottenimento dei necessari nulla-osta da parte degli enti territoriali coinvolti;
- personale di backoffice che segue i clienti e tutte le attività amministrative legate al servizio Car Sharing.

### 5.3.2 struttura dei costi

L'andamento dei costi relativo ai due progetti, Car Sharing e Bike Sharing, è stato modellizzato sulla base dei costi attuali e pregressi e le relative ipotesi di incremento/decremento degli anni successivi.

Le principali componenti di costo disaggregate, così come utilizzate per la realizzazione del piano economico, sono elencate schematicamente qui di seguito.

Per quanto riguarda il Piano di espansione del servizio Car Sharing le componenti sono:

Gestione del parco auto:

- il tasso di incremento del parco vetture è stato mantenuto costante, sulla base delle ipotesi di crescita indicate al paragrafo successivo, al fine di mantenere un rapporto di 29-30 clienti per vettura, allineato con gli standard qualitativi raccomandati da ICS,
- i costi dei contratti di noleggio delle vetture, partendo da una base media di poco superiore ad € 310 per vettura/mese (IVA esclusa), si sono previsti in crescita di circa il 2% annuo;
- i costi del carburante sono stati equiparati a quelli attuali per tutto il periodo dell'affidamento, mentre per i consumi si sono considerati i dati medi ottenuti dagli esercizi precedenti,
- i lavaggi sono stati fissati in circa 2 al mese per vettura,
- per i costi delle attività di gestione delle vetture sul territorio si è ipotizzato un costo correlato ad una risorsa ogni 40 vetture circa.

Costi di acquisizione e gestione del sistema tecnologico:

- Unità di bordo tipo 'Cometa2': € 750,00 cad.
- Installazione unità di bordo: € 200,00 cad.
- Disinstallazione unità di bordo: € 150,00 cad.
- Costi gestione sistema tecnologico: per la parte relativa all'operatività del servizio si è partiti dalla struttura attuale dei costi, che somma poco meno di € 70.000 all'anno, parametrizzandola sul numero di vetture in servizio; per la parte relativa ai sistemi di gestione amministrativa le diverse voci si sono considerate stabili, per circa € 20.000 all'anno, viste la durata dell'affidamento e la stabilità dei sistemi, rinnovati alla fine del 2013;
- Costi di comunicazione delle unità di bordo: € 10,00 per vettura per mese (comprendenti anche invii dati verso clienti per l'utilizzo del servizio).

Costi di gestione infrastrutture sul territorio:

- per l'allestimento delle postazioni Car Sharing si sono considerati costi di realizzazione di circa € 3.300,00 per postazione (2 posti auto), mentre per la manutenzione annuale (comprendente



il ripristino dei totem e delle livree per modifiche e/o vandalizzazioni) si è valutata circa la metà del costo di realizzazione;

Costi di promozione e comunicazione:

- per la promozione e il marketing del Servizio si è valutata una spesa di € 50.000,00 per ogni anno;
- per le attività del Call Centre si è prevista una spesa di circa € 60.000,00 per il primo anno di attività, con una crescita parametrizzata sull'aumento dei clienti del servizio.

Per quanto riguarda l'implementazione sperimentale del servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita le componenti interessate, calcolate sull'arco temporale dei 18 mesi previsti, sono:

- apparati tecnologici, per la quale si è calcolato un importo di circa € 170.000, comprendente le ciclostazioni e le biciclette;
- costi di installazione, attivazione e gestione del servizio e delle infrastrutture di supporto, per circa € 200.000.

### 5.3.3 I ricavi

RSM potrà contare sui ricavi prodotti dal servizio, sia per quanto riguarda gli introiti che vengono dalle quote di iscrizione e rinnovo che quelli provenienti dagli utilizzi, comprese eventuali penali irrogate ai clienti.

### 5.3.4 Struttura dei ricavi e risultati

La simulazione di conto economico relativa all'espansione del servizio Car Sharing, effettuata sui quattro anni di estensione dell'affidamento del servizio, è stata effettuata secondo le seguenti ipotesi di crescita:

Numero nuovi clienti/mese (base di partenza)	60
Numero disdetti/mese	10
Rapporto medio clienti/vetture	29

I ricavi, come descritto nei punti precedenti, sono stati sviluppati applicando la struttura delle tariffe proposta (vedi punto successivo), tenendo comunque conto, in maniera prudenziale, di una riduzione della crescita dovuta all'incremento delle tariffe stesse (tasso di crescita medio mensile dimezzato rispetto a quello attuale)

Lo sviluppo della domanda effettiva è stato modellizzato con una crescita decisa subito dopo l'avvio del servizio (punto di massimo ipotizzato ai primi mesi del 2015) per poi decrescere lentamente con andamento quasi lineare e stabilizzarsi nel 2018 intorno ai 70 nuovi clienti /mese. Il numero di disdetti si è mantenuto stabile, visti i dati pregressi (ad oggi ci sono meno di 6 disdetti/mese); un'eventuale crescita dei disdetti dovrebbe essere correlata ad un aumento del numero di nuovi clienti, seguendo quanto già avviene in città in cui il servizio è più consolidato, come Torino o Milano, annullando l'effetto ai fini della correttezza del piano economico.



Per quanto riguarda l'implementazione del servizio sperimentale di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita, i ricavi sono stati estrapolati dagli esercizi degli anni passati del servizio di Bike Sharing tradizionale, utilizzando principalmente i dati relativi ai periodi in cui il servizio era alla massima capacità di offerta (2009/2010) e adattandolo in relazione alla minore estensione e ipotizzando un incremento di utilizzi legato alla maggiore utilizzabilità delle biciclette elettriche, nonché alla differente articolazione delle tariffe.

Più in dettaglio, si è ipotizzata una ripartizione dell'acquisizione degli abbonamenti ripartita come segue, tenendo conto della componente turistica e culturale che andrebbe a soddisfare il sistema:

- annuale 35%
- settimanale 25%
- giornaliero 40%

Per gli introiti mensili si è ipotizzata una ripartizione stagionale variabile, con una percentuale che passa da oltre il 16% (su base annua) del mese di giugno a meno del 5% dei mesi di gennaio e dicembre; tali ricavi sono stati simulati ipotizzando un utilizzo medio mensile per ciclostazione che varia, in termini di utilizzi per bici per giorno, da circa 5 per il mese di giugno a meno di uno per i mesi di dicembre e gennaio.

Va evidenziato che comunque il livello di ricavi atteso è basso rispetto ai costi, proprio per le caratteristiche intrinseche del servizio di Bike Sharing e pertanto, per consentirne la fattibilità, va integrato all'interno di progetti più ampi e con propria redditività, che permettano appunto di sostenere i costi del servizio stesso. In questo caso, oltre che per le finalità di sistema, vista la durata ridotta e gli obiettivi del tutto sperimentali del progetto, si è potuto integrare il servizio di Bike Sharing a pedalata assistita nel Piano di espansione del servizio Car Sharing.

## **5.4 Le tariffe**

### **5.4.1 Le tariffe del Car Sharing**

Il nuovo schema tariffario del servizio di Car Sharing (riportato nell'allegato 6 per maggiore leggibilità) è stato sviluppato adeguando quello attuale alle variazioni intervenute nel corso degli anni per i principali costi di gestione legati al servizio Car Sharing che, negli ultimi anni, hanno avuto crescite anche importanti, quali quelli delle assicurazioni auto e dei prodotti petroliferi. Ad esempio, dal gennaio 2010 al dicembre 2013, nonostante che i prezzi all'importazione dei prodotti petroliferi abbiano subito una crescita di quasi il 40% (dati ISTAT), le tariffe non hanno avuto alcuna variazione, nemmeno per quanto riguarda il recupero dell'inflazione.

La nuova struttura delle tariffe presenta un incremento di circa il 25% per la componente oraria rispetto a quella attuale, per la tipologia delle vetture maggiormente presenti nella flotta di Roma. Tuttavia va evidenziato che lo schema tariffario rappresenta un limite massimo, proprio per poter calibrare i prezzi in relazione agli utilizzi, cercando di incentivare, ad esempio, spostamenti di maggiore durata o in particolari periodi della settimana o dell'anno o ancora stimolando l'utilizzo di alcune specifiche postazioni di sosta.

Il nuovo schema tariffario è stato sviluppato valutando anche l'assetto dei prezzi applicati dagli altri operatori italiani del circuito ICS, nei confronti dei quali si pone comunque ad un livello mediamente più basso, come si può vedere dai grafici allegati, in cui vengono confrontate le tariffe



(all.7.a, 7.b) ed il costo della corsa media di Roma (circa 5 ore per 35 km) (all.7.c) con i valori relativi alle altre città del circuito .

L'incremento indicato è comunque necessario a rendere sostenibile il conto economico, proprio a causa dell'aumento dei costi di gestione, legati a cause esterne e non prevedibili e, soprattutto, non presentano attualmente possibili riduzioni delle tendenze alla crescita.

#### **5.4.2 Le tariffe del Bike Sharing**

Per quanto riguarda il Bike Sharing, si è ritenuto di adottare una struttura delle tariffe più coerente con quanto applicato in altre città, sia italiane che europee, anche per agevolarne l'uso da parte di utilizzatori già abituati a questi schemi tariffari e, allo stesso tempo, non penalizzare chi volesse utilizzarlo per spostamenti cittadini più frequenti.

Lo schema tariffario proposto è il seguente:

Abbonamento Annuale	€ 35,00
Abbonamento Settimanale	€ 6,00
Abbonamento Giornaliero	€ 2,50
0 ->30 min o frazione	GRATUITO
31 ->60 min o frazione	€ 0,50
61->90 min o frazione	€ 0,50
91 ->120 min o frazione	€ 0,50
Ogni 60 min successivi ai 120 min o frazione	€ 2,00



## 6 Allegati

Di seguito si riportano i principali allegati richiamati nel testo:

1. Cronologia delle fasi del Piano di espansione Car Sharing
2. Planimetrie dello sviluppo territoriale del Piano di espansione Car Sharing
  - a. Stato attuale
  - b. Fase 1
  - c. Fase 2
  - d. Fase 3
3. Planimetria delle posizioni delle ciclostazioni del Bike Sharing a pedalata assistita
4. Piano economico 2015-2018
  - a. tabella di sintesi
  - b. tabella generale disaggregata
5. piano economico 2015-2018 – grafico di sintesi
6. nuovo schema tariffario del servizio Car Sharing
7. confronto con le tariffe delle città del circuito ICS
  - a. tariffa chilometrica vettura piccola
  - b. tariffa oraria vettura piccola
  - c. corsa media vettura piccola



Piano di espansione del servizio Car Sharing di Roma  
Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita

---

## 1. Cronologia delle fasi del Piano di espansione Car Sharing

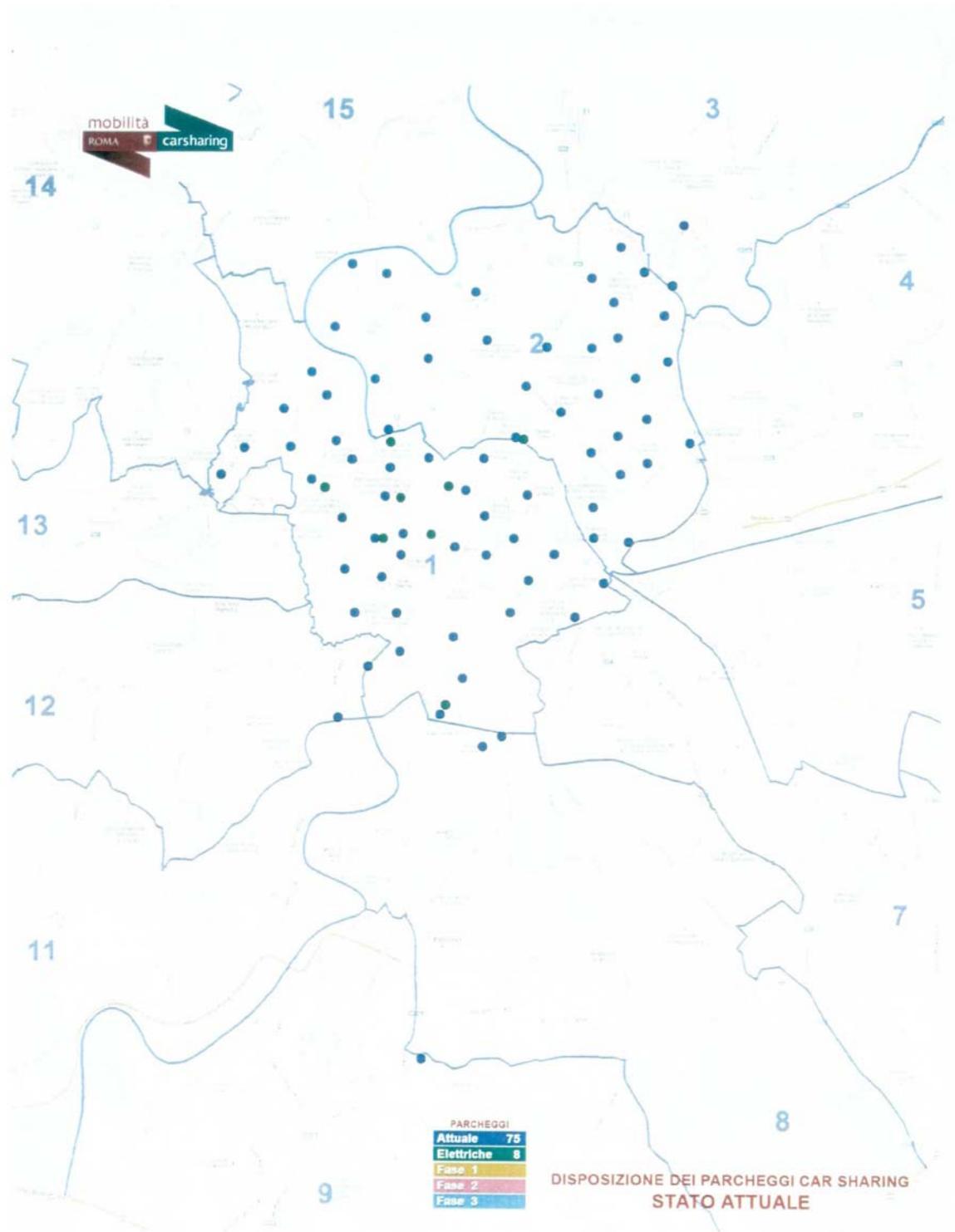




Piano di espansione del servizio Car Sharing di Roma  
Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita

---

## **2.a Planimetrie dello sviluppo territoriale del Piano di espansione Car Sharing – stato attuale**

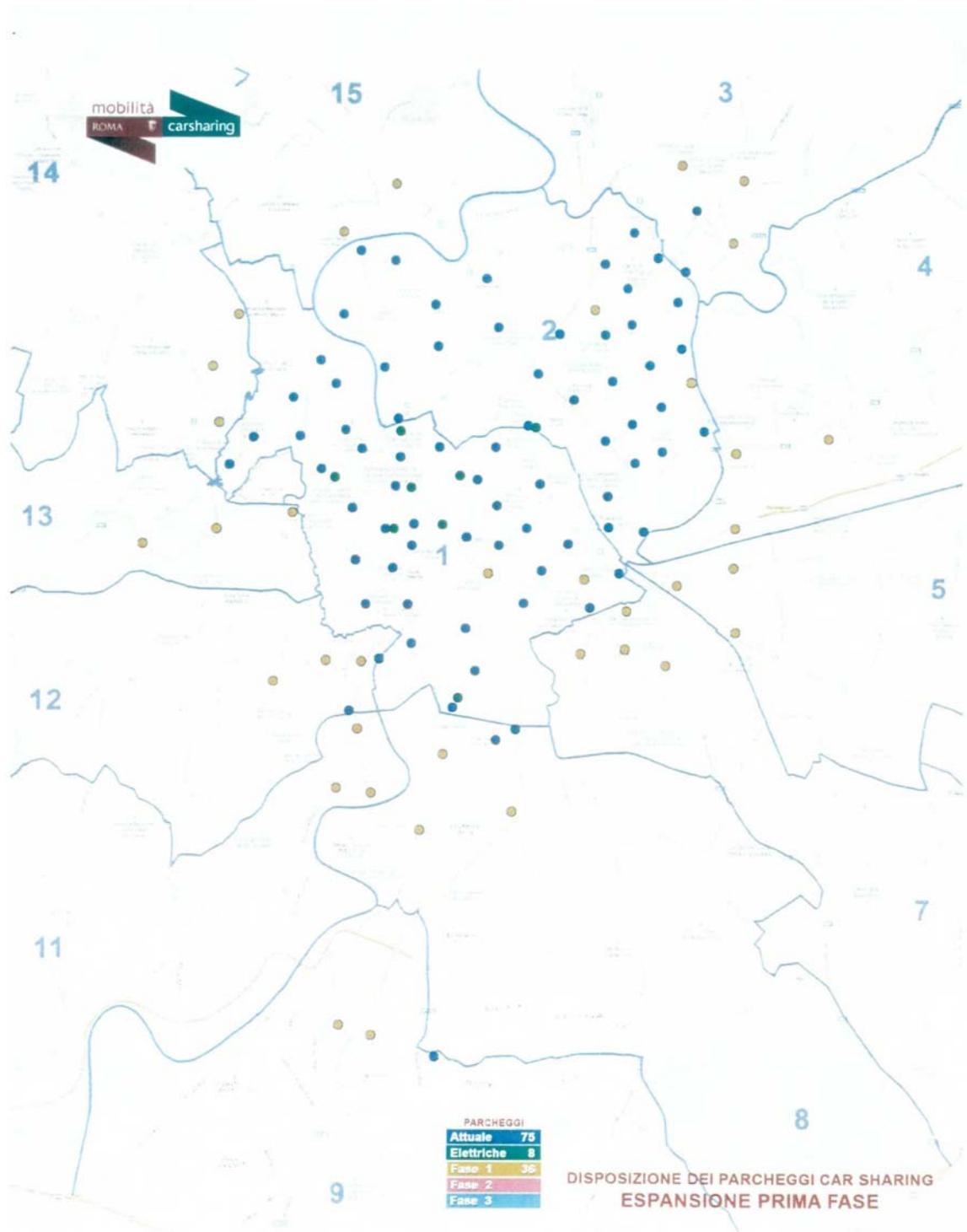




Piano di espansione del servizio Car Sharing di Roma  
Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita

---

## **2.b Planimetrie dello sviluppo territoriale del Piano di espansione Car Sharing – fase 1**

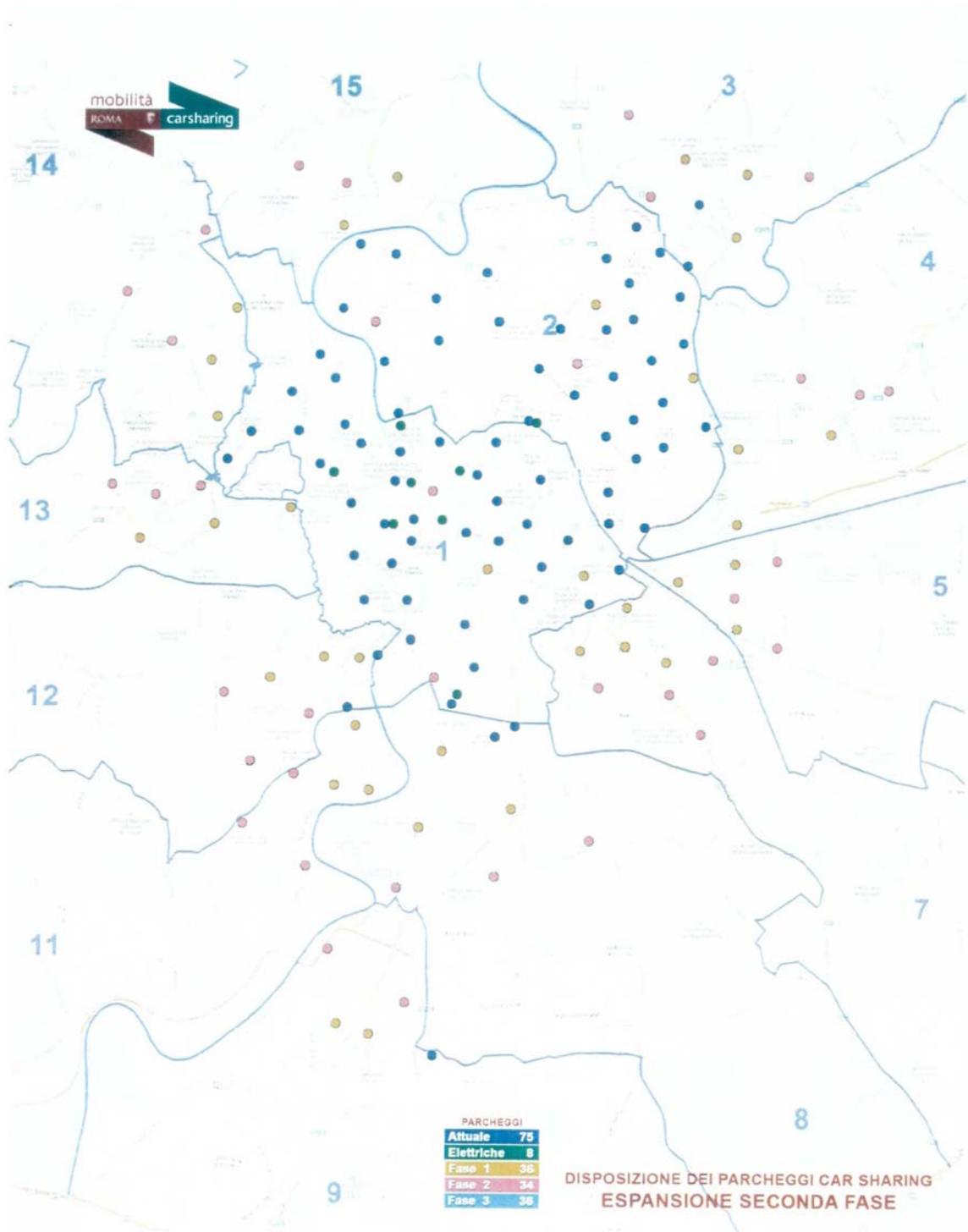




Piano di espansione del servizio Car Sharing di Roma  
Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita

---

## **2.c Planimetrie dello sviluppo territoriale del Piano di espansione Car Sharing – fase 2**

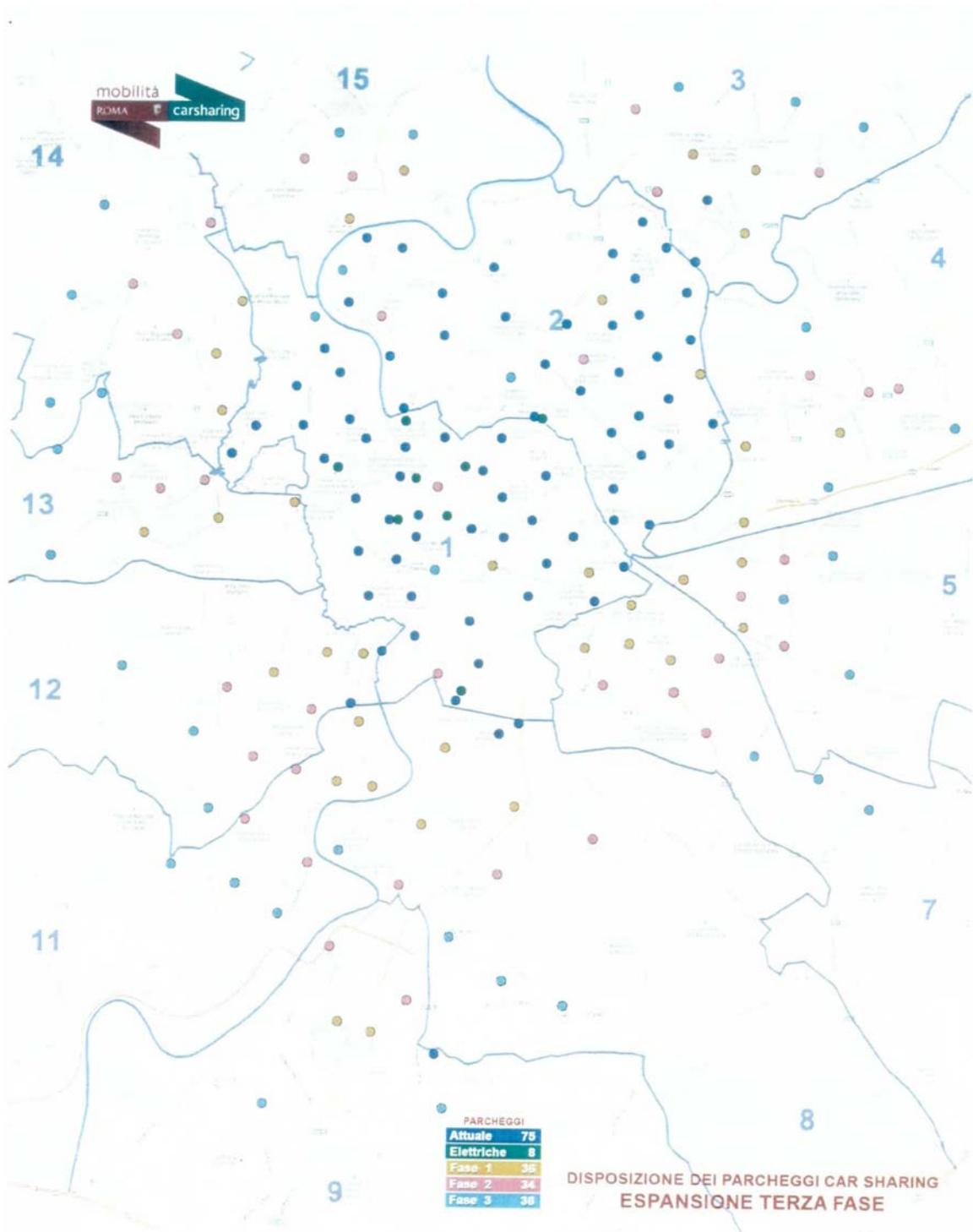




Piano di espansione del servizio Car Sharing di Roma  
Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita

---

## **2.d Planimetrie dello sviluppo territoriale del Piano di espansione Car Sharing– fase 3**

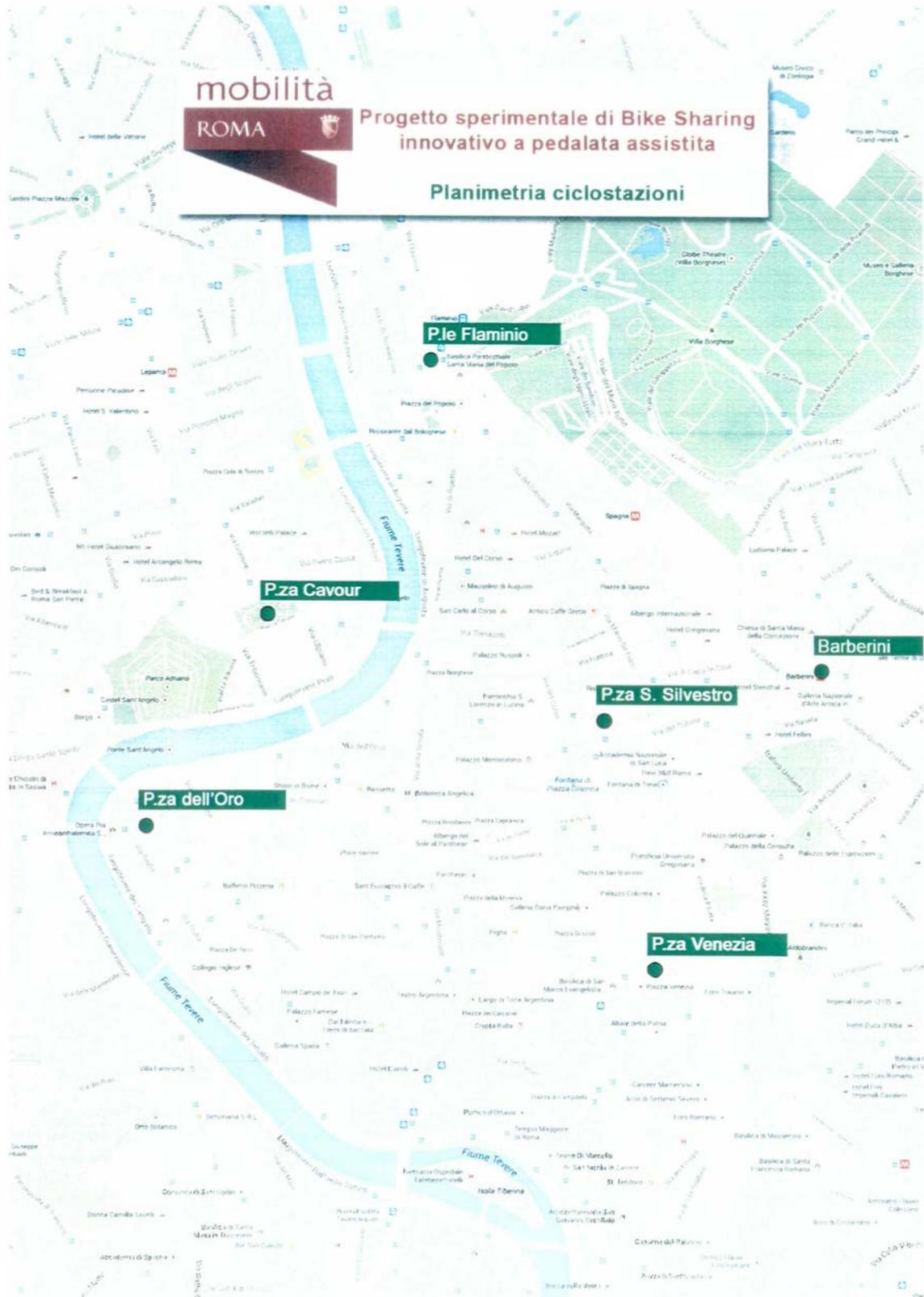




Piano di espansione del servizio Car Sharing di Roma  
Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita

---

### **3. Planimetria delle posizioni delle ciclostazioni del Bike Sharing a pedalata assistita**





Piano di espansione del servizio Car Sharing di Roma  
Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita

---

## 4.a Piano economico 2015-2018 - tabella di sintesi

	2015	2016	2017	2018
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>	€ 1.632.768,07	€ 1.861.827,01	€ 2.055.526,43	€ 2.262.144,33
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE CUMULATO</b>	€ 1.632.768,07	€ 3.494.595,07	€ 5.550.121,50	€ 7.812.265,83
<b>COSTI PER BENI E SERVIZI</b>	€ 1.839.952,83	€ 1.830.743,80	€ 1.953.192,74	€ 2.070.004,83
<b>COSTI PER BENI E SERVIZI CUMULATI</b>	€ 1.839.952,83	€ 3.670.696,63	€ 5.623.889,36	€ 7.693.894,20
<b>MOL (EBITDA)</b>	-€ 207.184,76	€ 31.083,21	€ 102.333,69	€ 192.139,50
<b>MOL (EBITDA) CUMULATO</b>	-€ 207.184,76	-€ 176.101,55	-€ 73.767,86	€ 118.371,64

Piano di espansione servizio Car Sharing 2015-2018  
Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita  
sintesi piano economico 2015-2018



Piano di espansione del servizio Car Sharing di Roma  
Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita

---

## **4.b Piano economico 2015-2018 - tabella generale disaggregata**

DESCRIZIONE	2015												2014	
	GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE		TOTALI
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE AGENZIA</b>														
<b>RICAVI AGENZIA</b>														
servizio pubblicità	€ 104.481,68	€ 106.110,77	€ 108.191,05	€ 108.887,28	€ 111.674,42	€ 113.258,89	€ 115.245,78	€ 118.078,18	€ 120.694,34	€ 122.390,53	€ 124.176,71	€ 1.372.187,27		
abbonamenti	€ 3.963,75	€ 3.519,20	€ 3.514,66	€ 3.508,88	€ 3.516,83	€ 3.563,83	€ 3.610,63	€ 3.657,43	€ 3.704,23	€ 3.751,03	€ 3.797,83	€ 42.481,48		
rimori	€ 10.368,47	€ 13.562,72	€ 13.362,92	€ 13.564,26	€ 13.864,30	€ 13.644,20	€ 13.484,20	€ 13.324,20	€ 13.164,20	€ 12.994,20	€ 12.834,20	€ 136.981,48		
<b>RICAVI TOTALI MENSILI CAR SHARING</b>	€ 118.711,92	€ 123.192,69	€ 125.068,63	€ 126.060,36	€ 129.055,55	€ 130.466,92	€ 132.340,61	€ 135.079,81	€ 137.562,77	€ 139.135,96	€ 141.208,74	€ 1.574.260,54		
<b>RICAVI TOTALI ANNUI CAR SHARING</b>	€ 2.708,25	€ 4.211,35	€ 4.078,30	€ 3.481,96	€ 5.060,50	€ 3.851,43	€ 5.060,50	€ 4.241,25	€ 4.676,20	€ 4.439,50	€ 4.705,25	€ 55.507,53		
<b>RICAVI TOTALI ANNUI BIRE SHARING</b>												€ 2.705,25		
<b>RICAVI TOTALI ANNUI</b>												€ 58.212,78		
<b>COSTI AGENZIA</b>														
<b>COSTI PER BENI E SERVIZI</b>														
Canone Long Rent Servizi	€ 27.487,95	€ 27.487,95	€ 27.487,95	€ 27.487,95	€ 28.070,25	€ 28.070,25	€ 28.373,20	€ 29.373,20	€ 29.373,20	€ 29.373,20	€ 29.373,20	€ 325.985,17		
Canone Long Rent Auto	€ 34.486,64	€ 34.486,64	€ 34.486,64	€ 34.486,64	€ 35.162,27	€ 35.162,27	€ 35.162,27	€ 35.162,27	€ 35.162,27	€ 35.162,27	€ 35.162,27	€ 424.854,88		
Call Center parte fissa	€ 4.409,00	€ 4.409,00	€ 4.409,00	€ 4.409,00	€ 4.409,00	€ 4.409,00	€ 4.409,00	€ 4.409,00	€ 4.409,00	€ 4.409,00	€ 4.409,00	€ 52.908,00		
Call Center parte variabile	€ 13.986,57	€ 13.986,57	€ 14.292,28	€ 14.467,44	€ 15.102,60	€ 14.337,77	€ 15.172,93	€ 15.668,10	€ 16.158,27	€ 16.648,44	€ 17.138,61	€ 207.400,00		
Consulenza e Monitoraggio Call Center	€ 2.250,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 2.250,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 4.500,00		
Elaborazione dati	€ 10.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 10.000,00		
Carburante	€ 18.127,51	€ 19.327,31	€ 19.127,31	€ 19.127,31	€ 19.065,77	€ 19.884,77	€ 20.842,31	€ 20.842,31	€ 20.542,31	€ 21.505,77	€ 21.819,42	€ 243.370,98		
Levaggio	€ 3.014,00	€ 3.014,00	€ 3.014,00	€ 3.014,00	€ 3.102,00	€ 3.300,00	€ 3.300,00	€ 3.300,00	€ 3.300,00	€ 3.388,00	€ 3.484,00	€ 41.850,00		
Manutenzione Autenna TMO e Board Computer	€ 4.144,00	€ 4.144,00	€ 4.144,00	€ 4.144,00	€ 4.152,00	€ 4.152,00	€ 4.300,00	€ 4.300,00	€ 4.300,00	€ 4.348,00	€ 4.396,00	€ 52.350,00		
Sociù comunicazione unità di bordo	€ 1.370,00	€ 1.370,00	€ 1.370,00	€ 1.370,00	€ 1.410,00	€ 1.410,00	€ 1.500,00	€ 1.500,00	€ 1.500,00	€ 1.548,00	€ 1.596,00	€ 19.100,00		
Orari Legali	€ 500,00	€ 500,00	€ 500,00	€ 500,00	€ 500,00	€ 500,00	€ 500,00	€ 500,00	€ 500,00	€ 500,00	€ 500,00	€ 6.000,00		
Contributi obbligatori	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		
Costi gestione (overcosts)	€ 962,50	€ 962,50	€ 962,50	€ 962,50	€ 962,50	€ 962,50	€ 962,50	€ 962,50	€ 962,50	€ 962,50	€ 962,50	€ 11.550,00		
Attività per gestione flotta	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 120.000,00		
Assicurazione	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 30.000,00		
Manutenzione comunicazione	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 30.000,00		
Spese per pubblicità	€ 578,15	€ 578,15	€ 578,15	€ 578,15	€ 578,15	€ 578,15	€ 578,15	€ 578,15	€ 578,15	€ 578,15	€ 578,15	€ 6.937,80		
Spese per assicurazione	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		
Spese gestione carta di credito	€ 411,00	€ 411,00	€ 411,00	€ 411,00	€ 411,00	€ 411,00	€ 411,00	€ 411,00	€ 411,00	€ 411,00	€ 411,00	€ 4.932,00		
Spese per gestione flotta	€ 524,44	€ 524,44	€ 524,44	€ 524,44	€ 524,44	€ 524,44	€ 524,44	€ 524,44	€ 524,44	€ 524,44	€ 524,44	€ 6.293,28		
<b>TOTALE COSTI PER BENI E SERVIZI</b>	€ 148.400,31	€ 153.586,46	€ 153.586,46	€ 153.586,46	€ 155.521,51	€ 158.447,91	€ 161.374,31	€ 164.300,71	€ 167.227,11	€ 170.153,51	€ 173.080,01	€ 2.038.562,83		
<b>TOTALE COSTI MENSILI PER BENI E SERVIZI</b>	€ 400,00	€ 400,00	€ 400,00	€ 400,00	€ 400,00	€ 400,00	€ 400,00	€ 400,00	€ 400,00	€ 400,00	€ 400,00	€ 4.800,00		
<b>TOTALE COSTI MENSILI BIRE SHARING</b>	€ 20.133,53	€ 21.633,53	€ 20.833,53	€ 20.833,53	€ 20.833,53	€ 20.833,53	€ 20.833,53	€ 20.833,53	€ 20.833,53	€ 20.833,53	€ 20.833,53	€ 250.000,00		
<b>VALORE AGGIUNTO AGENZIA</b>												€ 55.000,00		
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA) AGENZIA</b>												€ 207.184,76		

VALORE DELLA PRODUZIONE AGENZIA		2016												2016		
RICAVI AGENZIA		GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE	TOTALE	TOTALI	
servizio prestato		€ 25.910,91	€ 127.645,10	€ 129.370,29	€ 131.113,48	€ 132.847,67	€ 134.581,86	€ 136.316,06	€ 138.050,25	€ 139.784,44	€ 141.518,63	€ 142.966,16	€ 144.557,02	€ 1.524.527,52		
alloggiamenti		€ 13.454,75	€ 3.404,75	€ 3.404,75	€ 3.404,75	€ 3.404,75	€ 3.404,75	€ 3.404,75	€ 3.404,75	€ 3.404,75	€ 3.404,75	€ 3.123,35	€ 3.123,35	€ 40.012,82		
RICAVI TOTALI MENSILI CAR SHARING (rimovi)		€ 11.551,49	€ 14.023,13	€ 13.971,03	€ 13.971,29	€ 13.971,29	€ 13.971,29	€ 13.971,29	€ 13.971,29	€ 13.971,29	€ 14.015,84	€ 14.015,84	€ 14.015,84	€ 165.426,91		
RICAVI TOTALI ANNUI CAR SHARING		€ 140.867,15	€ 145.072,98	€ 146.761,08	€ 148.489,52	€ 150.223,71	€ 151.957,50	€ 153.692,10	€ 155.426,29	€ 157.160,48	€ 158.914,49	€ 160.105,35	€ 161.696,21	€ 1.828.967,25		
ricavi bike sharing		€ 2.708,25	€ 4.241,56	€ 4.676,00	€ 5.491,96	€ 5.090,50	€ 6.651,49						€ 1.828.967,25	€ 31.859,76		
RICAVI TOTALI ANNUI BIKE SHARING														€ 31.859,76		
RICAVI AGGIUNTO AGENZIA														€ 1.861.827,01		
COSTI PER BENI E SERVIZI																
Canone Long rent Servizi		€ 27.877,10	€ 27.848,82	€ 27.848,82	€ 27.848,82	€ 27.848,82	€ 26.811,15	€ 26.811,15	€ 26.811,15	€ 26.811,15	€ 26.811,15	€ 26.811,15	€ 26.811,15	€ 290.966,57		
Canone Long rent Auto		€ 54.972,75	€ 15.010,65	€ 35.010,65	€ 35.010,65	€ 34.058,39	€ 33.597,93	€ 35.725,11	€ 35.725,11	€ 35.725,11	€ 36.063,01	€ 36.063,01	€ 36.063,01	€ 423.053,26		
Call Centre parte fissa		€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 57.600,00		
Call Centre parte variabile		€ 16.577,07	€ 16.845,39	€ 17.029,71	€ 17.262,03	€ 17.490,34	€ 17.718,66	€ 17.946,98	€ 18.175,30	€ 18.403,62	€ 18.631,97	€ 18.822,52	€ 19.013,96	€ 213.880,95		
Consulenza e Monitoraggio Call Centre		€ 2.260,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 2.250,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		
Elaborazione dati		€ 10.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 4.500,00		
Carburante		€ 23.176,15	€ 23.315,77	€ 23.315,77	€ 23.315,77	€ 23.455,38	€ 23.455,38	€ 25.130,77	€ 25.130,77	€ 25.130,77	€ 25.270,38	€ 25.270,38	€ 25.410,00	€ 291.377,31		
Lavaggio		€ 3.692,00	€ 3.674,00	€ 3.674,00	€ 3.674,00	€ 3.695,00	€ 3.695,00	€ 3.960,00	€ 3.960,00	€ 3.960,00	€ 3.962,00	€ 3.962,00	€ 4.004,00	€ 45.914,00		
Manutenzione sistema TRS e Board Computer		€ 4.492,00	€ 4.504,00	€ 4.504,00	€ 4.504,00	€ 4.516,00	€ 4.516,00	€ 4.660,00	€ 4.660,00	€ 4.660,00	€ 4.672,00	€ 4.672,00	€ 4.684,00	€ 55.044,00		
costi comunicazione unita di bordo		€ 1.860,00	€ 1.870,00	€ 1.870,00	€ 1.870,00	€ 1.880,00	€ 1.880,00	€ 1.800,00	€ 1.800,00	€ 1.800,00	€ 1.810,00	€ 1.810,00	€ 1.820,00	€ 20.870,00		
Oneri Legali		€ 900,00	€ 900,00	€ 900,00	€ 900,00	€ 900,00	€ 900,00	€ 900,00	€ 900,00	€ 900,00	€ 900,00	€ 900,00	€ 900,00	€ 6.000,00		
Contributi associativi		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		
Costi generali (overheads)		€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 8.850,00		
struttura per gestione flotta		€ 12.900,00	€ 12.900,00	€ 12.900,00	€ 12.900,00	€ 12.900,00	€ 12.900,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 165.000,00		
campagna comunicazione		€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 30.000,00		
Smart card		€ 559,38	€ 559,38	€ 559,38	€ 559,38	€ 559,38	€ 559,38	€ 559,38	€ 559,38	€ 559,38	€ 559,38	€ 559,38	€ 559,38	€ 6.737,97		
sistema fatturazione		€ 5.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		
spese pronto cassa		€ 498,00	€ 801,00	€ 801,00	€ 801,00	€ 801,00	€ 801,00	€ 801,00	€ 801,00	€ 801,00	€ 801,00	€ 801,00	€ 801,00	€ 5.000,00		
sistema gestione carte di credito		€ 629,55	€ 639,23	€ 639,23	€ 639,23	€ 639,23	€ 639,23	€ 639,23	€ 639,23	€ 639,23	€ 639,23	€ 639,23	€ 639,23	€ 4.251,00		
TOTALE COSTI PER BENI E SERVIZI		€ 151.881,51	€ 135.662,73	€ 135.898,72	€ 136.136,71	€ 134.847,83	€ 139.238,92	€ 145.308,46	€ 143.298,45	€ 143.532,44	€ 144.407,84	€ 144.715,54	€ 145.726,67	€ 1.705.743,90		
TOTALE COSTI CUMULATI PER BENI E SERVIZI		€ 151.881,51	€ 287.544,24	€ 423.443,95	€ 559.580,66	€ 694.428,59	€ 833.667,50	€ 978.975,96	€ 1.122.274,41	€ 1.265.803,85	€ 1.410.301,69	€ 1.555.016,93	€ 1.705.743,90	€ 1.705.743,90		
TOTALE COSTI BIKE SHARING		€ 20.833,33	€ 20.833,33	€ 20.833,33	€ 20.833,33	€ 20.833,33	€ 20.833,33	€ 20.833,33	€ 20.833,33	€ 20.833,33	€ 20.833,33	€ 20.833,33	€ 20.833,33	€ 208.333,33		
TOTALE COSTI CUMULATI BIKE SHARING														€ 208.333,33		
VALORE AGGIUNTO AGENZIA														€ 375.000,00		
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA) AGENZIA														€ 31.083,21		

VALORE DELLA PRODUZIONE AGENZIA	2017												
	GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE	TOTALE
<b>RICAVI AGENZIA</b>													
servizio prestito	€ 146.106,86	€ 147.646,70	€ 149.177,49	€ 150.653,90	€ 152.126,21	€ 153.594,66	€ 155.059,53	€ 156.520,98	€ 157.979,22	€ 159.434,42	€ 160.886,76	€ 162.336,37	€ 1.651.523,14
abbonamenti	€ 3.042,82	€ 3.023,18	€ 3.005,41	€ 2.988,65	€ 2.972,85	€ 2.957,05	€ 2.941,25	€ 2.925,45	€ 2.909,65	€ 2.893,85	€ 2.878,05	€ 2.862,25	€ 34.906,36
rimborzi	€ 12.231,03	€ 14.335,03	€ 14.298,66	€ 14.310,68	€ 14.311,96	€ 14.313,15	€ 14.314,27	€ 14.315,33	€ 14.316,33	€ 14.317,33	€ 14.318,33	€ 14.319,33	€ 143.117,69
<b>RICAVI TOTALI MENSILI CAR SHARING</b>	€ 161.380,71	€ 165.004,92	€ 166.481,57	€ 167.863,24	€ 169.328,77	€ 170.790,88	€ 172.248,76	€ 173.705,99	€ 175.159,32	€ 176.607,39	€ 177.854,91	€ 179.300,10	€ 1.933.956,93
Carri bike sharing													€ 2.055.526,43
<b>RICAVI TOTALI ANNUI BIKE SHARING</b>													
<b>COSTI AGENZIA</b>													
<b>COSTI PER BENI E SERVIZI</b>													
Canone Long rent Servizi	€ 30.902,98	€ 30.902,98	€ 30.902,98	€ 30.902,98	€ 30.902,98	€ 30.902,98	€ 30.902,98	€ 30.902,98	€ 30.902,98	€ 30.902,98	€ 30.902,98	€ 30.902,98	€ 388.900,23
Canone Long rent Auto	€ 38.714,01	€ 38.714,01	€ 38.714,01	€ 38.714,01	€ 38.714,01	€ 38.714,01	€ 38.714,01	€ 38.714,01	€ 38.714,01	€ 38.714,01	€ 38.714,01	€ 38.714,01	€ 467.196,51
Call Center parte fissa	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 57.600,00
Call Center parte variabile	€ 19.236,01	€ 19.436,74	€ 19.640,28	€ 19.854,96	€ 20.028,50	€ 20.221,84	€ 20.414,69	€ 20.607,10	€ 20.799,09	€ 20.990,88	€ 21.181,69	€ 21.372,74	€ 243.786,25
Consulenza e Monitoraggio Call Centre	€ 2.250,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 2.250,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 4.500,00
Elaborazione dati	€ 27.225,00	€ 27.225,00	€ 27.225,00	€ 27.225,00	€ 27.225,00	€ 27.225,00	€ 27.225,00	€ 27.225,00	€ 27.225,00	€ 27.225,00	€ 27.225,00	€ 27.225,00	€ 326.700,00
Carburante	€ 4.290,00	€ 4.290,00	€ 4.290,00	€ 4.290,00	€ 4.290,00	€ 4.290,00	€ 4.290,00	€ 4.290,00	€ 4.290,00	€ 4.290,00	€ 4.290,00	€ 4.290,00	€ 51.480,00
Lavaggio	€ 4.840,00	€ 4.840,00	€ 4.840,00	€ 4.840,00	€ 4.840,00	€ 4.840,00	€ 4.840,00	€ 4.840,00	€ 4.840,00	€ 4.840,00	€ 4.840,00	€ 4.840,00	€ 58.080,00
Manutenzione sistema TRS e Board Computer	€ 1.950,00	€ 1.950,00	€ 1.950,00	€ 1.950,00	€ 1.950,00	€ 1.950,00	€ 1.950,00	€ 1.950,00	€ 1.950,00	€ 1.950,00	€ 1.950,00	€ 1.950,00	€ 23.400,00
campagna comunicazione unità di bordo	€ 506,00	€ 506,00	€ 506,00	€ 506,00	€ 506,00	€ 506,00	€ 506,00	€ 506,00	€ 506,00	€ 506,00	€ 506,00	€ 506,00	€ 6.072,00
Oneri Legali	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Contributi associativi	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 737,50	€ 8.850,00
Costi generali (overheads)	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 180.000,00
struttura per gestione flotta	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 30.000,00
campagna comunicazione	€ 499,92	€ 496,69	€ 493,77	€ 476,23	€ 474,91	€ 473,67	€ 472,50	€ 471,40	€ 470,37	€ 469,38	€ 468,47	€ 467,59	€ 5.616,00
Smart card	€ 5.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 5.000,00
sistema fatturazione	€ 585,00	€ 585,00	€ 585,00	€ 585,00	€ 585,00	€ 585,00	€ 585,00	€ 585,00	€ 585,00	€ 585,00	€ 585,00	€ 585,00	€ 7.020,00
spese pronto cassa	€ 730,53	€ 730,53	€ 730,53	€ 730,53	€ 730,53	€ 730,53	€ 730,53	€ 730,53	€ 730,53	€ 730,53	€ 730,53	€ 730,53	€ 8.766,36
sistema gestione carta di credito	€ 169.766,96	€ 152.724,16	€ 152.930,44	€ 153.114,96	€ 153.314,54	€ 153.513,97	€ 153.713,39	€ 153.912,81	€ 154.112,23	€ 154.311,65	€ 154.511,07	€ 154.710,49	€ 1.853.237,52
<b>TOTALE COSTI PER BENI E SERVIZI</b>	€ 169.766,96	€ 152.724,16	€ 152.930,44	€ 153.114,96	€ 153.314,54	€ 153.513,97	€ 153.713,39	€ 153.912,81	€ 154.112,23	€ 154.311,65	€ 154.511,07	€ 154.710,49	€ 1.853.237,52
<b>TOTALE COSTI CUMULATI PER BENI E SERVIZI</b>	€ 169.766,96	€ 322.491,12	€ 475.421,56	€ 628.536,21	€ 781.850,75	€ 940.364,72	€ 1.109.715,72	€ 1.277.015,33	€ 1.444.915,19	€ 1.612.209,93	€ 1.780.102,22	€ 1.953.192,74	€ 1.953.192,74
<b>TOTALE COSTI CUMULATI BIKE SHARING</b>													€ 0,00
<b>VALORE AGGIUNTO AGENZIA</b>													
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA) AGENZIA</b>													
													€ 2.055.526,43
													€ 375.000,00
													€ 102.333,69
													€ 102.333,69

Plano di espansione servizio Car Sharing 2015-2018  
Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedaliata assistita  
plano economico 2015-2018

VALORE DELLA PRODUZIONE AGENZIA		2018												2018	
RICAVI AGENZIA		GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE	TOTALI	TOTALI
servizio prestito		€ 163.765,41	€ 166.670,23	€ 166.670,23	€ 168.110,25	€ 169.548,14	€ 170.984,01	€ 172.417,94	€ 173.850,01	€ 175.280,31	€ 176.708,90	€ 178.135,86	€ 179.561,25	€ 2.060.278,27	€ 2.060.278,27
abbonamenti		€ 2.850,97	€ 2.850,97	€ 2.850,97	€ 2.850,97	€ 2.850,97	€ 2.850,97	€ 2.850,97	€ 2.850,97	€ 2.850,97	€ 2.850,97	€ 2.850,97	€ 2.850,97	€ 33.817,41	€ 33.817,41
altri ricavi		€ 12.532,95	€ 14.305,43	€ 14.260,13	€ 14.180,29	€ 14.175,19	€ 14.170,42	€ 14.165,95	€ 14.161,74	€ 14.157,79	€ 13.982,93	€ 13.979,41	€ 13.976,08	€ 168.048,52	€ 168.048,52
<b>RICAVI TOTALI MENSILI CAR SHARING</b>		€ 179.157,33	€ 182.369,56	€ 183.761,33	€ 185.117,74	€ 186.546,36	€ 187.973,48	€ 189.399,13	€ 190.823,36	€ 192.248,21	€ 193.696,60	€ 194.916,83	€ 196.335,80	€ 2.282.144,33	€ 2.282.144,33
ricavi bike sharing															
<b>RICAVI TOTALI ANNUI BIKE SHARING</b>															
<b>RICAVI TOTALI ANNUI</b>															
<b>COSTI PER BENI E SERVIZI</b>															
Canone Long rent Servizi		€ 34.263,84	€ 34.263,84	€ 34.263,84	€ 34.263,84	€ 34.263,84	€ 34.263,84	€ 34.263,84	€ 34.263,84	€ 34.263,84	€ 34.263,84	€ 34.263,84	€ 34.263,84	€ 408.106,27	€ 408.106,27
Canone Long rent Auto		€ 42.924,35	€ 42.924,35	€ 42.924,35	€ 42.924,35	€ 42.924,35	€ 42.924,35	€ 42.924,35	€ 42.924,35	€ 42.924,35	€ 42.924,35	€ 42.924,35	€ 42.924,35	€ 511.259,66	€ 511.259,66
Call Center parte fissa		€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 4.800,00	€ 57.600,00	€ 57.600,00
Call Center parte variabile		€ 21.563,26	€ 21.759,44	€ 21.943,33	€ 22.132,81	€ 22.322,22	€ 22.511,27	€ 22.700,05	€ 22.888,60	€ 23.078,90	€ 23.268,98	€ 23.459,26	€ 23.649,52	€ 271.250,35	€ 271.250,35
Consulenza e Monitoraggio Call Centre		€ 2.550,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 2.250,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 4.500,00	€ 4.500,00
Elaborazione dati		€ 10.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00
Carburante		€ 30.296,54	€ 30.296,54	€ 30.296,54	€ 30.296,54	€ 30.296,54	€ 30.296,54	€ 30.296,54	€ 30.296,54	€ 30.296,54	€ 30.296,54	€ 30.296,54	€ 30.296,54	€ 367.048,15	€ 367.048,15
Lavaggio		€ 4.774,00	€ 4.774,00	€ 4.774,00	€ 4.774,00	€ 4.774,00	€ 4.774,00	€ 4.774,00	€ 4.774,00	€ 4.774,00	€ 4.774,00	€ 4.774,00	€ 4.774,00	€ 57.838,00	€ 57.838,00
Manutenzione sistema TRS e Board Computer		€ 5.104,00	€ 5.104,00	€ 5.104,00	€ 5.104,00	€ 5.104,00	€ 5.104,00	€ 5.104,00	€ 5.128,00	€ 5.152,00	€ 5.176,00	€ 5.176,00	€ 5.176,00	€ 61.548,00	€ 61.548,00
costi comunicazione unità di bordo		€ 2.170,00	€ 2.170,00	€ 2.170,00	€ 2.170,00	€ 2.170,00	€ 2.170,00	€ 2.170,00	€ 2.190,00	€ 2.210,00	€ 2.230,00	€ 2.230,00	€ 2.240,00	€ 26.250,00	€ 26.250,00
Oneri Legali		€ 512,07	€ 512,07	€ 512,07	€ 512,07	€ 512,07	€ 512,07	€ 512,07	€ 512,07	€ 512,07	€ 512,07	€ 512,07	€ 512,07	€ 6.144,86	€ 6.144,86
Contributi associativi		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00
Costi generali (overheads)		€ 737,50	€ 812,50	€ 812,50	€ 812,50	€ 812,50	€ 812,50	€ 812,50	€ 812,50	€ 812,50	€ 812,50	€ 812,50	€ 812,50	€ 9.875,00	€ 9.875,00
struttura per gestione flotta		€ 17.500,00	€ 17.500,00	€ 17.500,00	€ 17.500,00	€ 17.500,00	€ 17.500,00	€ 17.500,00	€ 17.500,00	€ 17.500,00	€ 17.500,00	€ 17.500,00	€ 17.500,00	€ 210.000,00	€ 210.000,00
campagna comunicazione		€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 30.000,00	€ 30.000,00
Smart card		€ 486,75	€ 486,75	€ 486,75	€ 486,75	€ 486,75	€ 486,75	€ 486,75	€ 486,75	€ 486,75	€ 486,75	€ 486,75	€ 486,75	€ 5.858,06	€ 5.858,06
sistema fatturazione		€ 5.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 481,93	€ 461,36	€ 460,81	€ 460,26	€ 459,71	€ 5.558,06	€ 5.558,06
spese pronto cassa		€ 651,00	€ 651,00	€ 651,00	€ 651,00	€ 651,00	€ 651,00	€ 651,00	€ 651,00	€ 651,00	€ 651,00	€ 651,00	€ 651,00	€ 7.880,00	€ 7.880,00
sistema gestione carta di credito		€ 818,92	€ 818,92	€ 818,92	€ 818,92	€ 818,92	€ 818,92	€ 818,92	€ 818,92	€ 818,92	€ 818,92	€ 818,92	€ 818,92	€ 10.301,39	€ 10.301,39
<b>TOTALE COSTI PER BENI E SERVIZI</b>		€ 186.332,23	€ 189.353,83	€ 189.550,19	€ 189.746,26	€ 189.942,08	€ 190.137,64	€ 190.332,97	€ 190.528,33	€ 190.723,68	€ 190.919,03	€ 191.114,38	€ 191.309,73	€ 2.070.004,93	€ 2.070.004,93
<b>TOTALE COSTI CUMULATI PER BENI E SERVIZI</b>		€ 186.332,23	€ 355.686,08	€ 525.236,27	€ 694.982,53	€ 864.924,61	€ 1.040.062,25	€ 1.212.645,22	€ 1.384.456,55	€ 1.556.683,00	€ 1.727.961,37	€ 1.897.273,22	€ 2.070.004,93	€ 2.070.004,93	€ 2.070.004,93
<b>TOTALE COSTI CUMULATI BIKE SHARING</b>															
<b>VALORE AGGIUNTO AGENZIA</b>															
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA) AGENZIA</b>															
														€ 375.000,00	€ 192.139,50
														€ 192.139,50	€ 192.139,50

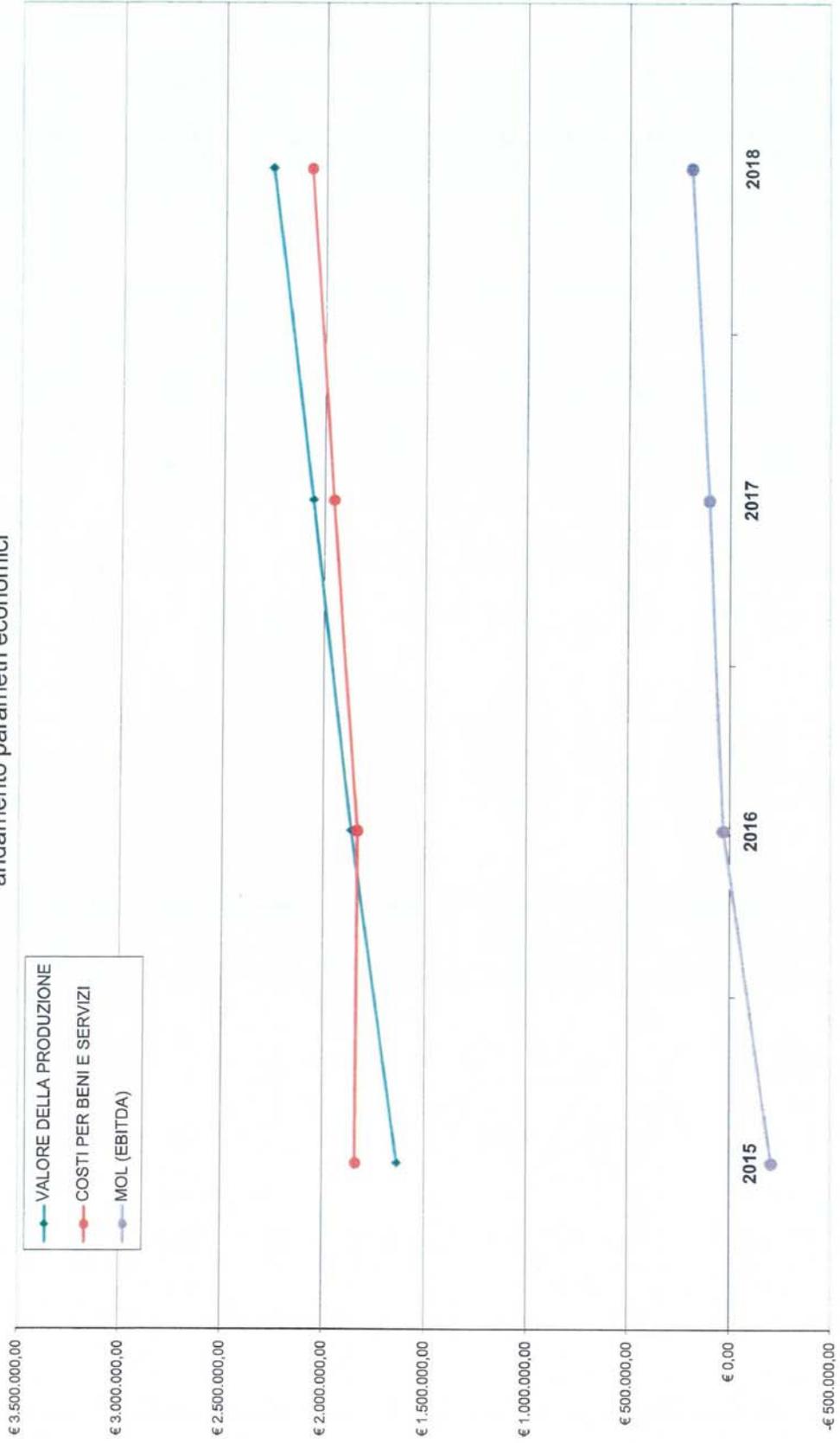


Piano di espansione del servizio Car Sharing di Roma  
Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita

---

## 5. piano economico 2015-2018 – grafico di sintesi

Piano preliminare di espansione servizio Car Sharing 2015-2018  
 Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita  
 andamento parametri economici





Piano di espansione del servizio Car Sharing di Roma  
Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita

---

## **6. nuovo schema tariffario del Servizio Car Sharing**

TIPO DI TARIFFA	DEPOSITO CAUZIONALE	COSTO ABBONAMENTO (prova 3 mesi *)	COSTO ABBONAMENTO (annuale)	COSTO ABBONAMENTO (usi occasionali)
INDIVIDUALE	€ 100,00	€ 40,00	€ 120,00	€ 60,00
FAMIGLIA	€ 100,00	€ 40,00	€ 150,00	€ 75,00
AZIENDE	€ 100,00	€ 40,00	€ 250,00	€ 125,00

(\*) L'ABBONAMENTO TRIMESTRALE NON PUO' ESSERE RIPETUTO E VIENE AUTOMATICAMENTE RINNOVATO IN ANNUALE SE NON VIENE DISDETTO ENTRO I TERMINI PREVISTI DAL REGOLAMENTO

TARIFFA ORARIA	ABBONAMENTO ORDINARIO			ABBONAMENTO PER USI OCCASIONALI		
	AUTO PICCOLA (€/ORA)	AUTO MEDIA (€/ORA)	AUTO GRANDE (€/ORA)	AUTO PICCOLA (€/ORA)	AUTO MEDIA (€/ORA)	AUTO GRANDE (€/ORA)
DALLE 7.00 ALLE 00.00	€ 2,50	€ 2,90	€ 3,30	€ 2,98	€ 3,45	€ 3,93
DALLE 0.00 ALLE 7.00	€ 1,40	€ 1,50	€ 1,70	€ 1,67	€ 1,79	€ 2,02
SABATO DOMENICA E FESTIVI	€ 1,40	€ 1,50	€ 1,70	€ 1,67	€ 1,79	€ 2,02

TARIFFA KILOMETRICA	ABBONAMENTO ORDINARIO			ABBONAMENTO PER USI OCCASIONALI		
	AUTO PICCOLA (€/Km)	AUTO MEDIA (€/Km)	AUTO GRANDE (€/Km)	AUTO PICCOLA (€/Km)	AUTO MEDIA (€/Km)	AUTO GRANDE (€/Km)
DA 0 A 150 Km	€ 0,49	€ 0,53	€ 0,65	€ 0,58	€ 0,63	€ 0,77
DA 150 Km IN POI	€ 0,33	€ 0,36	€ 0,56	€ 0,39	€ 0,42	€ 0,67

tariffe Car Sharing Roma - aggiornamento per Piano di espansione territoriale 2015-2018

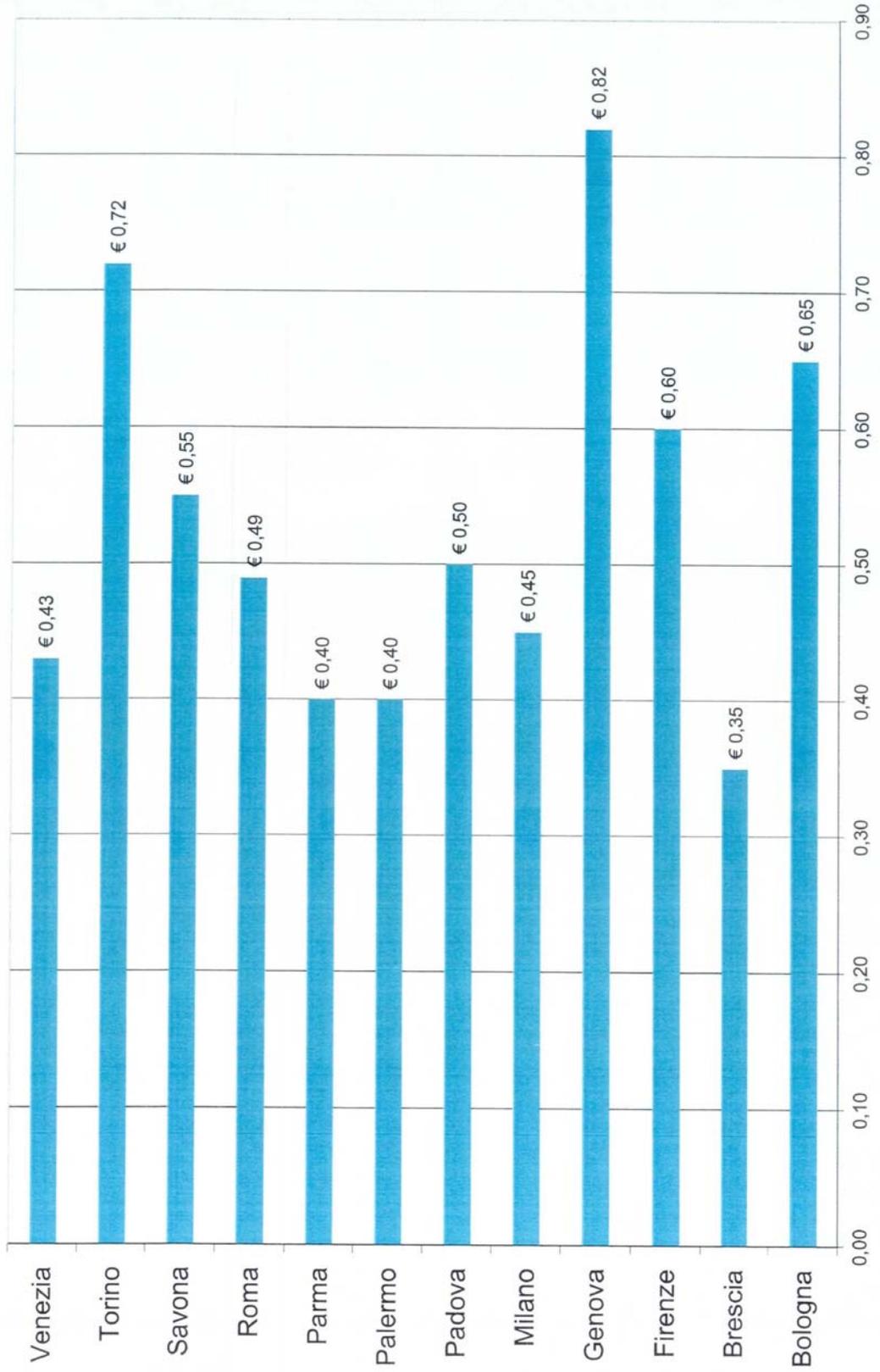


Piano di espansione del servizio Car Sharing di Roma  
Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita

---

## **7.a confronto con le tariffe delle città del circuito ICS – tariffa chilometrica vettura piccola**

**city car**  
confronto costi chilometrici nuova proposta Roma  
(Panda - 500)

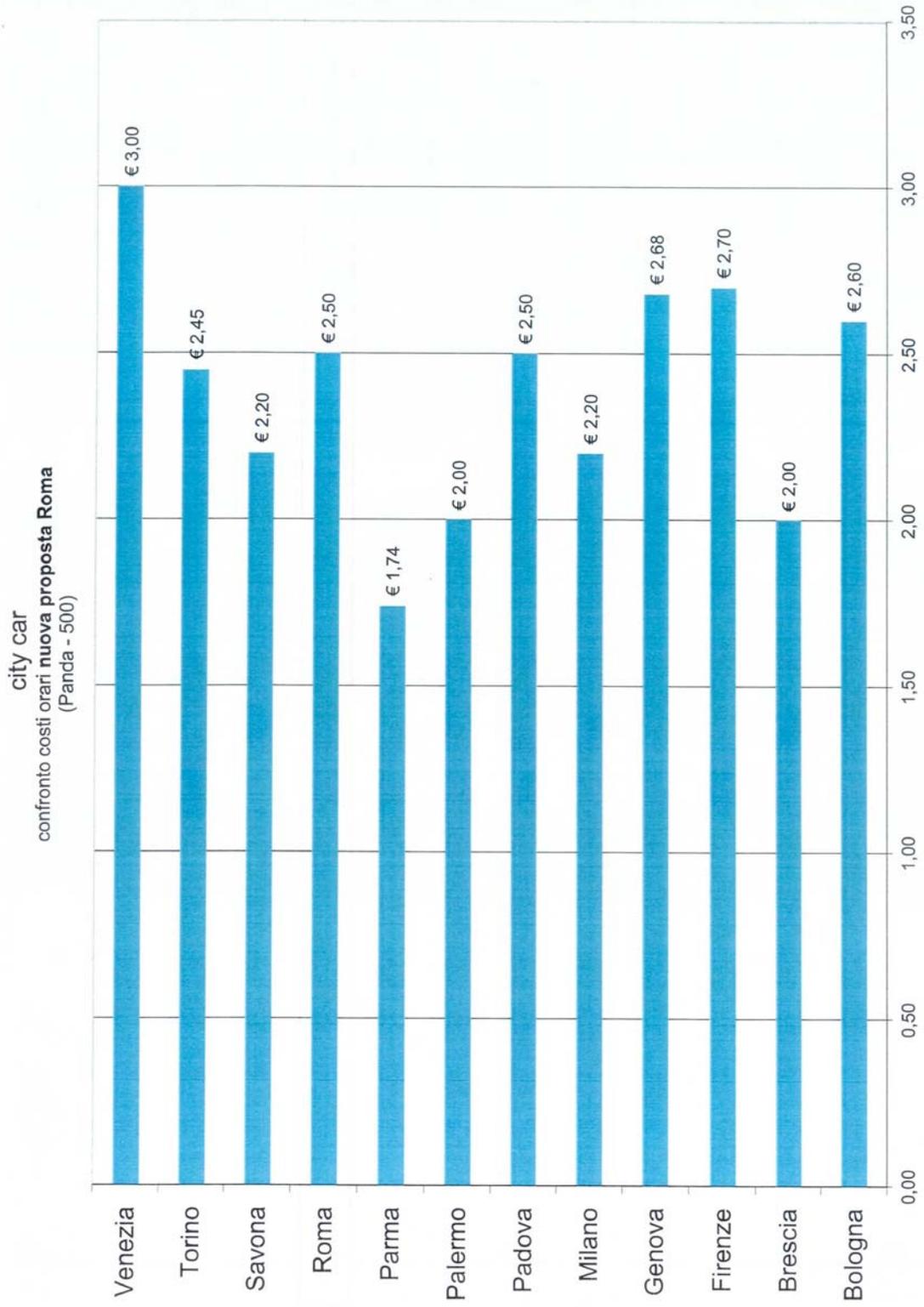




Piano di espansione del servizio Car Sharing di Roma  
Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita

---

## **7.b confronto con le tariffe delle città del circuito ICS – tariffa oraria vettura piccola**



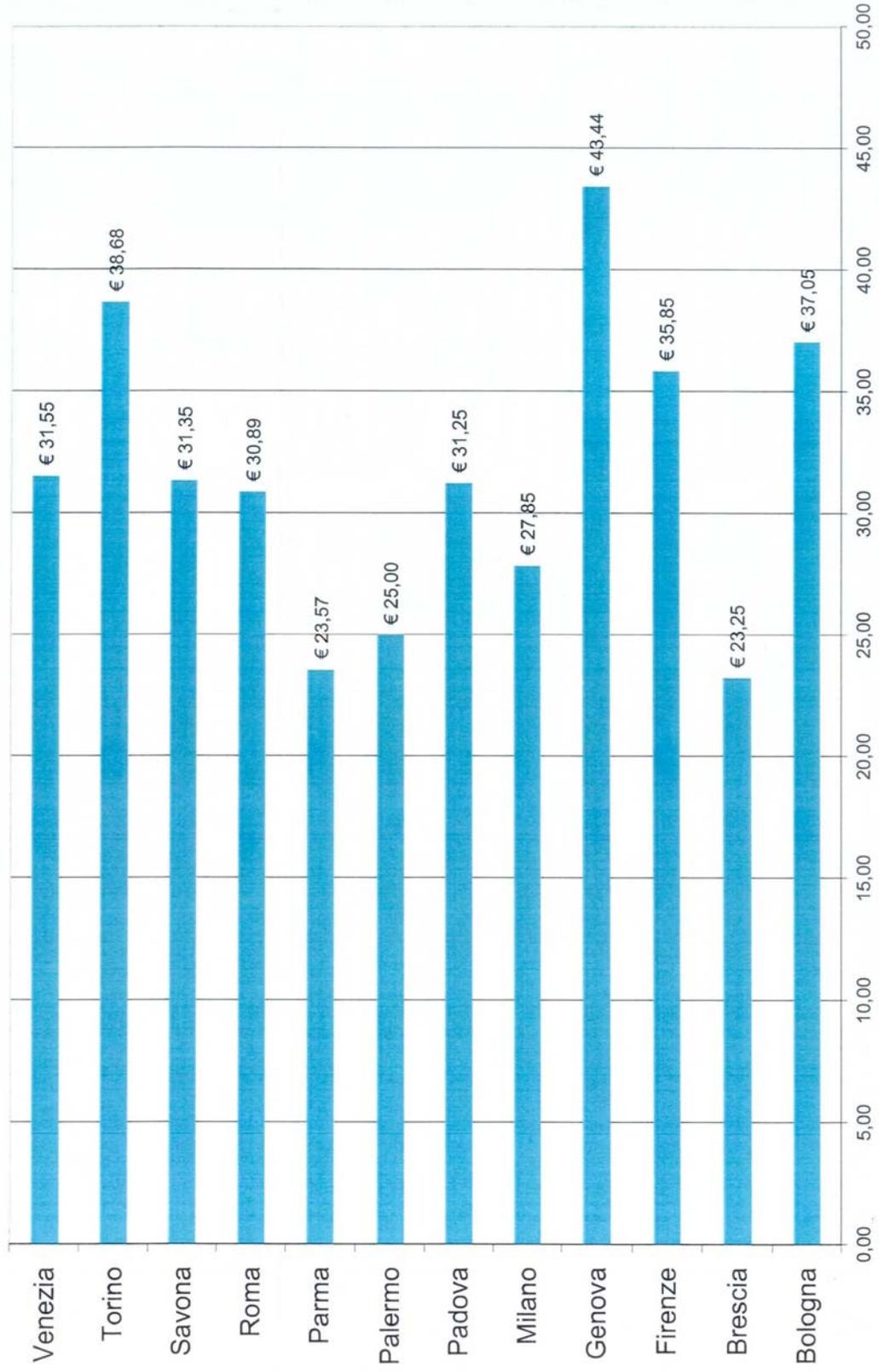


Piano di espansione del servizio Car Sharing di Roma  
Implementazione sperimentale di un servizio di Bike Sharing innovativo a pedalata assistita

---

## **7.c confronto con le tariffe delle città del circuito ICS – corsa media vettura piccola**

city car  
confronto costi corsa media - tariffe nuova proposta Roma  
(Panda - 500)



*L'On. PRESIDENTE pone ai voti, a norma di legge, il suesteso schema di deliberazione che risulta approvato all'unanimità.*

*Infine la Giunta, in considerazione dell'urgenza di provvedere, dichiara, all'unanimità, immediatamente eseguibile la presente deliberazione a norma di legge.*

(O M I S S I S)

IL PRESIDENTE  
L. Nieri

IL SEGRETARIO GENERALE  
L. Iudicello

La deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio dal .....  
al ..... e non sono state prodotte opposizioni.

La presente deliberazione è stata adottata dalla Giunta Capitolina nella seduta  
del **20 giugno 2014**.

*Dal Campidoglio, lì .....*

p. IL SEGRETARIO GENERALE

.....