ROMA

Protocollo RC n. 24614/2022

ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA CAPITOLINA

(SEDUTA DEL 31 AGOSTO 2022)

L'anno duemilaventidue, il giorno di mercoledì trentuno del mese di agosto, alle ore 15,00 nella Sala delle Bandiere, in Campidoglio, si è adunata la Giunta Capitolina di Roma, così composta:

1	Gualtieri Roberto	*Sindaco*	8	Onorato Alessandro	*Assessore*
2	Scozzese Silvia	*Vice Sindaco*	9	Patane' Eugenio	*Assessore*
3	Alfonsi Sabrina	*Assessora*	10	Pratelli Claudia	*Assessora*
4	Catarci Andrea	*Assessore*	11	Segnalini Ornella	*Assessora*
5	Funari Barbara	*Assessora*	12	Veloccia Maurizio	*Assessore*
6	Gotor Miguel	*Assessore*	13	Zevi Andrea Tobia	*Assessore*
7	Lucarelli Monica	*Assessora*			

E' presente il Sindaco, il Vice Sindaco e gli Assessori Funari, Lucarelli, Patanè, Pratelli, Segnalini e Zevi.

Intervengono in modalità telematica gli Assessori Alfonsi, Catarci, Gotor e Onorato.

Partecipa il sottoscritto Segretario Generale Dott. Pietro Paolo Mileti.
(O M I S S I S)

Abbandona la seduta in modalità telematica l'Assessore Onorato.
(O M I S S I S)

Entra nell'Aula l'Assessore Onorato.
(O M I S S I S)

Abbandona la seduta in modalità telematica l'Assessore Catarci.
(O M I S S I S)

Entra nell'Aula l'Assessore Catarci.
(O M I S S I S)

Deliberazione n. 315

Approvazione delle linee guida per l'autorizzazione dei servizi di *bike sharing* a pedalata assistita a flusso libero sul territorio di Roma Capitale.

PREMESSO CHE

con Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 21 del 16 aprile 2015, è stato approvato il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) che prescrive interventi volti a ridurre la necessità di spostamenti con autoveicoli privati, in termini sia quantitativi sia di distanze, a favore di una mobilità alternativa, statuendo, al punto 1.2, che *"il tema/strumento chiave del nuovo PGTU è la condivisione: significa sostituire le regole attuali, orientate prioritariamente alla gestione e al controllo dell'occupazione degli spazi, con misure di condivisione speziale e temporale della città. Tutte le azioni del PGTU richiamano al*

concetto di condivisione: bonus di mobilità, car e bike sharing, mobility management, trasporto pubblico, open data, sosta tarìffata, Isole ambientali, smart card";

con Deliberazione dì Assemblea Capitolina n. 14/2022, è stato approvato il *Piano Urbano della Mobilita Sostenibile* (P.U.M.S.), che prevede una considerevole estensione della rete ciclabile volta a favorire il miglioramento delle condizioni d'uso e spostamento modale a favore dei velocipedi;

con Delibera di Giunta Capitolina n. 191 del 24 ottobre 2018, sono state approvate le linee guida per lo svolgimento, in via sperimentale, del servizio di *bike sharing* a pedalata assistita a flusso libero, sul territorio di Roma Capitale, stabilendo la durata della fase sperimentale del servizio di sharing in anni 3 (tre) ed il numero massimo di dispositivi circolanti pari a 16.000 unità;

RITENUTO CHE

il sistema di *bike sharing* presenta caratteri dì mobilità "dolce", in quanto basato sulla condivisione, a favore dell'utenza, di una flotta messa a disposizione da parte di operatori economici, a fronte di corrispettivo e mediante gestione con piattaforma telematica;

il contesto naturale dì sviluppo è, in particolare, legato agli spostamenti locali di breve durata, necessari ai fini della copertura del cosiddetto "ultimo miglio" e costituisce valido mezzo per garantire l'utilizzo intermodale degli strumenti di mobilità, esistenti e da implementare, alternativi a mezzi privati;

si prospettano effetti positivi, in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico e del traffico veicolare, a seguito di uno sviluppo del servizio di *bike sharing* in ambito urbano;

CONSIDERATO CHE

in data 27 ottobre 2019, con Determinazione Dirigenziale n. QG813/2019, è stato approvato lo schema di avviso pubblico manifestazione di interesse per l'individuazione, durante il periodo di vigenza delle Linee Guida, di soggetti interessati a svolgere, sul territorio di Roma Capitale, in via sperimentale, il servizio di *bike sharing* a flusso libero, con mezzi a pedalata assistita dotati di sistemi GPS ai fini della geolocalizzazione;

con il medesimo avviso, è stata fissata la durata della sperimentazione in un periodo triennale, decorrente dal 1^ settembre 2019;

nel corso della vigenza delle suddette Linee Guida, in risposta alla pubblicazione dell'avviso sul portale di Roma Capitale, sono stati ad oggi autorizzati diversi operatori privati secondo le modalità determinate dall'Amministrazione, fino a raggiungere un numero di biciclette presenti sul territorio pari a 12.500 unità;

alla luce del monitoraggio e delle analisi condotte sui servizi in *sharing* (bike e monopattini) resi dagli operatori privati alla cittadinanza ed in relazione alla prevista scadenza della vigenza della sperimentazione dei servizi *bike sharing* in data 31 agosto 2022, con nota del 1^ aprile 2022, protocollo n. QGA11675, l'Assessorato alla Mobilità ha formulato nuovi indirizzi, ai fini della predisposizione di nuove Linee guida per la relativa autorizzazione;

nella medesima nota dell'Assessorato alla Mobilità ha rappresentato criticità di congestionamento lungo le sedi pedonali, soprattutto delle aree centrali della città, dovuti all'elevata densità di mezzi in sosta, sollecitando soluzioni idonee a mitigare il fenomeno,

anche attraverso l'obbligo, se necessario, di consentire la chiusura dei noleggi in specifiche aree di sosta appositamente disciplinate dall'Amministrazione;

in ultimo l'Assessorato alla Mobilità ha richiesto, indipendentemente dalla modalità e dalla data di ciascuna scadenza, proroga al 31 dicembre 2022 delle autorizzazioni capitoline concesse agli operatori al fine di consentire agli Uffici dell'Amministrazione di redigere e sottoporre all'approvazione della Giunta Capitolina, entro fine anno, i nuovi regolamenti di *sharing mobility* per tutte le categorie veicolari interessate (autovetture, motocicli, biciclette e monopattini), così da poter disegnare un unico scenario di sharing mobility urbana a decorrere dal 1^ gennaio 2023;

il *Dipartimento di Mobilità Sostenibile e Trasporti* di Roma Capitale, in riscontro alle indicazioni dell'Assessorato alla Mobilità sopra menzionate, in data 12 aprile 2022, con Determinazione Dirigenziale n. QG324, ha prorogato al 31 dicembre 2022 il periodo delle sperimentazioni dei servizi di *bike sharing* e *sharing* micromobilità (monopattini) di cui alle Linee Guida approvate con le Deliberazioni G.C. n. 191 del 24 ottobre 2018 e n. 75 del 28 aprile 2020;

al fine di consentire lo svolgimento dei procedimenti amministrativi per il rilascio delle nuove autorizzazioni agli operatori di *bike* e micromobilità (monopattini) in *sharing* nel tempo utile a garantire l'avvio dei servizi sul territorio in data 1^ gennaio 2023, l'Assessorato alla Mobilità, nella medesima nota del 1^ aprile 2022, protocollo n. QGA11675, ha chiesto di ricevere dal Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti e da *Roma Servizi per la Mobilità s.p.a.* analisi di dettaglio, nonché una prima revisione di documenti tecnico-amministrativi per definire la nuova regolamentazione di settore;

Roma Servizi per la Mobilità s.p.a., con nota prot. n. 28526 del 29 aprile 2022 (QG 15200/2022), ha inviato all'Assessorato alla Mobilità e al Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti il suddetto documento di analisi di scenario, discusso congiuntamente nei giorni seguenti in incontri dedicati alla stesura della versione definitiva, con validazione dei relativi contenuti, a seguito dell'istruttoria e dei contributi degli Uffici;

la Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani della Mobilità Sostenibile del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, con nota QG 30427/2022 (RC 24614/2022), in riferimento alle Direttive impartite dall'Assessorato alla Mobilità con la menzionata nota 11675/2022, protocollo n. QGA11675 e alla successiva attività istruttoria effettuata dall'Ufficio con l'ausilio di Roma Servizi per la Mobilità s.r.l. (nota prot. nn. 28526 del 29 aprile 2022 - QG 15200/2022), ha ritenuto congruo e funzionale che - in coerenza con gli interessi pubblici di decoro e di sicurezza stradale - le esigenze di mobilità sostenibile della Città siano soddisfatte con un tetto massimo di 9000 (novemila) *bikes*, da esercire mediante tre operatori economici da selezionare mediante procedura competitiva;

VISTI

- il D. Lgs. n.285/1992 e s.m.i;
- il D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495 e s.m.i;
- il D.Lgs 18 agosto 2000 e s.m.i;
- lo Statuto dì Roma Capitale, approvato con deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 8 del 7 marzo 2013 e ss.mm.ii;
- il Regolamento degli Uffici e Servizi dì Roma Capitale. approvato con deliberazione di Giunta Capitolina n. 384 del 25-26 ottobre 2013 e ss.mm.ii;

ATTESO CHE

in data 3 agosto 2022 il Direttore del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, ha attestato ai sensi dell'art. 30, c. 1, lett. i) e j) del Regolamento degli Uffici e Servizi, come da dichiarazione in atti – la coerenza della proposta dì deliberazione in oggetto con i documenti dì programmazione dell'Amministrazione, approvandola in ordine alle scelte aventi rilevanti ambiti di discrezionalità tecnica con impatto generale sulla funzione dipartimentale e sull'impiego delle risorse che essa comporta.

Il Direttore F.to A. Fatello

In data 3 agosto 2022 il Direttore della Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti ha espresso il parere che di seguito integralmente sì riporta: "*Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000 e s.m.i. si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione indicata in oggetto*".

Il Direttore F.to F.S. Pellegrini

che, in data 8 agosto 2022 il Ragioniere Generale ha espresso ìl parere che dì seguito integralmente si riporta: "*Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 49 del D.Lgs n.267 del 18 agosto 2000 e s.m.i., si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità contabile della proposta di deliberazione di cui all'oggetto*".

p. Il Ragioniere Generale F.to M. Corselli

sulla proposta in esame è stata svolta la funzione dì assistenza giuridico-amministrativa da parte del Segretario Generale ai sensi dell'art 97 comma secondo del D.Lgs 267 del 18 agosto 2000 e s m.i.

LA GIUNTA CAPITOLINA

DELIBERA

Per i motivi espressi in narrativa da intendersi qui integralmente riportati:

1) di approvare le nuove Linee Guida per l'autorizzazione dei servizi di *bike sharing* a pedalata assistita, a flusso libero, sul territorio di Roma Capitale, di cui all'allegato A, parte integrante e sostanziale del presente atto:

2) di stabilire che le suddette nuove Linee Guida sono efficaci a decorrere dal 1^ gennaio 2023;

3) di dare mandato al Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti di:
   - procedere alla pubblicazione dello avviso pubblico per la procedura selettiva finalizzata ad individuare operatori per lo svolgimento dei citati servizi di sharing dal 1^ gennaio 2023, conformemente a quanto previsto dalle Linee Guida;
   - avviare, in coordinamento con le strutture municipali. un'attività di ricognizione delle aree pubbliche da destinare alla sosta dei velocipedi;

4) di dare atto che gli introiti derivanti dal canone autorizzatorio versato dagli operatori per l'esercizio dell'attività di *sharing* a flusso libero (monopattini e biciclette) saranno accertati sul Centro di Costo 0MC capitolo 3101064/294;

5) di dichiarare, ai sensi dell'art. 134 del Decreto Legislativo del 18 agosto 2000, n. 267 e s.m.i., in considerazione dell'urgenza, immediatamente eseguibile il presente provvedimento.

Ogni provvedimento in contrasto con le suddette linee guida si intende abrogato dalla data di efficacia delle medesime.

ROMA CAPITALE
Dipartimento Mobilità e Trasporti
03 AGO. 2022
PROT. N° QC/ 28096

ALLEGATO A

LINEE GUIDA PER L'AUTORIZZAZIONE DEI SERVIZI DI BIKE SHARING A PEDALATA ASSISTITA A FLUSSO LIBERO SUL TERRITORIO DI ROMA CAPITALE

1. PREMESSA

Con le presenti linee guida si intende disciplinare lo svolgimento di servizi di bike sharing mediante veicoli a pedalata assistita.

Roma Capitale intende realizzare un sistema funzionale di bike-sharing pubblico da mettere a disposizione di residenti, *city-user* e turisti, che rappresenti una conveniente e comoda opzione di trasporto all'interno del territorio di Roma Capitale; l'esigenza principale è quella di utilizzare la bicicletta, per spostamenti brevi e/o medi, consentendo una facile connessione con altri sistemi di trasporto pubblico, fornendo un'alternativa "green" all'uso del mezzo privato.

2. DEFINIZIONI

Ai fini delle presenti linee guida, si intende per:

a) **Veicoli**: biciclette a servizio di mobilità personale a pedalata assistita;

b) **Servizi di *bike sharing***: servizi di mobilità condivisa offerti da operatori del mercato mediante l'utilizzo di biciclette a pedalata assistita;

c) **Operatori**: soggetti autorizzati dal Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti all'esercizio di servizi di bike sharing sul territorio capitolino;

d) **Flotta Operativa**: complesso di Veicoli che ciascun operatore colloca sul suolo pubblico;

e) **Tavolo di Coordinamento**: da intendersi come riferito al tavolo costituito da rappresentanti di Roma Capitale e degli Operatori, secondo modalità e termini di seguito indicati, che si riunirà periodicamente per garantire un coordinamento tra l'Amministrazione e Operatori, nonché per garantire la gestione tempestiva di eventuali criticità che dovessero emergere nell'erogazione dei servizi di noleggio;

f) **Avviso pubblico**: provvedimento con il quale prende avvio il processo selettivo finalizzato all'individuazione degli operatori interessati a svolgere i servizi di *bike sharing* sul territorio del Comune di Roma Capitale.

3. OGGETTO

L'esercizio dei servizi di *bike sharing* oggetto delle presenti linee guida, può essere svolto previa Autorizzazione da parte del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, rilasciata ad un numero massimo di 3 (tre) Operatori, selezionati sulla base dei criteri indicati da apposito avviso pubblico predisposto secondo gli indirizzi di cui alle presenti Linee guida, che il medesimo Dipartimento pubblicherà a valle dell'approvazione del presente provvedimento.
La suddetta Autorizzazione ha durata massima di 3 (tre) anni decorrenti dalla data di rilascio da parte del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti ed è condizionata al rispetto, da parte del singolo Operatore, degli obblighi previsti dalle presenti Linee Guida nonché delle condizioni indicate nel suddetto avviso pubblico.

L'Autorizzazione ad effettuare il servizio può essere sospesa prima del termine sopra indicato, qualora intervengano modifiche normative o cause di forza maggiore, senza che gli Operatori possano avanzare pretese nei confronti dell'Amministrazione

4. REQUISITI SOGGETTIVI E OGGETTIVI

Ai fini della partecipazione al processo selettivo per ottenere l'Autorizzazione allo svolgimento dei Servizi di *bike sharing* a flusso libero, è necessario il possesso, da parte degli Operatori, dei requisiti di seguito indicati:

Requisiti dell'Operatore:

1. essere iscritti presso il registro tenuto dalla Camera di Commercio Industria, Artigianato e Agricoltura territorialmente competente, oppure nel registro delle commissioni provinciali per l'artigianato per attività coerenti con quelle oggetto delle presenti Linee Guida; con riferimento a soggetti residenti in altri Stati all'interno della U.E., sarà sufficiente l'iscrizione alla Camera di Commercio del paese d'origine.
2. possedere i requisiti a carattere generale necessari per contrattare con la pubblica amministrazione e, quindi, non incorrere in alcune delle cause di esclusione di cui all'articolo 80 del D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i., commi 1 e 2, anche in riferimento ai soggetti indicati dal comma terzo del medesimo articolo;
3. aver già operato per almeno 6 mesi, in modo continuativo, in contesti urbani anche internazionali, con un numero maggiore di 750.000 abitanti, a seguito di autorizzazione dell'Amministrazione competente con un minimo di 500 (cinquecento) veicoli in flotta;

Requisiti dei veicoli:

4. i veicoli devono rispettare le prescrizioni previste dagli standard Europei EN 14764 e s.m. e i., EN 15194 e s.m. e i.;
5. i veicoli devono rispettare gli standard minimi di prodotto:
    a. tipologia: la bicicletta deve essere adatta all'uso urbano, comoda, ergonomica e delle dimensioni adeguate per giovani, adulti, donne o uomini, con una altezza minima di 1,5 metri;
    b. peso: Il peso massimo della bicicletta deve essere di 30 kg;
    c. disegno: Il disegno della bicicletta deve essere chiaramente distinguibile da quelle commerciali e diverso da quello degli altri servizi eventualmente presenti, consentendo una più agevole identificazione delle biciclette;
    d. materiali: il telaio deve essere resistente all'uso intensivo ed alle condizioni climatiche presenti sul territorio;
    e. cambio: la bicicletta può possedere un cambio con al massimo tre velocità;
    f. sistema di illuminazione: la bicicletta deve avere almeno un faro anteriore ed uno posteriore;
    g. catarifrangenti: i catarifrangenti devono essere disposti almeno sui pedali e sul parafango posteriore;
    h. avvisatore acustico: l'avvisatore deve essere installato sul manubrio;
    i. pedali: i pedali devono avere la funzione di antiscivolo;
    j. parafanghi: la bicicletta deve avere i parafanghi anteriori e posteriori;
    k. diametro delle ruote: le due ruote devono essere simmetriche con un diametro minimo di 24" e massimo di 27,5". I tubolari devono essere resistenti alle forature e adatti alla circolazione su strada in presenza di sanpietrini ed anche per l'utilizzo in caso di pioggia;
    l. freni: i freni anteriori e posteriori possono essere del tipo v-brake tamburo oppure a disco.
    m. cavalletto: la bicicletta deve avere un cavalletto di facile attivazione ed in grado di sostenere il peso della stessa;
    n. sella: la sella deve essere facilmente regolabile, con sistema di bloccaggio al fine di evitarne l'estrazione;

o. trasmissione: la trasmissione della bicicletta deve essere coperta qualora viene utilizzato un sistema che necessita di costante lubrificazione (es. trasmissione a catena);
p. cavi e componenti della bicicletta: I cavi e le componenti devono essere incorporati per quanto possibile nel telaio della bicicletta, per minimizzare qli atti vandalici;
q. manubrio: il manubrio deve essere ergonomico e facile da usare;
r. mozzi e dadi: i mozzi e i dadi devono poter essere aperti con chiavi esclusive del sistema al fine di evitare furti dei singoli pezzi;
s. geolocalizzazione satellitare: la bicicletta deve contenere un sistema GPS integrato per la localizzazione della stessa, sia in fase di utilizzo e sia in caso di furto;
t. cestino anteriore: il cestino, se presente, deve essere facilmente pulibile, non deve permettere l'accumulo dei rifiuti e deve garantire la stabilità del veicolo in sosta;
u. sistema di bloccaggio elettronico. Il sistema di bloccaggio/bloccaggio della bicicletta deve essere attivabile da remoto tramite applicazione per smartphone e concepito in maniera tale che la bicicletta possa essere parcheggiata senza essere legata ad un supporto (rastrelliera) e deve avere marcatura (€ ai sensi della Direttiva 2004/108/CE e successive modificazioni ed integrazioni);
v. Identificazione: sul telaio deve essere indicato in modo evidente e permanente il nome del produttore della bicicletta.

6. Inoltre, le biciclette a pedalata assistita potranno essere a batteria o con sistema smart wheel, ed avere le seguenti caratteristiche minime, aggiuntive rispetto a quelle descritte in precedenza:
   a. motore: Il motore della bicicletta deve avere una potenza nominale continua massima di 0,25 kW la cui alimentazione è progressivamente ridotta e infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare e deve essere tale da offrire la minor resistenza alla pedalata non assistita, ovvero il motore si deve attivare solo all'atto dell'avvio della pedalata;
   b. dispositivo di controllo: il dispositivo di controllo della bicicletta può anche essere sostituito da una applicazione su smartphone;
   c. interruttore di assistenza alla pedalata: l'utente deve poter attivare/disattivare il motore elettrico quando non lo desidera;
   d. cambio a 3 velocità: non indispensabile qualora il sistema di assistenza permetta di superare dislivelli fino all'8% senza sforzi muscolari eccessivi.
7. Nel caso in cui il gestore adotti biciclette a pedalata assistita a batteria devono essere rispettate le seguenti caratteristiche minime, aggiuntive rispetto a quelle descritte in precedenza:
   a. componenti elettrici principali: la batteria deve essere totalmente protetta ed integrata nel telaio della bicicletta. Il motore deve avere un sistema di protezione dagli atti vandalici;
   b. tempi di ricarica all'80% della batteria: le batteria deve avere caratteristiche tali da permetterne la ricarica da zero all'80% della sua capacità entro al massimo 4 ore e la stessa deve essere a litio di alta qualità (senza piombo);
   c. ricarica della batteria: la ricarica deve essere effettuata in luoghi predefiniti dal gestore e a totale carico dello stesso.

Il possesso dei suddetti requisiti è oggetto di dichiarazione sostitutiva *ex* D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 e s.m.i., resa dal legale rappresentante *pro tempore* del soggetto operatore, anche eventualmente nelle forme del DGUE.

5. CIRCOLAZIONE E SOSTA

La circolazione e la sosta dei veicoli è consentita in analogia alle norme che regolano la circolazione e sosta dei velocipedi in ambito urbano.

Possono essere individuate zone di servizio e di parcheggio anche temporanee (per esempio in occasione di fiere, partite, concerti, ...) da concordarsi con l'Amministrazione qualora non sia possibile il *free floating*.

La sosta dei veicoli, in ogni caso, non deve recare intralcio alla circolazione.

L'Amministrazione, in considerazione di esigenze di sicurezza e decoro pubblico, si riserva di determinare aree all'interno delle quali sono vietati, in via temporanea o permanente, la sosta, il rilascio o il prelievo dei veicoli, può indicare aree in cui sia inibito anche il semplice transito e, contestualmente, può individuare sul territorio aree di sosta riservate in cui consentire lo stazionamento dei veicoli.

Gli Operatori adeguano tempestivamente le aree operative dei propri servizi assicurando la puntuale informazione alla propria utenza.

I veicoli sono dotati di sistemi GPS idonei a limitare le aree di esercizio e ad indicare le zone riservate alla sosta.

Inoltre, per consentire le attività di controllo da parte degli Organi competenti, le biciclette, oltre ai loghi di Roma Capitale e del brand dell'Operatore (esente dal pagamento dell'imposta di pubblicità), devono essere dotati di apposita targatura metallica, visibile e di dimensione minima 10x10 cm, riportante un codice alfanumerico composto da 2 (due) lettere (fornite dall'Amministrazione per ogni operatore) e un massimo di 4 (quattro) caratteri alfanumerici progressivi (es. 000A), identificativo di ogni mezzo.

La targatura metallica deve inoltre contenere un QRCode riportante il medesimo codice alfanumerico.

Nell'ambito del Tavolo di coordinamento, istituito ai sensi dell'art. 11 delle presenti Linee Guida, possono essere concordate con gli Operatori, nei limiti e secondo le modalità stabilite nel Disciplinare che verrà sottoscritto dagli Operatori selezionati, sospensioni temporanee del servizio per eccezionali condizioni atmosferiche o esigenze correlate a eventi o manifestazioni di particolare impatto sul territorio.

Ai fini del rispetto degli obblighi previsti dal presente articolo, gli Operatori sono obbligati a dotarsi di strumenti tecnologici idonei a impedire la chiusura del noleggio nelle aree in cui è inibita la circolazione o la sosta dei veicoli (che consentano pertanto la continuazione del noleggio con addebito senza soluzione di continuità a carico dell'utente).

Nel caso in cui vengano identificati veicoli all'interno di aree in cui non è consentita la sosta, è obbligo e responsabilità del gestore provvedere all'attuazione delle misure idonee al rispetto del divieto, provvedendo alla rimozione delle biciclette secondo le prescrizioni previste all'articolo 7 delle presenti Linee Guida, salvo urgenze o inadempienze dell'Operatore per cui interverrà l'Amministrazione mediante rimozione forzosa del veicolo, con imputazione dei costi a carico del gestore.

Previo eventuale pagamento degli oneri vigenti al momento rilascio del previsto permesso, è consentita, la circolazione e l'accesso alle ZTL istituite sul territorio capitolino, per i mezzi a trazione elettrica o ibrida adibiti alla manutenzione e al ricollocamento dei veicoli da parte degli Operatori.

Il numero massimo di mezzi adibiti alla manutenzione autorizzabili nelle ZTL per ciascun operatore, è pari a 1 ogni 500 veicoli in flotta.

6. CRITERI SELETTIVI PER L'INDIVIDUAZIONE DEGLI OPERATORI

La procedura selettiva per l'individuazione dei soggetti autorizzati a svolgere i Servizi di *bike sharing* a flusso libero tiene conto dei seguenti elementi qualitativi e quantitativi:

- sistema tariffario pro-utente (abbonamenti, agevolazioni utenti TPL, sconti per spostamenti sistematici, agevolazioni in particolari zone, ecc.);

- estensione dell'area operativa lungo le direttrici metro-ferroviarie urbane a servizio dell'ultimo miglio dal nodo di stazione (elemento per il quale potrà essere previsto un aumento del numero di veicoli massimo da inserire in flotta previsti all'articolo7 delle presenti Linee Guida);
- sistema di manutenzione, controllo e redistribuzione della flotta;
- sistema di contatto con la clientela;
- certificazioni di qualità;
- caratteristiche e sicurezza del mezzo (oltre i requisiti e/o caratteristiche minimi/e previste dalla normativa);
- sostenibilità ambientale e formazione.

Con la procedura selettiva è determinata una graduatoria di merito che avrà validità per tutta la durata dell'Autorizzazione. Agli Operatori collocatisi nelle prime 3 (tre) migliori posizioni della graduatoria è rilasciata Autorizzazione a esercire i servizi di *bike sharing* sul territorio capitolino; la graduatoria stessa può essere soggetta a scorrimento in caso di revoca e/o rinuncia dell'Autorizzazione da parte di uno degli Operatori selezionati.

In caso di più Operatori collocati a pari merito in posizioni utili della graduatoria, l'avviso pubblico determinerà le regole per la scelta degli Operatori da autorizzare.

Il servizio è avviato immediatamente dopo la sottoscrizione del Disciplinare e, comunque, entro massimo 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi dal rilascio dell'Autorizzazione.

Il Disciplinare, allegato all'Avviso pubblico, potrà prevedere eventuali ulteriori disposizioni anche di attuazione rispetto a quelle presenti nelle Linee Guida.

7. STANDARD MINIMI DI SERVIZIO

Il servizio di *bike sharing* deve essere svolto nel rispetto degli standard minimi di servizio previsti dalle Linee Guida, nonché dei seguenti standard specifici :

a) la flotta di biciclette impiegata per lo svolgimento del servizio dovrà essere composta esclusivamente da mezzi a pedalata assistita;
b) il servizio dovrà essere disponibile sul territorio secondo lo schema a flusso libero, con distribuzione libera sul territorio dei veicoli ed utilizzo secondo la modalità one way (ovvero la possibilità di rilasciare la bicicletta in un punto diverso da quello di prelievo);
c) l'Amministrazione Capitolina si riserva di individuare, nel corso della sperimentazione e alla luce del monitoraggio sullo svolgimento dei servizi di *bike sharing*, aree in cui è prestabilito o altresì inibito il rilascio delle biciclette dedicate ai suddetti servizi, soprattutto in aree di particolare attrattività sotto il profilo commerciale e turistico. Gli operatori, a fronte delle eventuali indicazioni dell'Amministrazione, devono provvedere all'attuazione dei suddetti divieti anche mediante sistemi di *geo-fencing* all'interno delle proprie aree operative;
d) i soggetti selezionati a svolgere l'attività di bike sharing a flusso libero dovranno avviarlo entro 30 giorni dalla data di comunicazione da parte dell'Amministrazione di avvenuta selezione con impiego di biciclette nuove;
e) il servizio disponibile all'utilizzo senza alcuna limitazione minima né in termini temporali né in termini di distanza, con orario continuativo tutti i giorni dell'anno 24 h su 24 h (l'Amministrazione Capitolina si riserva eventualmente di ridurre l'orario a proprio insindacabile giudizio);
f) il (ri)collocamento continuo, manutenzione e mantenimento in efficienza di un numero minimo di 2.500 biciclette per ciascun Operatore autorizzato fino ad un massimo di 3.000, per un massimo complessivo di 9.000 biciclette sull'intero territorio capitolino; l'Amministrazione si riserva di aumentare il numero massimo di mezzi autorizzabili a proprio insindacabile giudizio nel corso del periodo di vigenza delle presenti Linee Guida, comunque fino ad una massimo di 4.500 biciclette per singolo Operatore; i veicoli

devono essere di proprietà o in locazione o, comunque, nella piena disponibilità dell'Operatore per l'esercizio del Servizio di bike sharing, con manleva - per eventuali diritti vantati da terzi – in favore di Roma Capitale o soggetti da questa incaricati;

g) il servizio deve essere garantito con un numero di biciclette disponibili per l'utenza (comprese quelle in corso di noleggio) pari a non meno del 90% della flotta autorizzata nei mesi da aprile a ottobre, e pari a non meno del 70% da novembre a marzo;

h) l'Operatore assicura, anche attraverso la previsione di specifiche penali contrattuali nei rapporti con il cliente, lo svolgimento dei Servizi di *bike sharing* nel rispetto della sicurezza stradale, dell'ordine pubblico e del decoro urbano; inoltre la distanza minima del dispiegamento dei veicoli di uno stesso Operatore non deve essere inferiore a 70 (settanta) metri e deve essere lasciata libera una distanza di almeno 2 (due) metri tra ogni raggruppamento di Operatori diversi, fermo restando il numero di veicoli pari a 5 (cinque) unità per singolo raggruppamento di un Operatore;

i) l'area operativa di servizio di un singolo Operatore non può essere inferiore ai 95 kmq complessivi, secondo i seguenti valori minimi:
   - aree 1 e 2 PGTU: copertura totale (48kmq);
   - area 3 PGTU: 32 kmq;
   - area 4 PGTU: 10 kmq;
   - area 6 PGTU: 5 kmq.

j) ai fini di limitare il numero di veicoli nella zona centrale, si determinano i seguenti limiti di densità areale:
   - nell'area della ZTL Tridente il numero massimo di biciclette autorizzate per singolo Operatore è pari a 30;
   - nell'area della ZTL Centro Storico diurna (esclusa ZTL Tridente) il numero massimo di biciclette autorizzate veicoli per singolo Operatore è pari a 300;
   - nell'area della ZTL Trastevere notturna il numero massimo di biciclette autorizzate veicoli per singolo Operatore è pari a 70;
   - nell'area del I Municipio (escluse ZTL Tridente, Centro Storico diurna e Trastevere notturna) il numero massimo di biciclette autorizzate veicoli per singolo Operatore è pari a 600;

   Il numero di biciclette autorizzate nelle aree indicate, può essere variato a insindacabile giudizio dell'Amministrazione Capitolina; mantenendo gli attuali macro-valori di soglia nelle 4 aree indicate, potranno anche essere ridefinite le porzioni areali su cui rispettare specifici valori di soglia nei limiti generali previsti per l'area di riferimento;

k) nelle aree PGTU 3 – 4 – 6, e comunque anche nell'area PGTU 5 qualora venga offerta come servizio aggiuntivo rispetto al minimo previsto al punto i), la densità minima dei veicoli non potrà essere inferiore per ogni Operatore a 12 veicoli/kmq;

l) gli Operatori, per l'intero arco temporale di erogazione dei Servizi di *bike sharing*, garantiscono la disponibilità di una base logistica sul territorio della Città Metropolitana ed indicano al Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti il nominativo di un Responsabile operativo assicurandone il costante collegamento – tutti i giorni 24 ore su 24 – con il Dipartimento stesso e con le strutture di supporto da quest'ultimo individuate, oltre che con il Comando di Polizia Locale;

m) l'Operatore assicura un servizio di call center attivo lungo tutto il periodo di erogazione del servizio, tutti i giorni 24 ore su 24, con la possibilità degli utenti di contattare un operatore di supporto, con uso corrente della lingua italiana ed almeno della lingua inglese, attraverso le seguenti modalità: numero telefonico, mail e app del gestore;

n) il sistema di gestione del Servizio di *bike sharing* è completamente automatizzato per l'utente, tramite una apposita applicazione per *smartphone*, che visualizza le biciclette disponibili, consente di prenotarle, sbloccarle a inizio utilizzo e bloccarle al termine, con obbligo di effettuazione della fotografia del sito di parcheggio, consente di effettuare il pagamento, segnalare guasti e malfunzionamenti nonché contattare l'Operatore;

o) il servizio deve fornire la più ampia possibilità di utilizzo delle biciclette con una tariffazione flessibile, diverse modulazioni tariffarie potranno essere indicate dall'Operatore in base a criteri di incentivazione o disincentivazione del servizio o ad altri criteri particolari (ad esempio in fase di avvio del servizio, convenzioni, abbonamenti per particolari categorie di clienti, integrazioni tariffarie con TPL o altri Servizi di mobilità, ecc). In particolare, gli Operatori dovranno prevedere una tariffa regolata per possessori di abbonamento TPL. La tariffa regolata resterà invariata per l'intera durata dell'Autorizzazione e verrà monitorata periodicamente dal Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti.

p) il servizio è aperto all'utenza senza alcuna discriminazione (fatte salve le norme disciplinari in relazione ai Regolamenti forniti all'atto di iscrizione al servizio) e l'iscrizione si effettua con documento di identità (preferibile identità digitale CIE – SPID);

q) il servizio è espletato in conformità alle norme in materia di protezione dei dati personali vigenti (GDPR 679/2016 e per quanto ancora in vigore D.Lgs. 196/2003);

r) è garantito per tutto il periodo un servizio di reperibilità per la risoluzione entro 6 ore dalla segnalazione di disservizi, abbandono o posteggio irregolare dei veicoli; in caso di urgenza e necessità di rimozione, l'Amministrazione procederà imputando i costi a carico dell'Operatore; per situazioni particolari, manifestazioni, necessità di ordine pubblico, su richiesta dell'Amministrazione Capitolina, che potrà pervenire anche con un anticipo minimo di 24 ore, il gestore dovrà recuperare e spostare in altro luogo le biciclette posizionate nell'area interessata, con oneri a proprio carico anche con riguardo alle informazioni all'utenza;

s) ogni Operatore attiva, a propria cura e spese, un'adeguata azione di informazione e comunicazione nei confronti degli utenti circa le regole di utilizzo, fra le quali quelle relative al rispetto del Codice della Strada, alla sicurezza stradale, alla velocità, alle modalità consentite di transito e sosta, alle regole di utilizzo previste dalle presenti Linee Guida e nel contratto di servizio;

t) l'Operatore garantisce che la ricarica delle batterie delle biciclette impiegate nelle proprie flotte avvenga nel totale rispetto della normativa nazionale ed europea applicabile e a proprio carico e responsabilità;

u) l'Operatore mette a disposizione di Roma Capitale i dati dinamici, in tempo reale, relativi allo stato di utilizzo e ubicazione dei veicoli in servizio; contestualmente dovranno essere condivise le API per lo sblocco e l'utilizzo dei dispostivi nonché le chiavi informatiche per accedere al portale di pagamento in ottica servizi MaaS e, nello specifico, per ottemperare ai requisiti del progetto nazionale "MaaS for Italy"; la specifica tecnica dei canali informatici da attivare sarà esplicitata in occasione dell'Avviso pubblico;

v) l'Operatore mette a disposizione altresì i dati sul servizio a consuntivo in forma anonimizzata, con la finalità di consentire a Roma Capitale di disporre di analisi statistiche sull'effettivo utilizzo dei servizi; la specifica tecnica sulle modalità e le tempistiche è oggetto dell'Avviso pubblico;

w) l'Operatore, al termine di ogni semestre dalla data di attivazione del servizio, effettua un'indagine di "soddisfazione del cliente" – c.d. *Customer Satisfaction,* nella modalità indicata al successivo punto 8;

x) l'Operatore è obbligato a possedere, per tutto il periodo di autorizzazione, una copertura assicurativa mediante polizza di responsabilità civile verso terzi, oltre che di responsabilità civile del conducente per danni a persone o a cose legati allo svolgimento del servizio di *bike sharing*, nonché per i danni subiti dagli utilizzatori del servizio, per un massimale minimo di € 6.000.000,00 per ogni sinistro, oltre a furto e incendio, fermo restando che l'eventuale responsabilità dell'Operatore e, quindi, il conseguente risarcimento, non è limitato al massimale di polizza; infatti, l'Operatore si impegna a manlevare l'Amministrazione, anche in sede giudiziale, da ogni eventuale danno, a cose o persone, correlato all'esecuzione del servizio, ivi compresi i danni eventualmente arrecati durante l'occupazione di suolo pubblico, ovvero a risarcire l'Amministrazione in caso di danni ai beni pubblici, di danno all'immagine, nonché nell'ipotesi di mancato rispetto del decoro urbano e dell'ordine pubblico;

y) l'Operatore è tenuto a sospendere momentaneamente il servizio (inibendone l'uso) al verificarsi di situazioni che possano compromettere, anche solo parzialmente, la sicurezza degli utenti (es. condizioni meteo avverse) e/o di terzi, dandone tempestiva comunicazione all'Amministrazione Capitolina e agli utenti; l'Amministrazione Capitolina si riserva la facoltà di sospendere il servizio, a proprio insindacabile

giudizio, in caso di eventi socio-politici (quali scioperi, tumulti, atti di sabotaggio, ecc...) che possano compromettere, anche solo parzialmente, la sicurezza della circolazione o degli utenti del servizio, senza che tale facoltà possa comportare oneri a carico del Comune. La sospensione momentanea del servizio per qualunque causa non fa venir meno l'obbligo di corresponsione del contributo da parte dell'Operatore;

z) l'Operatore, al fine di consentire la tempestiva individuazione di coloro che si siano resi responsabili della commissione di illeciti o di reati, si impegna a trasmettere alle Forze di Polizia e alla Polizia Locale i dati anagrafici completi degli utilizzatori del servizio nonché il tracciato GPS del viaggio, entro 24 ore dalla richiesta;

aa) ogni gestore versa un canone autorizzatorio mensile, variabile secondo quanto previsto ai successivi punti bb) e cc), di importo minimo pari ad Euro 1,00 per ogni Veicolo, per l'utilizzo del suolo comunale e dei servizi comunali tra i quali anche quelli manutentivi delle aree pubbliche e di quanto necessario per consentire all'Amministrazione le attività di monitoraggio e controllo del servizio; il pagamento del contributo mensile avviene entro il giorno 20 di ogni mensilità di servizio;

bb) per il primo mese di servizio il canone autorizzatorio è pari ad Euro 1,00 per ogni Veicolo; per le successive mensilità, in relazione alle modalità di esercizio svolto da ciascun Operatore, il canone autorizzatorio resterà invariato o potrà subire un aumento secondo la casistica definita al punto successivo;

cc) ogni Operatore dovrà rispettare i limiti massimi e minimi di flotta nonché la densità areale descritti nei punti precedenti; la rilevazione dello stato dei mezzi sul territorio verrà condotta con continuità in maniera automatica ogni 60' (al minuto 30 di ogni ora) e il mancato rispetto delle soglie nelle 20 rilevazioni giornaliere comprese negli intervalli 00:00-2:00 e 6.00-23.59, determinerà quanto segue:

- mancato rispetto delle soglie fino a 5 (cinque) rilevazioni su 20 (venti), nessuna penalizzazione;
- mancato rispetto delle soglie in 6 (sei) e fino a 10 (dieci) rilevazioni, penalizzazione in aumento del canone autorizzatorio pari al 3% nel mese successivo;
- mancato rispetto delle soglie in 11 (undici) e fino a 15 (quindici) rilevazioni, penalizzazione in aumento del canone autorizzatorio pari al 6% nel mese successivo;
- mancato rispetto delle soglie in 16 (sedici) e fino a 20 (venti) rilevazioni, penalizzazione in aumento del canone autorizzatorio pari al 10% nel mese successivo.

La somma delle percentuali riscontrate nelle singole giornate mensili determina l'incremento del canone autorizzatorio nel mese successivo, considerando base di calcolo Euro 1,00 per singolo mezzo. L'Amministrazione definisce il canone autorizzatorio mensile da versare per singola bicicletta entro il giorno 10 del mese di riferimento.

Al secondo mese consecutivo o al terzo non consecutivo in cui il calcolo del canone autorizzatorio per singolo mezzo supera il valore nominale di Euro 2,50, l'Amministrazione sospende l'Autorizzazione allo svolgimento del servizio per 7 (sette) giorni consecutivi.

Qualora dopo la prima sospensione si registri un ulteriore mese con canone autorizzatorio superiore a Euro 2,50 per singolo mezzo, l'Amministrazione sospende il servizio per un periodo di 30 giorni consecutivi, con ritiro in magazzino dei mezzi;

Qualora dopo la seconda sospensione si rilevi un ulteriore mese con canone autorizzatorio superiore a Euro 2,50 per singolo mezzo, l'Amministrazione revoca definitivamente l'Autorizzazione a svolgere il servizio, con possibilità di scorrimento della graduatoria formatasi con l'Avviso pubblico.

In ogni caso, gli Operatori garantiscono il tempestivo adeguamento della propria flotta ai requisiti, anche tecnici, previsti dalla normativa via via vigente per la circolazione dei suindicati Dispositivi.

8. CUSTOMER SATISFACTION

L'indagine periodica di *Customer Satisfaction*, prevista al precedente art. 7 punto w), deve obbligatoriamente comprendere i seguenti indicatori:

a) efficienza del servizio;

b) affidabilità del servizio;

c) stato di pulizia e manutenzione dei veicoli;

d) facilità di reperimento dei veicoli sul territorio;

e) facilità di accesso al servizio da parte degli utenti;

f) facilità di acquisto/pagamento del servizio;

g) chiarezza delle tariffe di utilizzo del servizio;

h) convenienza dei prezzi;

i) informazioni all'utenza anche in riferimento agli ambiti di circolazione ammessi e alle regole di condotta imposte (tipologia, tempestività e chiarezza);

j) percezione del rispetto dell'ambiente;

k) facilità di comunicazione con l'azienda (call center, invio suggerimenti, reclami, ecc.);

l) giudizio nel suo complesso;

m) aree di miglioramento del servizio;

n) motivazione e frequenza nell'utilizzo del servizio;

o) uso dell'auto di proprietà in particolare: abitudini connesse all'uso, disponibilità, convenienza, etc.;

p) intenzioni e decisioni intraprese in merito alla/e auto di proprietà (vendita di una o più auto del nucleo familiare, acquisto rimandato, etc.);

q) uso degli altri servizi di mobilità (trasporto pubblico, taxi, altri servizi di *sharing mobility*);

s) propensione all'intermodalità e alla multimodalità;

t) analisi delle modalità utilizzate precedentemente all'uso dei servizi di *sharing mobility*.

Il questionario definitivo, da sottoporre in modalità digitale all'utenza, e la struttura dei report da restituire, sono approvati dal Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti.

I risultati dell'indagine devono essere consegnati in formato elettronico a Roma Capitale - Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti - attraverso una relazione in formato .pdf editabile, insieme al database contenente tutte le risposte degli intervistati.

9. SOSPENSIONE E REVOCA DELL'AUTORIZZAZIONE

Oltre ai provvedimenti previsti al punto cc) dell'art. 7, sono previste le ipotesi di sospensione dell'Autorizzazione al servizio nonché della relativa autorizzazione all'accesso nelle aree alle ZTL per i veicoli utilizzati per la manutenzione ed il ricollocamento, nei casi, di seguito indicati, in cui:

a) l'Operatore interrompa il flusso dati attivato con l'Amministrazione, salvo comprovata causa di forza maggiore, o non rispetti le scadenze previste per l'invio dei dati periodico;

b) l'Operatore non invii i risultati dell'indagine periodica di Customer Satisfaction entro 60 (sessanta) giorni dalla scadenza del relativo termine;

c) l'Operatore non rispetti il limite delle 6 (sei) ore di intervento a valle di una segnalazione dell'Amministrazione;

d) l'Operatore non avvii il servizio entro il termine prestabilito;

e) vengano riscontrate gravi criticità connesse alla circolazione e alla sosta dei Veicoli impiegati nel servizio, con particolare riferimento alle violazioni del Codice della Strada;

f) vengano riscontrate difformità sulla flotta controllata: qualora attraverso verifiche effettuate dall'Amministrazione, secondo le metodologie ritenute più opportune, vengano ravvisati disservizi su almeno il 10% della flotta controllata o venga ritrovato uno o più veicoli il cui identificativo non risulta comunicato all'Amministrazione;

g) non venga rispettato reiteratamente il limite di minimo 70 (settanta) metri per il dislocamento dei veicoli e/o venga superato il limite di gruppi di 5 (cinque) unità.

L'Amministrazione Capitolina, nei suddetti casi, e comunque laddove rilevi una grave infrazione degli obblighi previsti, procede:

- alla prima infrazione, a sospendere l'Autorizzazione allo svolgimento del servizio fino a 7 (sette) giorni;
- alla seconda infrazione, a sospendere l'Autorizzazione allo svolgimento del servizio fino a 30 (trenta) giorni, con ritiro in magazzino dei mezzi.

Le ipotesi di sospensione sopra individuate potranno concretizzarsi soltanto previa diffida dell'Amministrazione Capitolina all'Operatore, contenente i motivi connessi all'eventuale adozione della medesima sospensione. Entro il termine di dieci giorni dal ricevimento della diffida, l'Operatore ha il diritto di presentare per iscritto le proprie osservazioni, eventualmente corredate da documenti. Qualora l'Operatore abbia presentato osservazioni, del loro eventuale mancato accoglimento l'Amministrazione Capitolina è tenuta a darne ragione nella motivazione del provvedimento finale di sospensione.

L'Amministrazione Capitolina, oltre a quanto previsto al punto cc) dell'articolo 7, provvederà a dichiarare la revoca dell'Autorizzazione al servizio, previo espletamento dell'iter procedimentale appena indicato:

a) in caso di insussistenza, anche sopravvenuta, di uno dei requisiti di esercizio previsti dalle presenti Linee Guida;

b) qualora l'Operatore non applichi al servizio le migliorie proposte in fase di procedura selettiva;

c) in occasione di un terzo richiamo per violazione anche solo di uno delle ipotesi di cui ai punti a), b), c), e), f) e g) del presente punto 9;

d) qualora venga meno la copertura assicurativa di cui all'articolo 7 delle presenti Linee guida ovvero la garanzia di cui al successivo articolo 10.

Si procederà, altresì, con la revoca dell'Autorizzazione nei seguenti casi:

e) per cessione e/o trasferimento a terzi dell'Autorizzazione, salvo i casi consentiti ed inerenti operazioni societarie straordinarie;

f) per sospensione attività per più di 30 giorni;

g) per estinzione della persona giuridica, ovvero morte della persona fisica, autorizzata;

h) per rinuncia del soggetto autorizzato.

In caso di revoca di una Autorizzazione al servizio nei confronti di un Operatore, si dà corso allo scorrimento della graduatoria di merito formata all'esito della procedura selettiva.

In ogni caso di sospensione dell'Autorizzazione è comunque dovuto il contributo mensile per ogni Veicolo oggetto dell'Autorizzazione.

10. GARANZIE DEGLI OPERATORI

A garanzia del ristoro di danni o spese derivanti dal mancato rispetto delle presenti Linee Guida e del Disciplinare, nonché dall'eventuale necessità, per Roma Capitale, di procedere alla rimozione dei veicoli in danno degli Operatori, questi ultimi – ai fini del rilascio dell'Autorizzazione – forniscono garanzie, bancarie o assicurative, a prima richiesta, e con le ulteriori caratteristiche definite nell'Avviso pubblico, di importo non inferiore a 20 (venti) euro per ciascun veicolo facente parte della propria flotta.

Nell'ipotesi di eventuali incrementi della flotta, le suddette garanzie sono adeguate e integrate in caso di parziale escussione.

Il rilascio dell'Autorizzazione all'esercizio dei servizi di *bike sharing* non comporta l'assunzione, in capo all'Amministrazione Capitolina, di alcuna responsabilità civile verso terzi che rimane in capo al singolo operatore autorizzato, il quale presterà il servizio con autonoma organizzazione dei mezzi e di persone.

La garanzia è escussa, altresì, in caso di revoca dell'Autorizzazione.

11.TAVOLO DI COORDINAMENTO CON ROMA CAPITALE

Entro trenta giorni dall'avvio dei Servizi, e successivamente su base trimestrale, è convocato dal Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti un tavolo di coordinamento e monitoraggio dei Servizi di *bike sharing* oggetto delle presenti Linee Guida.

Al suddetto tavolo di coordinamento partecipano gli Operatori autorizzati, referenti di Roma Capitale, o soggetti da questa incaricati, nonché rappresentanti della Polizia Locale di Roma Capitale.

Il tavolo svolge funzione consultiva.

L'On. PRESIDENTE pone ai voti, a norma di legge, la suestesa proposta di deliberazione che risulta approvata 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
R. Gualtieri – S. Scozzese

IL SEGRETARIO GENERALE
P.P. Mileti

REFERTO DI PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione è posta in pubblicazione all'Albo Pretorio on line di Roma Capitale dal 7 settembre 2022 e vi rimarrà per quindici giorni consecutivi fino al 21 settembre 2022.

Lì, 6 settembre 2022

SEGRETARIATO GENERALE
Direzione Giunta e Assemblea Capitolina

IL DIRETTORE
F.to: Dott. Angelo Gherardi