

Seduta n. 16

**COMUNE DI FIRENZE
SEDUTA DEL CONSIGLIO COMUNALE DEL 12.04.2021
CONVOCAZIONE IN VIDEOCONFERENZA**

Presenti in aula alle ore 14.30:

Razzanelli Mario, De Blasi Roberto, Santarelli Luca, Calistri Leonardo, Guccione Cosimo,
Moro Bundu Antonella

14:31 - Entra in aula: Bianchi Donata
14:31 - Entra in aula: Draghi Alessandro
14:32 - Entra in aula: Palagi Dimitrij
14:32 - Entra in aula: Giuliani Maria Federica
14:33 - Entra in aula: Cocollini Emanuele
14:33 - Entra in aula: Montelatici Antonio
14:33 - Entra in aula: Funaro Sara
14:34 - Entra in aula: Tani Luca
14:34 - Entra in aula: Albanese Benedetta
14:35 - Entra in aula: Meucci Elisabetta
14:35 - Entra in aula: Bettini Alessia
14:36 - Entra in aula: Giorgetti Fabio
14:36 - Entra in aula: Pampaloni Renzo
14:36 - Entra in aula: Monaco Michela

L'anno 2021, il giorno 12 del mese di aprile alle ore 14.36 in videoconferenza, il Presidente del Consiglio Luca Milani ha avviato, ai sensi di quanto stabilito dall'art. 41 del Regolamento del Consiglio comunale e a norma di quanto espressamente previsto dalla L. n. 27 del 24.4.2020 e dalla L. n. 29 del 12.3.2021 e sulla base delle modalità straordinarie di funzionamento disposte dall'Ufficio di Presidenza del Consiglio comunale, anche mediante trasmissione in streaming su canali pubblici, il question time dedicato alla trattazione delle domande a risposta immediata presentate dai consiglieri al Sindaco, riportato nello specifico elenco dell'ordine dei lavori.

La seduta si è tenuta con l'ausilio dell'applicativo denominato Concilium che permette la gestione on line - secondo normativa di legge - della seduta consiliare in termini di rilievo delle presenze, gestione degli atti in aula, programmazione degli interventi e gestione delle votazioni.

Ora:14.36

Verbale: 273

QUESTION TIME N.: 2021/00447

OGGETTO: Educatori di strada nel Quartiere 3

Proponente: Bianchi Donata

Relatore: Guccione Cosimo

14.36 – Interviene Milani Luca

14.36 – Interviene Bianchi Donata

14.37 – Interviene Milani Luca

14:37 - Interviene: Guccione Cosimo

14:38 - Entra in aula: Innocenti Alessandra

14:39 - Entra in aula: Felleca Barbara

14:39 - Entra in aula: Fratini Massimo

14:40 - Entra in aula: Piccioli Massimiliano

14:40 - Entra in aula: Cali Francesca

14:40 - Interviene: Milani Luca

14.40 – Interviene Bianchi Donata

ALLEGATO N. 1 – Question Time n. 2021/00447

Tipo atto: question time
Oggetto: Educatori di strada nel Quartiere 3
Proponente: Donata Bianchi

COMUNE DI FIRENZE	
8 APR 2021	
Interrogazione N.	Q.T. 447
Interpellanze N.	
GRIS N.	

(ai sensi dell'articolo 64 del Regolamento del Consiglio Comunale)

Appreso recentemente dagli organi di stampa che nel Quartiere 3 è stato istituito un servizio di Educatori di strada;

Preso atto con soddisfazione dell'impegno dell'Amministrazione per il rilancio delle politiche giovanili;

Sottolineata l'importanza di questo servizio in special modo in un periodo come questo, nel quale la pandemia ha aggravato la situazione di fragilità psicologica ed educativa di molti giovani;

CHIEDE

- Quali sono gli obiettivi specifici di questo intervento;
- Quali attività saranno proposte a ragazze e ragazzi dei gruppi informali;
- Qual è la sua durata.

Ora:14.41

Verbale: 274

QUESTION TIME N.: 2021/00448¹

OGGETTO: Sulle opere dell'artista Vinicio Berti donate al Comune di Firenze

Proponente: Giorgetti Fabio

Relatore: Sacchi Tommaso

14.41 – Interviene Milani Luca

14.41 – Interviene Giorgetti Fabio

14:42 - Entra in aula: Perini Letizia

14:42 - Entra in aula: Giorgetti Stefano

14.43 – Interviene Milani Luca

14.43 – Interviene Sacchi Tommaso

14:43 - Entra in aula: Rufilli Mirco

14:45 - Entra in aula: Asciuti Andrea

14.48 – Interviene Milani Luca

14.48 – Interviene Giorgetti Fabio

14:48 - Entra in aula: Martini Alessandro

ALLEGATO N. 1 – Question Time n. 2021/00448

Tipo atto: question time

Oggetto: Sulle opere dell'artista Vinicio Berti donate al Comune di Firenze.

Proponente: Fabio Giorgetti

(Con riferimento all'art. 41 del Regolamento del Consiglio Comunale)

Appreso dalla stampa, in particolare da "La nazione" del 4 aprile, che circa 600 opere dell'artista Vinicio Berti, donate al Comune di Firenze nel 2012 dalla sua compagna Maria Liberia Pini, sono depositate presso i magazzini di Santa Maria Novella;

Ricordato che Vinicio Berti è stato un pittore, illustratore ed autore di fumetti e tra i fondatori dell'Astrattismo classico fiorentino fu una delle personalità artistiche più significative del dopoguerra;

Fatto presente che nel 2021 ricorre il centenario della nascita e il 30° anniversario dalla sua scomparsa. Fu, inoltre, insignito del Fiorino d'oro della città di Firenze;

CHIEDE

- se l'Amministrazione Comunale ha un progetto per valorizzare e promuovere l'ingente donazione delle opere dell'artista Vinicio Berti;
- se nel corso del corrente anno sono previste iniziative in proposito.

COMUNE DI FIRENZE
8 APR 2021
Interrogazione N. <u>Q.T. 448</u>
Interpellanza N. _____
Mozioni / O.D.G. RIS. N. _____

Ora:14.49

Verbale: 275

QUESTION TIME N.: 2021/00449

OGGETTO: Per sapere dall'Amministrazione quali provvedimenti intenda adottare per impedire l'eccessiva affluenza di utenti sui mezzi dell'Ataf e della Tramvia

Proponente: Montelatici Antonio

Relatore: Giorgetti Stefano

14.50 - Interviene Milani Luca

14.50 – Montelatici Antonio

14.52 – Interviene Milani Luca

14:52 - Interviene: Giorgetti Stefano

14:55 - Entra in aula: Dardano Mimma

14:56 - Entra in aula: Bocci Ubaldo

14:57 – Interviene Milani Luca

14:57 - Interviene: Montelatici Antonio



COMUNE DI
FIRENZE

interpellanza N°

Mozione / C.D. / RIS. N°

COMUNE DI FIRENZE

8 APR 2021

N. Q. T. 449

ALLEGATO N°

1

ARGOMENTO N°

945

GRUPPO
LEGA SALVINI FIRENZE

CONSILIARE

QUESTION TIME

Oggetto: Per sapere dall'Amministrazione quali provvedimenti intenda adottare per impedire l'eccessiva affluenza di utenti sui mezzi dell'Ataf e della Tramvia.

Proponente: Cons. Antonio Montelatici (Lega Salvini Firenze)

Il Consigliere,

Appreso dalle segnalazioni dei cittadini che frequentemente sui mezzi dell'Ataf e della Tramvia si registra il sovraffollamento delle vetture anche in ore di non particolare affluenza e perfino durante il lockdown determinato dalla colorazione rossa attribuita alla nostra regione (con chiusura delle attività economiche e delle scuole);

Riconosciuta la pericolosità di questa situazione soprattutto ai fini della prevenzione del contagio;

Rilevata altresì la scarsa presenza degli stewards preannunciati in servizio sulle vetture dalle aziende in oggetto;

Richiamata la notizia della scoperta di tracce di covid sui mezzi pubblici di alcune città italiane

CHIEDE al Sindaco e all'assessore competente

Quali provvedimenti intendano adottare, anche nei confronti delle aziende coinvolte, per impedire il fenomeno del sovraffollamento delle vetture del trasporto pubblico.

Il Consigliere
Antonio Montelatici

Ora:14.58

Verbale: 276

QUESTION TIME N.: 2021/00450

OGGETTO: Trasformazione della città e partecipazione cittadina

Proponente: Moro Bundu Antonella

Relatore: Bettini Alessia

14.58 – Interviene Milani Luca

14.58 - Interviene: Moro Bundu Antonella

15:00 - Entra in aula: Di Puccio Stefano

15:00 – Interviene Milani Luca

15:00 – Interviene Bettini Alessia

15:05 – Interviene Milani Luca

15:05 - Interviene: Moro Bundu Antonella

15:05 - Entra in aula: Bussolin Federico

15:06 - Esce dall'aula: Cocollini Emanuele

ALLEGATO N. 1 – Question Time n. 2021/00450

Question Time

Gruppo consiliare: Sinistra Progetto Comune

Soggetto proponente: Antonella Bundu

Oggetto: Trasformazione della città e partecipazione cittadina

COMUNE DI FIRENZE
08.04.2021
Interrogazione N. QT
Interpellanza N. 450
Mozione / O.D.G./RIS. N.

La sottoscritta Consigliera comunale,

Letto sulla stampa locale (La Repubblica Firenze del 08.04.2021 - *Manifattura Tabacchi, appuntamento con il futuro*) degli ulteriori interventi di trasformazione urbana;

Considerato quanto alla lista degli immobili venduti e trasformati in tutta Firenze in "investimenti immobiliari a 5 stelle", appartamenti di alta gamma, hotel di lusso, ristoranti e alloggi per studenti facoltosi – da Palazzo Sassetti all'ex convento di Sant'Orsola, l'ex collegio della Querce, l'ex Caserma Cavalli, all'ex-ospedale militare San Gallo, al palazzo quattrocentesco Portinari-Salviati, alla "residenza ducentesca di Beatrice, Musa di Dante", Manifattura Tabacchi, all'Hotel Tornabuoni all'ex Teatro del Maggio, a Palazzo Serristori [...]"

Ricordato come un progetto di sviluppo urbano dovrebbe coinvolgere tutti, anche i gruppi sociali più disagiati, facendo attenzione a non far prevalere gli interessi dei "più forti", con una programmazione pubblica che sia tempestiva e trasparente, studiando il rapporto fra il modello economico e la città fisica, il suo governo, l'urbanistica, ma anche il suo tessuto vivo costituito da tutti e tutte coloro che nella città vivono e lavorano;

Ricordato come ultimo esempio, in negativo, il diniego dato dal Comune di Firenze una settimana fa ai 677 residenti dell'Oltrarno che hanno firmato per richiedere un processo partecipativo, promosso dal "Laboratorio Belvedere", per promuovere, assieme al Comune di Firenze, un dibattito pubblico per tutelare e conoscere gli impatti che la trasformazione di Costa San Giorgio e del giardino di Boboli avrà sulla qualità della vita e dell'ambiente, sui valori storici, architettonici e paesaggistici presenti nell'area interessata dal progetto, e per la formulazione di un modello urbanistico e turistico sostenibile;

Ascoltata la risposta data in commissione al Consigliere di Quartiere Francesco Torrigiani, il 6 aprile 2021, dal Presidente della Commissione Territorio e Ambiente del Quartiere 1, che, con riferimento al percorso partecipativo, ha detto che hanno deciso di non aderire perché non è un bene del Comune e che non vogliono aderire al progetto del percorso partecipativo di Idra, in quanto riguarda un'area privata;

Appreso della raccolta firme effettuata da cittadini del quartiere Boito-Tartini-Pergolesi, dopo l'incontro avuto con l'Assessora Del Re e l'Assessore Giorgetti, e della loro richiesta di essere ascoltati e ricevuti dalle Commissioni 3 e 6 (Comm. Urbanistica e Comm. Mobilità) per un confronto in merito alla situazione che sta affrontando l'isolato che è situato immediatamente dietro la Ex Manifattura Tabacchi;

INTERROGA IL SINDACO E LA GIUNTA PER SAPERE

1. Se la risposta data dal Presidente della commissione Territorio del Q1 corrisponde alla prassi che la Presidenza del Quartiere e l'Amministrazione comunale intendono d'ora in poi adottare rispetto alle aree/edificazioni di privati, anche se di particolare rilievo;
2. Come intende rispondere alla richiesta dei cittadini di confronti puntuali con le commissioni competenti, in quanto sedi di interlocuzioni tra le rappresentanze politiche elette e la cittadinanza;
3. Se considerano i questionari online e gli eventi dimostrativi commissionati a consulenti di marketing urbano una partecipazione adeguata alla trasformazione della città.

La Consigliera comunale,
Antonella Bundu

Ora:15.07

Verbale: 278

QUESTION TIME N.: 2021/00451

OGGETTO: Consulenza a società per elaborazione dati società sportive

Proponente: Cellai Jacopo

Relatore: Guccione Cosimo

15.07 – Interviene Milani Luca

15.07 – Interviene Cellai Jacopo

15:07 - Entra in aula: Masi Lorenzo

15:07 - Entra in aula: Conti Enrico

15.08 – Interviene Milani Luca – la connessione con il consigliere non consente la discussione, si riprenderà l'atto successivamente

15:08 - Esce dall'aula: Fratini Massimo

Ora:15.08

Verbale: 279

QUESTION TIME N.: 2021/00452

OGGETTO: **Se solo le slide fossero case, avremmo risolto l'emergenza abitativa**

Proponente: Palagi Dimitrij

Relatore: Albanese Benedetta

15.08 – Interviene Milani Luca

15:08 - Interviene: Palagi Dimitrij

15:10 – Interviene Milani Luca

15:10 - Interviene: Albanese Benedetta

15:11 - Entra in aula: Cellai Jacopo

15:13 - Entra in aula: Sparavigna Laura

15:15 – Interviene Milani Luca

15:15 - Interviene: Palagi Dimitrij

15:16 - Entra in aula: Cocollini Emanuele

ALLEGATO N. 1 – Question Time n. 2021/00452

Question time

Gruppo consiliare: Sinistra Progetto Comune

Soggetto proponente: Dmitrij Palagi

Oggetto: Se solo le slide fossero case, avremmo risolto l'emergenza abitativa

COMUNE DI FIRENZE	
08.04.2021	
interrogazione N.	QT
interpellanza N.	452
Mozione / D.O.G. 1919 N.	

Il sottoscritto consigliere comunale,

Ricordate:

- La risposta al question time 2019/00864, avente per oggetto *Riorganizzare la casa, ma come e per cosa?*, svoltosi durante la seduta consiliare del 20 settembre 2019;
- La risposta all'interrogazione 2020/00039, avente per oggetto *Un bando E.R.P. fantascientifico, che si gestisce da solo?*, presentata dallo scrivente gruppo consiliare, del 12 maggio 2020;
- La risposta all'interrogazione 2019/01487, avente per oggetto *Un bando E.R.P. senza barriere informatiche*, presentata dallo scrivente gruppo consiliare, del 12 maggio 2020;
- La risposta al question time 2020/00869, avente per oggetto *"Voglio andare a casa, ma la casa dov'è?" Garantire il diritto all'abitazione*, svoltosi durante la seduta consiliare del 27 luglio 2020;
- La risposta all'interrogazione 2020/01016, avente per oggetto *Bando ERP: politiche abitative rivoluzionate e poi abbandonate*, ricevuta durante la seduta consiliare del 28 dicembre 2020;
- La discussione in Commissione 4 della mozione 2020/01140, avente per oggetto *Riconfigurare l'ERP come investimento sociale e non come mera assistenza*, avvenuta durante la seduta del 2 dicembre 2020;

Sottolineato l'impegno per il diritto alla casa e all'abitare, che ha sempre trovato ampia maggioranza all'interno del Consiglio comunale, anche con atti presentati dallo scrivente gruppo consiliare;

Evidenziato come lo scrivente gruppo consiliare si sia sempre dichiarato contrario alla collocazione del Servizio Casa al di fuori della Direzione Patrimonio del Comune (oggi sotto la Direzione Servizi Sociali);

Ricordato il misterioso progetto del precedente Assessore alla Casa, che avrebbe dovuto chiarire in modo sorprendente la decisione di riorganizzare il Servizio Casa, senza però essersi rivelato, nonostante ci sia stato un cambio di Giunta, a seguito delle elezioni regionali toscane del 2020;

Preso atto di come la Dirigente del Servizio Casa, come ampiamente noto e previsto, abbia raggiunto il traguardo della pensione;

Richiamato l'annuncio del 1° settembre 2020, relativo alla nascita dell'Agenzia sociale per la casa (F.A.S.E. – Firenze: abitare solidale per l'empowerment di comunità);

Lette le dichiarazioni del Sindaco sul Piano La Pira 2.0, rilasciate negli ultimi giorni;

INTERROGA L'AMMINISTRAZIONE PER SAPERE

A che punto sia il nuovo bando per l'Edilizia Residenziale Pubblica e quando è prevista la sua pubblicazione;

Se ci siano novità inerenti all'organizzazione del Servizio Casa del Comune di Firenze e se sì, quali;

A che punto sia il progetto dell'Agenzia sociale per la casa e se avrà una qualche relazione con il cosiddetto Piano La Pira 2.0.

Il Consigliere comunale,
Dmitrij Palagi

Ora:15.17

Verbale: 278

QUESTION TIME N.: 2021/00451

OGGETTO: Consulenza a società per elaborazione dati società sportive

Proponente: Cellai Jacopo

Relatore: Guccione Cosimo

15:17 Interviene Milani Luca – si recuperata la connessione, si torna al question time 2021/00451

15.17 – Interviene Cellai Jacopo

15.19 – Interviene Milani Luca

15:19 - Interviene: Guccione Cosimo

15.25 – Interviene Milani Luca

15.25 – Interviene Cellai Jacopo

ALLEGATO N. 1 – Question Time n. 2021/00451

ALLEGATO N° 1
ARGOMENTO N° 218

QUESTION TIME

Proponenti: Jacopo Cellai - Alessandro Draghi
Gruppo Consiliare: Fratelli d'Italia

Oggetto: consulenza a società per elaborazione dati società sportive

I sottoscritti Consiglieri Comunali,

Vista la lettera a firma dell'Assessore allo sport Guccione inviata negli scorsi giorni ai presidenti delle società sportive dove questi annuncia di avvalersi di una società di consulenza al fine di raccogliere una serie di elementi economici (bilanci, entrate, uscite, piani di ammortamento) per stabilire l'eventuale periodo di allungamento delle concessioni in scadenza fino ad un massimo di tre anni compreso quello già concesso dall'Amministrazione Comunale

Domanda al Sindaco e alla Giunta

Perché subordinare una scelta di natura prettamente politica all'esito di una serie di dati economici considerando il lungo periodo di crisi economica in atto;

Quali saranno i parametri economici richiesti alle società sportive per accordare loro l'allungamento della concessione, dato che nella lettera non è specificato;

Perché avvalersi di un soggetto esterno all'Amministrazione Comunale per la raccolta e l'elaborazione dei suddetti dati;

Qual'è il costo della suddetta consulenza a carico dell'Amministrazione Comunale.

Jacopo Cellai

Alessandro Draghi

COMUNE DI FIRENZE	
08.04.2024	
Verrogazione N.	QT
Interpellanza N.	451
Mozione / C.D.G. / RIS. N.	

L'anno 2021, il giorno 12 del mese di aprile alle ore 15.28 in videoconferenza, si è riunito il Consiglio Comunale per decisione del Presidente del Consiglio Luca Milani, ai sensi della normativa vigente e a norma di quanto espressamente previsto dalla L. n. 27 del 24.4.2020 e dalla L. n. 29 del 12.3.2021 e sulla base delle modalità straordinarie di funzionamento disposte dall'Ufficio di Presidenza del Consiglio comunale, anche mediante trasmissione in streaming su canali pubblici, per trattare gli affari iscritti all'ordine del giorno.

Assume la Presidenza Luca Milani, assistito dal Segretario Generale del Comune Giuseppe Ascione

Presenti in aula:

Asciuti Andrea, Bianchi Donata, Bocci Ubaldo, Bussolin Federico, Cali Francesca, Calistri Leonardo, Cellai Jacopo, Cocollini Emanuele, Conti Enrico, Dardano Mimma, De Blasi Roberto, Di Puccio Stefano, Draghi Alessandro Emanuele, Felleca Barbara, Giorgetti Fabio, Giuliani Maria Federica, Innocenti Alessandra, Masi Lorenzo, Milani Luca, Monaco Michela, Montelatici Antonio, Moro Bundu Antonella, Palagi Dimitrij, Pampaloni Renzo, Perini Letizia, Piccioli Massimiliano, Razzanelli Mario, Ruffilli Mirco, Santarelli Luca, Sparavigna Laura, Tani Luca

Eseguito l'appello nominale risultano presenti n. 31 consiglieri

Risultano altresì presenti gli assessori:

Albanese Benedetta, Bettini Alessia, Funaro Sara, Giorgetti Stefano, Guccione Cosimo, Martini Alessandro, Meucci Elisabetta

Il Presidente, constatato il numero dei presenti dichiara valida la seduta dando inizio ai lavori.

Ora: 15:33

Verbale: 279

VERBALE 2021/00446

OGGETTO: Approvazione processi verbali delle sedute del Consiglio comunale del 11; 18; e 25 gennaio 2021

15:33 : Interviene Milani Luca nominando in qualità di scrutatori i consiglieri: Innocenti Draghi e Felleca,

15:34 - Entra in aula: Fratini Massimo

15:35 - Entra in aula: Armentano Nicola

15:35: Interviene Milani Luca pone in votazione i processi verbali delle sedute del Consiglio comunale del 11; 18; e 25 gennaio 2021

Presenti abilitati: 28

Favorevoli: 28

Contrari: 0

Astenuti: 0

Non Votanti: 0

15:38:Esito: Approvata

- Favorevoli:

Armentano Nicola, Asciuti Andrea, Bianchi Donata, Bocci Ubaldo, Bussolin Federico, Cali Francesca, Calistri Leonardo, Cocollini Emanuele, Conti Enrico, Dardano Mimma, De Blasi Roberto, Draghi Alessandro, Felleca Barbara, Fratini Massimo, Giorgetti Fabio, Giuliani Maria Federica, Innocenti Alessandra, Masi Lorenzo, Milani Luca, Monaco Michela, Moro Bundu Antonella, Palagi Dimitrij, Pampaloni Renzo, Perini Letizia, Piccioli Massimiliano, Ruffilli Mirco, Santarelli Luca, Sparavigna Laura

Ora:15.35

Verbale: 280

N.Arg.: 8

COMUNICAZIONE N.: 2021/00441

OGGETTO: Comunicazione del Presidente del Consiglio comunale per ricordare la scomparsa della Prof.ssa Elena Pulcini docente di filosofia sociale all'Università di Firenze

15.36 – Interviene Milani Luca

Ora:15.37

Verbale: 281

N.Arg.: 9

COMUNICAZIONE N.: 2021/00445

OGGETTO: Comunicazione del Presidente del Consiglio comunale per inviare una lettera ad Ursula von Der Leyen, Presidente Commissione europea e al Presidente del Consiglio Europeo Charles Michel, a seguito dell'incidente diplomatico occorso durante la visita al presidente turco Erdogan

15.37 – Interviene Milani Luca

Ora:15.40

Verbale: 282

N.Arg.: 9

COMUNICAZIONE N.: 2021/00458

OGGETTO: Comunicazione del consigliere Razzanelli su: "Disposizioni della quarantena covid"

15.40 – Interviene Milani Luca

15.40 – Interviene Razzanelli Mario

Ora:15.43

Verbale: 283

N.Arg.: 9

COMUNICAZIONE N.: 2021/00459

OGGETTO: Comunicazione della consigliera Dardano su: "Giornata mondiale contro la schiavitù minorile"

15.43 – Interviene Milani Luca

15.43- Interviene Dardano Mimma

Ora:15.49

Verbale: 284

N.Arg.: 9

DOMANDA D'ATTUALITA' N.: 2021/00442

OGGETTO: Domanda di attualità del consigliere Palagi su: "Il nemico alle porte... di Palazzo Vecchio? Ascoltare e tutelare la Polizia Municipale" – Rel. Ass. Martini

Proponente: Palagi Dmitrij

Relatore: Martini Alessandro

15.46 – Interviene Milani Luca

15:46 - Interviene: Palagi Dimitrij

15:47 – Interviene Milani Luca

15:47 - Interviene: Martini Alessandro

15:52 - Entra in aula: Pastorelli Francesco

15:53 – Interviene Milani Luca

15:53 - Interviene: Palagi Dimitrij

ALLEGATO N. 1 – Domanda d'attualità n. 2021/00442

Domanda di attualità

Gruppo consiliare: Sinistra Progetto Comune

Soggetti proponenti: Dmitrij Palagi

COMUNE DI FIRENZE
12 APRILE 2021
Interrogazione N. DAS 442
Interpellanze N. _____
Mozione / Q.D.G./RIS. N. _____

Oggetto: Il nemico alle porte... di Palazzo Vecchio? Ascoltare e tutelare la Polizia Municipale

Il sottoscritto consigliere comunale,

Letto sulla stampa digitale del 9 aprile 2021 e su quella cartacea del 10 aprile 2021 (su larga parte delle testate) della mobilitazione della Polizia Municipale, presente di fronte a Palazzo Vecchio nella giornata del 9 aprile 2021;

Incontrate le rappresentanze sindacali della Polizia Municipale e appreso direttamente da loro come il problema principale sia una carenza di ascolto e confronto da parte dell'Amministrazione, in particolare sul tema dei turni notturni;

Sottolineato come la Polizia Municipale e le sue rappresentanze sindacali:

- Non abbiano attivato alcuna mobilitazione quando è stato chiesto alle agenti e agli agenti di non indossare le mascherine per non spaventare la cittadinanza, durante le prime fasi della pandemia Covid-19;
- Non abbiano attivato alcuna mobilitazione quando sono state vittima di continue tensioni da parte della cittadinanza, con le agenti e gli agenti come unica realtà che imponeva di indossare la mascherina alle persone che non la stavano indossando, passeggiando per la città;
- Non richiedano alcun aumento salariale;
- Economicamente stiano organizzando numerose raccolte di solidarietà, sia all'interno del Corpo, che per la cittadinanza, come attesta anche l'assegno da 6mila euro donato al teatro L'Affratellamento;

Ritenuto grave che la Giunta abbia in passato utilizzato la Rete Civica per attaccare preventivamente le lavoratrici e i lavoratori, sapendo che alle rappresentanze sindacali non sono dati gli stessi strumenti per una replica;

Letta con preoccupazione, sui social, la reazione di tante persone, ostili alla mobilitazione della Polizia Municipale, perché avere un lavoro e un salario sarebbero un privilegio, anziché un diritto;

Considerato come il Comune di Firenze dovrebbe fare tutto ciò che gli è possibile per tutelare l'immagine della Polizia Municipale in quanto corpo al servizio della cittadinanza e servizio di prossimità, invece di strumentalizzare le agenti e gli agenti per operazioni improprie (quali operazioni antidroga e attività di ordine pubblico), abbandonando la categoria quando la stessa si presenta come classe lavoratrice, quale è;

Rilevato come la mobilitazione non abbia previsto alcuno sciopero e si concentri sulle condizioni di salute del personale della Polizia Municipale;

Aggiunto come un corpo di personale sottoposto a stress e malattie sul medio periodo sia destinato a compromettere i servizi stessi garantiti dalla Polizia Municipale, con un atteggiamento dell'Amministrazione che oltre che iniquo si dimostrerebbe miope;

Sottolineata l'ampia convergenza di diverse sigle sindacali rispetto alla mobilitazione oggetto della presente domanda di attualità;

INTERROGA L'AMMINISTRAZIONE PER SAPERE

Se abbia intenzione di garantire una soluzione alla mobilitazione della Polizia Municipale e delle sue rappresentanze sindacali;

Quando pensa di incontrare le rappresentanze sindacali della Polizia Municipale;

Se sia disponibile quantomeno a ipotizzare una discussione in merito alle novità che hanno riguardato i turni notturni, tra le festività di fine 2020 e il 2021, dato che il peggioramento delle condizioni di lavoro ha colpito lavoratrici e lavoratori già sottoposti all'esposizione della pandemia, tanto in termini sanitari, quanto in termini sociali.

Il Consigliere comunale,
Dmitrij Palagi

Ora:15.55

Verbale: 285

N.Arg.: 9

DOMANDA D'ATTUALITA' N.: 2021/00460

OGGETTO: Domanda di attualità della consigliera Moro Bundu su: "Vaccini invisibili" – Rel. Ass. Funaro

Proponente: Moro Bundu Antonella

Relatore: Funaro Sara

15.55 – Interviene Milani Luca

15:55 - Interviene: Moro Bundu Antonella

15:57 – Interviene Milani Luca

15:57 - Interviene: Funaro Sara

15:59 – Interviene Milani Luca

15:59 - Interviene: Moro Bundu Antonella

15:59 - Entra in aula: Bonanni Patrizia

ALLEGATO N. 1 – Domanda d'attualità n. 2021/00460

ALLEGATO N° 1
ARGOMENTO N° 285

Domanda di attualità

Gruppo consiliare: Sinistra Progetto Comune

Soggetto proponente: Antonella Bundu

Oggetto: Vaccini invisibili

COMUNE DI FIRENZE
12 APR 2021
Interrogazione N. DAT 460
Interpellanza N. _____
Mozione / O.D.G./RIS. N. _____

La sottoscritta Consigliera comunale,

Letto sulla stampa nazionale e locale Corriere Fiorentino 09.04.2021 Vaccini - *Soluzione d'emergenza* La Repubblica, 10.04.2021 "Vaccini, tutto in 10 giorni, Serve una terapia d'urto" Corriere della Sera "Lotta al Virus" 10.04.2021 e altri articoli che raccontano come senza un accesso massiccio alla vaccinazione della popolazione, non si può sperare di raggiungere l'immunità;

Preso atto che le competenze sul piano vaccinale non sono del Comune, ma che il Sindaco, in qualità di autorità sanitaria ha il compito di rispondere delle conseguenze sulla salute della cittadinanza

Constatato che ci sono diverse categorie di persone presenti sul territorio fiorentino e della città metropolitana che sono sprovvisti di uno status sanitario, non sono iscritti all'anagrafe cittadina, perché non hanno una residenza o perché sono in attesa o gli è stato negato un permesso di soggiorno e che fra di loro ci potrebbero essere delle persone che rientrano fra le categorie dei più fragili, per questioni di salute e/o per età anagrafica.

Considerato che all'interno delle carceri fiorentine una percentuale di detenute e detenuti non sono iscritti all'anagrafe sanitaria, alcuni di origine straniera senza status giuridico, altri italiani senza residenza

Richiamata la figura del garante comunale del diritto delle persone detenute che ha la funzione di assumere ogni iniziativa volta ad assicurare il diritto alla salute delle detenute e dei detenuti, negli istituti penali minorili e nei centri di prima accoglienza

INTERROGA IL SINDACO E LA GIUNTA PER SAPERE

Sulla base delle competenze che la legge gli affida a protezione di tutte le cittadine e i cittadini del territorio, se ci sia un piano condiviso con la Regione per arrivare a vaccinare anche queste persone, indipendentemente dal loro status giuridico ma in base alla fragilità

Qual è l'andamento della campagna vaccinale per le suddette categorie

La Consigliera comunale,
Antonella Bundu

Ora:16.01

Verbale: 286

N.Arg.: 9

DOMANDA D'ATTUALITA' N.: 2021/00461

OGGETTO: Domanda di attualità del consigliere Draghi su: "Problemi della raccolta porta a porta in via N. Da Tolentino" – Rel. Ass. Del Re

Proponente: Draghi Alessandro Emanuele

Relatore: Del Re Cecilia

16.02 – Interviene Milani Luca

16:02 - Interviene: Draghi Alessandro

16:02 - Entra in aula: Del Re Cecilia

16:03 – Interviene Milani Luca

16:03 - Interviene: Del Re Cecilia

16:07 – Interviene Milani Luca

16:07 - Interviene: Draghi Alessandro

ALLEGATO N. 1 – Domanda d'attualità n. 2021/00461

ALLEGATO N°	1
ARGOMENTO N°	286

DOMANDA DI ATTUALITA'

Soggetto proponente: Alessandro Draghi (FDI)

Soggetti firmatari:

Data: 11 Aprile 2021

COMUNE DI FIRENZE
12 APR 2021
Interrogazione N. <u>DAF 461</u>
Interpellanza N. _____
Mozione / O.D.G./RIS. N. _____

Oggetto: *problemi della raccolta porta a porta in via N. Da Tolentino*

Il sottoscritto Consigliere Comunale,

APPRESO dall'articolo del Corriere di Domenica 11 Aprile dal titolo: "in strada con rifiuti e striscioni";

DATO il progetto "Firenze Città circolare" che dal 15 Febbraio scorso coinvolge circa 10 mila cittadini del Quartiere 5;

RISCONTRATE molte segnalazioni da parte di comitati, consiglieri di opposizione del quartiere 5 rivolte ad Alia e rimaste inascoltate;

VERIFICATO che i bidoni distribuiti da Alia in via N. da Tolentino sono troppo ingombranti per coloro che vivono in appartamenti di moderate e piccole dimensioni;

CHIEDE AL SINDACO
E ALL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE

1) quali provvedimenti prenderà per risolvere il problema della raccolta porta a porta in via Niccolo da Tolentino

Ora:16.09

Verbale: 287

N.Arg.: 9

COMUNICAZIONE N.: 2021/00462

OGGETTO: Comunicazione del consigliere Conti su: "Non c'è economia senza salute pubblica, non sprechiamo l'occasione di una vera ripartenza".

16.09 – Interviene Milani Luca

16.09 – Interviene Conti Enrico

Ora:16.13

Verbale: 288

N.Arg.: 9

DOMANDA D'ATTUALITA' N.: 2021/00463

OGGETTO: Domanda di attualità della consigliera Giuliani su: "Mobilità ciclabile e sostenibile" – Rel. Ass. Giorgetti

Proponente: Giuliani Maria Federica

Relatore: Giorgetti Stefano

16.13 – Interviene Milani Luca

16:13 - Interviene: Giuliani Maria Federica

16:16 – Interviene Milani Luca

16:16 - Interviene: Giorgetti Stefano

16:18 – Interviene Milani Luca

16.18 – Interviene Giuliani Maria Federica

ALLEGATO N. 1 – Domanda d'attualità n. 2021/00463

Domanda d'attualità per il Consiglio Comunale del 12 aprile

M.Federica Giuliani

ALLEGATO N°	1
ARGOMENTO N°	288

COMUNE DI FIRENZE
12 APR 2021
Interrogazione N. DAT 463
Interpellanza N. _____
Mozione / O.D.G./RIS. N. _____

"Mobilità ciclabile e sostenibile"

Considerato che i vantaggi della mobilità ciclabile sono evidenti e sotto gli occhi di tutti, come si risulta dal rapporto di Legambiente 2021.

Dato che con la pandemia in corso si è assistito ad un incremento importante nell'uso della bicicletta, sia tradizionale che non, e ad un cambio sensibile nelle abitudini delle persone.

Visto che il suo uso risulta essere determinante non solo dal punto di vista ambientale, come dimostrato fin dalla legge regionale Toscana n.27 /2012, per una mobilità sostenibile.

Ritenuto che sia il momento di spingere sullo sviluppo delle ciclabili per far crescere la mobilità sostenibile creando le condizioni per arrivare ad una percentuale di spostamenti ciclabili a due cifre.

Evidenziato che per sostenere questo cambiamento il Comune di Firenze ha realizzato solo lo scorso anno 9,6 km di piste ciclabili pop-up.

Si chiede

-oltre alle piste ciclabili, non solo pop-up, già realizzate nel 2020, quali tratti siano in fase di realizzazione e quante siano state completate.

-se per le piste ciclabili pop-up sia previsto che diventino percorsi protetti in modo da garantire la fruibilità in sicurezza.

-quali mezzi siano stati previsti per far conoscere al meglio agli utenti gli itinerari ciclabili in sicurezza presenti in città al fine di avere una vera e propria rete, diffusa e capillare, mappata e fatta conoscere alla cittadinanza.

Ora: 16.19

Verbale: 289

DELIBERAZIONE N.: 2019/00009

OGGETTO: SERVIZI PUBBLICI LOCALI A RILEVANZA ECONOMICA: ISTITUZIONE DEL SERVIZIO DI BIKE SHARING COMPLEMENTARE AI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Soggetto/i proponente/i: Giorgetti Stefano

Ufficio proponente: DIREZIONE NUOVE INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

Parere Commissioni/CdQ: Comm. 6 - Favorevole - 25/03/2021 Collegio dei Revisori - 17/03/2021

16.19 – Interviene Milani Luca

16.19 – Interviene Giorgetti Stefano – illustra la delibera e l'emendamento di Giunta

16.27 – Interviene Milani Luca – informa che sono stati presentati n. 2 emendamenti alla delibera

16:27 - Interviene: Innocenti Alessandra

16:30 – Interviene Milani Luca

16:30 - Interviene: Draghi Alessandro – informa che ha presentato n. 1 emendamento

16:32 – Interviene Milani Luca

16:32 - Interviene: Cocollini Emanuele

16:37 – Interviene Milani Luca

16:37 - Interviene: Calistri Leonardo

16:41 – Interviene Milani Luca

16:41 - Interviene: Giuliani Maria Federica

16:45 – Interviene Milani Luca

16:45 - Interviene: Dardano Mimma

16:47 – Interviene Milani Luca

16:47 - Interviene: Palagi Dimitrij

16:52 – Interviene Milani Luca

16:52 - Interviene: Bussolin Federico

16:54 – Interviene Milani Luca

16:54 - Interviene: Pampaloni Renzo

16:58 – Interviene Milani Luca

16:58 - Interviene: Armentano Nicola

17:03 – Interviene Milani Luca

17:03 - Interviene: Masi Lorenzo

17:06 – Interviene Milani Luca

17:07 - Interviene: Giorgetti Stefano – illustra l'emendamento di Giunta, chiede l'immediata esecutività e replica

17:10 – Interviene Milani Luca – introduce l'emendamento n. 1 del consigliere Draghi e legge il parere tecnico e contabile

17:15 - Interviene: Draghi Alessandro – ritira l'emendamento n. 1 perché ha ricevuto pareri negativi

17:16 – Interviene Milani Luca – introduce l'emendamento n. 2 a firma Moro Bundu, Palagi e legge il parere tecnico e contabile

17:16 - Interviene: Palagi Dimitrij – illustra l'emendamento n. 2

17:18 – Interviene Milani Luca

17:18 - Interviene: Calistri Leonardo

17:20 – Interviene Milani Luca

17.20: Il Presidente pone in votazione l'emendamento n. 2 a firma Moro Bundu, Palagi

Presenti abilitati: 34

Favorevoli: 5

Contrari: 20

Astenuti: 1

Non Votanti: 8

17.21: Esito: respinto

Favorevoli:

Conti Enrico, De Blasi Roberto, Masi Lorenzo, Moro Bundu Antonella, Palagi Dimitrij

Contrari:

Armentano Nicola, Bianchi Donata, Bonanni Patrizia, Cali Francesca, Calistri Leonardo, Dardano Mimma, Di Puccio Stefano, Felleca Barbara, Fratini Massimo, Giorgetti Fabio, Giuliani Maria Federica, Innocenti Alessandra, Milani Luca, Pampaloni Renzo, Pastorelli Francesco, Perini Letizia, Piccioli Massimiliano, Ruffilli Mirco, Santarelli Luca, Sparavigna Laura

Astenuti:

Bocci Ubaldo

Non Votanti :

Asciuti Andrea, Bussolin Federico, Cellai Jacopo, Cocollini Emanuele, Draghi Alessandro, Monaco Michela, Montelatici Antonio, Tani Luca

17.22 – Interviene Milani Luca

17:22 - Interviene: Cocollini Emanuele

17:24 – Interviene Milani Luca

17:24 - Interviene: Pastorelli Francesco

17:24 – Interviene Milani Luca

17:24 - Interviene: Pastorelli Francesco

17:25 – Interviene Milani Luca

17:25 - Interviene: Innocenti Alessandra

17:27 – Interviene Milani Luca

17:27 - Interviene: Pampaloni Renzo

17:27 - Entra in aula: D'ambrisi Angelo

17:29 – Interviene Milani Luca

17:29 - Interviene: Palagi Dimitrij

17:30 – Interviene Milani Luca

17:30 - Interviene: Bianchi Donata

17:33 – Interviene Milani Luca
17:33 - Interviene: Draghi Alessandro
17:35 – Interviene Milani Luca
17:35 - Interviene: Giuliani Maria Federica
17:35 – Interviene Milani Luca
17:35 - Interviene: Armentano Nicola
17:37 – Interviene Milani Luca
17:37 - Interviene: Bussolin Federico
17:39 – Interviene Milani Luca
17:39 - Interviene: Moro Bundu Antonella
17:41 – Interviene Milani Luca
17:41 - Interviene: Calistri Leonardo
17:43 – Interviene Milani Luca

17.43: Il Presidente pone in votazione la proposta di delibera n. 9-2021 come emendata dalla Giunta

Presenti abilitati: 33

Favorevoli: 22

Contrari: 6

Astenuti: 3

Non Votanti: 3

17.43: Esito: approvata emendata

Favorevoli:

Armentano Nicola, Bianchi Donata, Bonanni Patrizia, Cali Francesca, Calistri Leonardo, Conti Enrico, D'ambrisi Angelo, Dardano Mimma, Di Puccio Stefano, Felleca Barbara, Fratini Massimo, Giorgetti Fabio, Giuliani Maria Federica, Innocenti Alessandra, Milani Luca, Pampaloni Renzo, Pastorelli Francesco, Perini Letizia, Piccioli Massimiliano, Ruffilli Mirco, Santarelli Luca, Sparavigna Laura

Contrari:

Asciuti Andrea, Bussolin Federico, Cocollini Emanuele, Monaco Michela, Montelatici Antonio, Tani Luca

Astenuti:

Bocci Ubaldo, Cellai Jacopo, Draghi Alessandro

Non Votanti: :

Masi Lorenzo, Moro Bundu Antonella, Palagi Dimitrij

17.45: Il Presidente pone in votazione l'immediata esecutività

Presenti abilitati: 31

Favorevoli: 21

Contrari: 3

Astenuti: 4

Non Votanti: 3

17.46: Esito: approvata

Favorevoli:

Armentano Nicola, Bianchi Donata, Cali Francesca, Calistri Leonardo, Conti Enrico, D'ambrisi Angelo, Dardano Mimma, Di Puccio Stefano, Felleca Barbara, Fratini Massimo, Giorgetti Fabio, Giuliani Maria Federica, Innocenti Alessandra, Milani Luca, Pampaloni Renzo, Pastorelli Francesco, Perini Letizia, Piccioli Massimiliano, Ruffilli Mirco, Santarelli Luca, Sparavigna Laura

Contrari:

Asciuti Andrea, Montelatici Antonio, Tani Luca

Astenuti:

Bussolin Federico, Cocollini Emanuele, Draghi Alessandro, Monaco Michela

Non Votanti:

Masi Lorenzo, Moro Bundu Antonella, Palagi Dimitrij

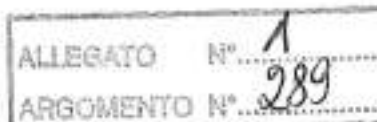
ALLEGATO N. 1 – Proposta di delibera n. 9-2021 con i relativi allegati

ALLEGATO N. 2 – Emendamento di Giunta

ALLEGATO N. 3 – Emendamento n. 1 del consigliere Draghi - ritirato

ALLEGATO N. 4 – Emendamento n. 2 dei consiglieri Bundu, Palagi – respinto

ALLEGATO N. 5 – Delibera n. 9-2021 – approvata emendata



DELIBERAZIONE N. DC/ (PROPOSTA N. DPC/2021/00009)

ESTRATTO DAL VERBALE DEL CONSIGLIO COMUNALE DEL

ARGOMENTO N.

Oggetto: SERVIZI PUBBLICI LOCALI A RILEVANZA ECONOMICA: ISTITUZIONE DEL SERVIZIO DI BIKE SHARING COMPLEMENTARE AI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

IL CONSIGLIO

Premesso che:

- con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 55 del 11/11/2019 è stato approvato il Documento Unico di Programmazione (DUP), aggiornato per il triennio 2020-2022, contenente, fra l'altro, l'elenco annuale ed il programma triennale dei lavori pubblici 2020/2022;
- con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 6 del 22/02/2021 sono stati approvati i Documenti di programmazione 2021-2023: approvazione note di aggiornamento al DUP - bilancio finanziario- nota integrativa e piano triennale investimenti;

Vista la normativa vigente in materia di servizi pubblici locali ed in particolare:

- il Testo Unico delle Leggi sull'ordinamento degli Enti Locali, D.Lgs. n. 267/2000;
- l'art. 34 D.L. 179/2012 e s.m.i., il quale al comma 20 dispone che *"per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblica sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste"*;
- l'art. 13 comma 25 bis del D.L. 23 dicembre 2013, n. 145, che dispone l'invio della suddetta relazione all'Osservatorio per i servizi pubblici locali istituito presso il Ministero dello sviluppo economico;
- la Direttiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione;
- il D.Lgs. n. 50/2016 "Codice dei contratti pubblici" ed in particolare la parte III (artt. 164-177) riferita ai "Contratti di concessione";

Considerato, in particolare, che l'art. 42 del D.Lgs. 267/2000 attribuisce al Consiglio Comunale la competenza per gli atti di organizzazione e concessione dei servizi pubblici;

Rilevato che la disciplina, anche comunitaria, in materia di servizi pubblici locali qualifica i *"servizi pubblici locali di interesse economico generale"* o *"servizi di interesse economico generale di ambito locale"* quei servizi erogati o

suscettibili di essere erogati dietro corrispettivo economico su un mercato, che non sarebbero svolti senza un intervento pubblico o sarebbero svolti a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che vengono assunti, con provvedimento motivato dell'ente competente, come necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni delle comunità locali, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale;

Richiamato il D.Lgs. 50/2016 (nuovo Codice degli appalti/concessioni), che ha recepito anche la disciplina comunitaria in materia, che definisce la «concessione di servizi» un *contratto a titolo oneroso stipulato per iscritto in virtù del quale una o più stazioni appaltanti affidano a uno o più operatori economici la fornitura e la gestione di servizi ... riconoscendo a titolo di corrispettivo unicamente il diritto di gestire i servizi oggetto del contratto o tale diritto accompagnato da un prezzo, con assunzione in capo al concessionario del rischio operativo legato alla gestione dei servizi;*

Dato atto che, in virtù delle suddette competenze, l'Organo consiliare è chiamato a decidere sulle modalità di gestione dei servizi a rilevanza economica;

Rilevato che, secondo la normativa dell'Unione Europea gli enti locali possono affidare la gestione dei servizi pubblici locali attraverso:

- affidamento a terzi mediante procedure di gara ad evidenza pubblica secondo le disposizioni in materia di appalti e concessioni di servizi;
- affidamento diretto a società miste, in cui il socio privato sia stato selezionato attraverso una gara a doppio oggetto, finalizzata cioè alla scelta del partner e all'affidamento della specifica attività di gestione del servizio;
- affidamento in house o gestione in economia.

Ricordato che:

- è compito dello Stato e degli Enti pubblici locali promuovere politiche di sviluppo sostenibile che garantiscano la salvaguardia dell'ambiente in cui vive ed opera l'uomo, a beneficio delle generazioni presenti e future, guidate da un'appropriate azione amministrativa;
- tra gli obiettivi di un'efficace politica di sviluppo sostenibile rientra la salvaguardia e la protezione dell'ambiente dai fenomeni dell'inquinamento, ed in particolare dell'inquinamento atmosferico;
- le politiche europee richiedono agli Stati membri di porre in essere un insieme di coerenti interventi di lotta all'inquinamento;

Tenuto conto che, nella logica dell'intermodalità dei diversi mezzi di trasporto, il Bike Sharing, configurandosi

quale servizio complementare al trasporto pubblico locale, rappresenta una importante alternativa al mezzo di trasporto privato a motore, oltre a contribuire alla pianificazione strategica in termini di mobilità;

Ricordato, al riguardo, che il Bike Sharing è un sistema che permette al pubblico di accedere all'utilizzo di una flotta di biciclette distribuita sul territorio all'interno di un'area operativa, in modalità *free flow* ed eventualmente presso prefissate stazioni/aree di prelevamento e la restituzione delle stesse biciclette in modalità self-service, anche in posizioni diverse da quella di prelievo;

Dato atto che, di norma, questi sistemi sono strutturati per dare ai cittadini la possibilità di compiere spostamenti da punto a punto per brevi periodi di tempo, lasciando poi disponibile la bicicletta per i successivi utilizzatori del servizio e che quindi non si tratta di un servizio di noleggio di biciclette ma di un vero e proprio sistema di trasporto pubblico non motorizzato che completa e amplia l'offerta di servizi di trasporto pubblico tradizionali, grazie alla sua flessibilità di utilizzo

Dato atto che lo sviluppo della mobilità sostenibile è altresì uno dei principali obiettivi indicati anche nella programmazione regionale e che, nell'ambito dei programmi di intervento per il miglioramento della qualità ambientale sono menzionate le iniziative di mobilità sostenibile, fra cui il Bike Sharing;

Richiamato il Documento Unico di Programmazione 2020-2022 – DUP Sezione Strategica del Comune di Firenze che all'Indirizzo Strategico 1. *Mobilità Intermodale* pone l'obiettivo di realizzare un sistema di mobilità integrato e sostenibile e di favorire la mobilità ciclabile ed i sistemi per una sharing city, promuovendo sempre più una mobilità sostenibile che comporti non solo lo sviluppo delle grandi infrastrutture, ma anche l'individuazione di sistemi di mobilità complementari ed intermodali rispetto al sistema tranviario e la promozione e diffusione di punti di interscambio fra biciclette e tramvia o TPL;

Dato atto che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, adottato dalla Città Metropolitana di Firenze con Atto del Sindaco Metropolitano n. 33 del 01/08/2019 e ratificato con delibera del Consiglio metropolitano n. 60/2019 del 23/10/2019, individua il Bike Sharing a flusso libero come una importante leva per l'incremento della mobilità sostenibile;

Rilevato in particolare che il PUMS, nel prendere atto di come Firenze sia stata la prima città in Italia ad aver introdotto il servizio di Bike Sharing *free flow* e sia caratterizzata da un elevato livello di adesione al servizio, individua come prossimo sviluppo necessario l'introduzione di un sistema di Bike Sharing a flusso libero con biciclette a pedalata assistita, in considerazione del fatto che la propulsione aggiuntiva data dal motore elettrico permette di percorrere distanze molto lunghe o superare dislivelli importanti e ciò, in una città come Firenze, può costituire un fattore decisivo per decidere di utilizzare la bicicletta per andare al lavoro, anche come sostituto dello scooter, coniugando il rispetto dell'ambiente ed il benessere fisico;

Richiamata la Deliberazione della Giunta Comunale n. 231/2017 in cui sono state sintetizzate le misure già intraprese dall'Amministrazione Comunale con riferimento al Bike Sharing;

Dato atto che, sulla base degli indirizzi di cui alla Deliberazione della Giunta sopra richiamata, la Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità ha provveduto, tramite appositi avvisi pubblici per manifestazione di interesse, all'individuazione dei soggetti interessati a svolgere il servizio di Bike Sharing a flusso libero nel territorio comunale, in regime di mercato, provvedendo alle relative autorizzazioni, con conseguente avvio del servizio nel mese di agosto 2017;

Rilevato che fra gli operatori che hanno manifestato interesse al servizio di cui trattasi dal 2017 ad oggi, è rimasto attivo solo un operatore che ha implementato un servizio caratterizzato da un ampio livello di adesione che, tuttavia, non è in grado di rispondere pienamente, in maniera autonoma, agli obiettivi di miglioramento di questa tipologia di servizio di trasporto che l'Amministrazione intende perseguire, in particolare:

- un consistente incremento delle biciclette a pedalata assistita (*e-bike*) che, pur presentando costi di acquisto e di gestione decisamente più elevati di quelle standard, aumentano sensibilmente il raggio di azione e l'attrattività di questo servizio di trasporto anche per categorie di utenti più ampie di quelle tradizionalmente interessate;
- la possibile estensione dell'area operativa del servizio (con particolare riferimento all'utilizzo delle *e-bike*) per far sì che ulteriori aree significative della città possano beneficiare pienamente di questa modalità di trasporto divenuta essenziale;
- il contenimento delle tariffe del servizio entro determinati limiti giudicati accettabili dall'Amministrazione comunale;
- la piena integrazione del sistema del Bike Sharing all'interno del sistema dei servizi di mobilità fruibili nel Comune di Firenze tramite con le app comunali di *mobility as a service*;

Ritenuto, al riguardo, che il servizio di Bike Sharing debba essere svolto in condizioni differenti rispetto all'attuale modalità, implementando i miglioramenti sopra richiamati, al fine di garantire una effettiva continuità ed una più ampia accessibilità fisica ed economica al servizio che, pertanto, necessita di un significativo sviluppo e rimodulazione anche a livello qualitativo per assicurare la soddisfazione dei crescenti bisogni della cittadinanza;

Tenuto conto che, in relazione all'evoluzione dei bisogni della cittadinanza e in particolare a seguito dell'emergenza sanitaria Covid-19, è divenuto urgente far fronte alla domanda di mobilità dei cittadini garantendo, in tutte le diverse forme di mobilità urbana, il rispetto delle nuove disposizioni comportamentali, di cui la principale è quella relativa alla necessaria distanza di sicurezza da mantenere tra le persone che chiedono di salire sui mezzi del trasporto pubblico locale;

Rilevato che questa disposizione influisce negativamente sulla capacità di mobilità che è possibile assicurare alla cittadinanza tramite il servizio di trasporto pubblico locale, essendovi una riduzione significativa di passeggeri che possono essere trasportati;

Ritenuto pertanto che sia esigenza primaria del Comune di Firenze aumentare l'offerta di forme di mobilità alternative nel territorio comunale, tra le quali la mobilità ciclistica rappresenta sicuramente una fattispecie di

fondamentale importanza;

Dato atto, in particolare, della necessità di:

- disporre di un servizio capillare, erogato su una ampia scala territoriale e dotato anche di un elevato numero di biciclette a pedalata assistita (*e-bike*), disponibili su un'area molto estesa, per poter consentire l'utilizzo anche ai cittadini che hanno necessità di percorrere distanze maggiori all'interno del territorio comunale, divenendo pertanto una alternativa possibile all'utilizzo del veicolo privato a motore e complementare al servizio di TPL tradizionale;
- una organizzazione del servizio che consenta di incentivare i comportamenti maggiormente virtuosi con riferimento alla disciplina della sosta delle biciclette, che devono essere rese disponibili e ricollocate preferibilmente in spazi appositamente destinati al Bike Sharing e diffusi sul territorio, al fine di ridurre i fenomeni di degrado e disordine, soprattutto nel centro storico;
- garantire un servizio di elevata qualità con tariffe accessibili e contenute entro determinati limiti giudicati accettabili dall'Amministrazione comunale;
- disporre dei dati puntuali sull'utilizzo del servizio e di una piena integrazione del sistema del Bike Sharing all'interno del sistema dei servizi di mobilità fruibili nel Comune di Firenze, realizzando un servizio pienamente integrato con le app comunali di *mobility as a service* per la consultazione dell'offerta in tempo reale, la prenotazione, l'acquisto e la fruizione del servizio.

Dato atto tuttavia che il servizio, con queste caratteristiche, non può essere svolto sul mercato senza un intervento pubblico e senza l'erogazione di un corrispettivo economico, in quanto i livelli qualitativi sopra descritti comportano un incremento dei costi di gestione non compatibile con l'equilibrio economico-finanziario del servizio, a meno del ricorso ad un significativo incremento tariffario che rischierebbe però di ridurre l'utenza e dunque le ricadute positive per la mobilità urbana;

Preso atto a tal riguardo della "Relazione tecnico-economica" allegata alla presente Deliberazione nella quale viene esaminato l'equilibrio economico-finanziario del servizio nella ipotesi di introduzione di 600 biciclette a pedalata assistita e si conclude sulla necessità di prevedere, quale contributo pubblico, un corrispettivo quantificato nella misura di € 800.000 per un periodo triennale, ferma restando l'incidenza dei ricavi da tariffa (riferita al periodo pre-covid19);

Ritenuto, pertanto, in considerazione delle esigenze di cui sopra, nonché valutati gli effetti positivi in termini di riduzione del traffico veicolare, del carico sull'utilizzo dei mezzi pubblici, nonché di riduzione dell'inquinamento atmosferico, dotare il Comune di Firenze di un sistema di Bike Sharing di ultima generazione e funzionante anche in assenza di stazioni fisse (c.d. *free flow*), da realizzarsi attraverso la concessione dell'acquisizione, messa in servizio, manutenzione e gestione del sistema a uno degli operatori presenti sul mercato internazionale;

Dato atto che attraverso la realizzazione del sistema di Bike Sharing sopra descritto il Comune di Firenze, a fronte del contributo pubblico erogato, persegue il conseguimento dei seguenti benefici per la collettività amministrata:

- la riduzione dei tempi di spostamento in confronto ai modi alternativi di trasporto quali la pedonalità, la

bicicletta di proprietà e l'auto;

- un trasferimento modale dal mezzo privato al modo "bici" e al modo "pubblico+bici", determinato dalla disponibilità del Bike Sharing per coprire l'ultimo miglio, che può rendere maggiormente competitivo l'uso del trasporto pubblico rispetto al mezzo privato, con conseguente riduzione della congestione e dei livelli di inquinamento acustico ed atmosferico dell'ambiente urbano;
- la riduzione dell'affollamento dei mezzi del trasporto pubblico, particolarmente rilevante in un contesto di emergenza sanitaria come quello attuale;
- l'incremento di benessere fisico per l'uso dei modi attivi, sia per gli utenti del sistema che per coloro che sono indotti ad un maggior uso della bicicletta, per l'effetto generale di maggiore diffusione della modalità ciclistica che la presenza del Bike Sharing promuove;
- l'eliminazione del rischio di furto e la riduzione dei costi d'uso della bicicletta di proprietà;
- l'incremento di accessibilità di molte destinazioni, specialmente nel centro storico, ed il conseguente sviluppo del diritto alla mobilità;
- la promozione dell'uso della bicicletta grazie alla maggior visibilità dei veicoli e ad una rinnovata percezione delle caratteristiche positive di tale mezzo;
- il miglioramento dell'immagine della città, per la capacità di dotarsi di soluzioni di trasporto innovative e sostenibili;

Ritenuto che, per l'affidamento del servizio in concessione, per 3 anni (con facoltà da parte dell'Amministrazione Comunale di prolungamento per ulteriori 3 anni), si farà ricorso alle procedure previste dal Codice dei Contratti in materia di concessioni sulla base di un progetto dettagliato da approvare con Deliberazione della Giunta comunale secondo gli indirizzi del presente atto;

Stabilito che il progetto del sistema di Bike Sharing a flusso libero da mettere in esercizio, conformemente a quanto previsto dalla Relazione allegata, in analogia con i sistemi più innovativi e di maggiore successo, dovrà prevedere le seguenti caratteristiche:

- un sistema di bloccaggio automatizzato delle biciclette, attivabile da remoto tramite applicazione per smartphone, concepito in maniera tale che la bicicletta possa essere parcheggiata senza essere necessariamente legata a un supporto (rastrelliera) e che consenta agli utenti di depositare o prelevare le biciclette in qualsiasi punto dell'area operativa in cui ciò sia permesso in base all'organizzazione del servizio;
- un sistema di tracciamento, mediante GPS o altra tecnologia analoga, che individui in continuo con precisione la posizione della bicicletta (funzionale sia all'utilizzo ordinario che in caso di furto);
- una app per smartphone per l'accesso al servizio da parte degli utenti, che identifichi in maniera univoca l'utilizzatore e che permetta di visualizzare le biciclette disponibili, prenotarle, sbloccarle a inizio utilizzo e bloccarle al termine, pagare la tariffa, segnalare guasti, malfunzionamenti o comportamenti scorretti da parte di altri utenti;

- l'applicazione dovrà inoltre consentire agli utenti di individuare le postazioni di sosta riservata istituiti dall'Amministrazione Comunale per i servizi di sharing e di fornire informazioni in tempo reale per l'utenza;
- il sistema di gestione del Bike Sharing dovrà permettere inoltre il monitoraggio in tempo reale del livello di occupazione dei posti di sosta riservata attraverso comunicazione remota;
- il sistema di gestione del Bike Sharing dovrà supportare funzioni di geo-fencing in modo da poter definire dei perimetri virtuali, associati ad aree geografiche del territorio comunale, allo scopo di consentire la differenziazione tariffaria o l'inibizione del rilascio delle biciclette in alcune porzioni interne/esterne dell'area operativa;
- una struttura tariffaria che incentivi i viaggi brevi per massimizzare il numero di spostamenti per bicicletta al giorno e forme agevolate di accesso al servizio, incluse forme di abbonamento differenziate e titoli di diversa durata per assicurare la massima adesione al servizio;
- una struttura tariffaria che permetta di incentivare la sosta all'interno degli stalli riservati istituiti dall'Amministrazione Comunale per i servizi di sharing, anche allo scopo di poter estendere l'operatività del servizio in zone periferiche;
- un'area operativa, avente estensione complessiva non inferiore a 15 kmq, all'esterno della quale sia impedito il rilascio delle biciclette mediante inibizione del sistema di blocco o mediante l'applicazione di una tariffa particolarmente elevata;
- un'area operativa ben calibrata rispetto alle caratteristiche del tessuto urbano, in modo da poter fornire un servizio accessibile a quanti più cittadini possibile ma evitando nel contempo aree estremamente rade più soggette a fenomeni di vandalismo o dove le biciclette possano rimanere inutilizzate per lunghi periodi di tempo;
- un'area operativa articolata anche in più perimetri chiusi, allo scopo ad esempio di includere piccole porzioni di aree periferiche del centro abitato collocate lungo direttrici viarie rilevanti oppure in prossimità di specifici punti di interesse;
- un sistema di pagamento elettronico sicuro ed identificabile;
- una articolazione temporale del servizio estesa continuativamente per tutti i giorni dell'anno 24 ore su 24, con continuità e regolarità.
- l'interoperabilità con i servizi di mobilità fruibili nel Comune di Firenze e la piena integrazione con le app comunali di infomobilità e *mobility as a service*.

Ritenuto che, in base alle caratteristiche del servizio descritte in precedenza e tenuto conto delle attuali condizioni di mercato, il servizio che si intende sviluppare non sarebbe svolto nella forma richiesta senza intervento pubblico e senza l'erogazione di un corrispettivo economico o che, comunque, sarebbe svolto a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che il Comune di Firenze assume come necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni della comunità locale sopra evidenziati, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale.

Precisato quindi che, in virtù dell'interesse economico generale che si riconosce al servizio di Bike Sharing, complementare a quelli di trasporto pubblico tradizionali, sulla base del progetto della Giunta i competenti uffici provvederanno agli atti necessari per la concessione dello stesso servizio, limitatamente al periodo di concessione previsto, a soggetto individuato con procedura a evidenza pubblica e con le modalità che saranno individuate in sede di gara;

Dato atto che, in considerazione della natura e della dimensione dei luoghi della città di Firenze ed in particolare del suo centro storico, riconosciuto dall'UNESCO Patrimonio dell'Umanità, della limitatezza degli spazi disponibili sulla viabilità pubblica destinati o destinabili a sosta per le biciclette e della necessità di operare il servizio con una dimensione della flotta che consenta l'ottimizzazione dei costi a fronte della domanda potenziale, in attuazione del principio di necessario bilanciamento fra i diversi interessi contrapposti, pubblici e privati, risulta necessario che l'Amministrazione comunale assuma la titolarità del servizio in esame e proceda quindi ad affidarlo in concessione ad un unico operatore economico, con diritto di esclusiva allo svolgimento del servizio nel territorio comunale, limitatamente al periodo di concessione previsto e con le precisazioni di seguito riportate;

Specificato che, per quanto attiene alla autorizzazione in essere, rilasciata con Provvedimento Dirigenziale 2017/D/05083, l'operatore già autorizzato potrà proseguire la propria attività fino alla scadenza del provvedimento di autorizzazione (30 giugno 2022) e che pertanto, fino a tale data, il servizio oggetto di concessione non sarà svolto in via esclusiva ma dovrà coesistere con quello relativo alla autorizzazione rilasciata;

Ritenuto, quindi, di dare indirizzo alla Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità di predisporre i provvedimenti necessari per l'istituzione di un innovativo servizio di Bike Sharing secondo le indicazioni sopra riportate e secondo quanto sarà contenuto nel progetto da approvare da parte della Giunta, provvedendo alla procedura di gara per l'affidamento in concessione del servizio e alla successiva gestione del contratto di concessione;

Vista la "Relazione ex Art. 34", allegata quale parte integrante al presente provvedimento, redatta dai competenti uffici ai sensi del richiamato art. 34, comma 20, del D.L. 179/12, al fine di:

- dare conto delle ragioni della scelta in merito alla modalità di affidamento,
- dare conto della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta;

- specificare gli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche previste;

Dato atto che la suddetta "Relazione ex Art. 34" risulta coerente con gli indirizzi forniti nella presente deliberazione e sarà pubblicata sul sito internet del Comune di Firenze ed inviata all'Osservatorio per i Servizi Pubblici Locali Istituito presso il Ministero per lo Sviluppo Economico in ottemperanza al D. L. 23 dicembre 2013 n. 145, art. 13 comma 25-bis;

Dato atto che nell'ambito del Programma Operativo Nazionale per le città Metropolitane PON Metro 2014-2021 a seguito dell'emergenza Covid-19 è stata consentita agli Enti assegnatari dei finanziamenti una rimodulazione degli interventi previsti nel Piano Operativo a favore di azioni volte specificatamente a contrastare l'emergenza sanitaria e che il Comune di Firenze, nell'ambito dell'Asse 2 relativo alla mobilità, è stato autorizzato ad impiegare l'importo di € 400.000,00 per la realizzazione ed attivazione di un sistema di Bike Sharing con l'utilizzo di biciclette a pedalata assistita;

Rilevato che, per quanto attiene gli aspetti economico finanziari:

- le somme disponibili quale contributo all'investimento del concessionario necessario a garantire l'equilibrio complessivo della concessione ammontano a Euro 800.000,00 per il primo triennio e sono disponibili sull'annualità 2021 ai C.O. 200245 e 200364 per la quota parte finanziata con risorse disponibili dell'Amministrazione Comunale ed al C.O. 200243 per la quota parte finanziata con risorse PON Metro;
- per quanto riguarda il fabbisogno del triennio successivo, qualora ricorrano i presupposti, al rinnovo eventuale della concessione potrà darsi seguito previo stanziamento di apposite risorse da reperire sul bilancio dell'Ente;

Preso atto del parere favorevole dell'Organo di Revisione Contabile, conservato in atti, reso ai sensi dell'art. 239 comma 1, lett. b) punto 3 del D.Lgs. n. 267/2000 in data ----;

Preso atto dei pareri favorevoli relativi alla regolarità tecnica e contabile del presente atto ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267/2000 ss.mm;

Ritenuto di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs. 267/2000, in modo da consentire la tempestiva adozione dei provvedimenti conseguenti;

Visto l'art. 42 del D.Lgs. 267/2000 ss.mm. (TUEL);

DELIBERA

- 1) **Di dare atto** che, tenuto conto delle attuali condizioni di mercato e degli obiettivi di miglioramento del servizio illustrati in narrativa, il servizio di Bike Sharing che si intende sviluppare nel Comune di Firenze non sarebbe svolto nella forma richiesta senza intervento pubblico e senza l'erogazione di un corrispettivo economico o che, comunque, sarebbe svolto a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza che il Comune di Firenze assume come necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni della comunità locale, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale;
- 2) **Di dare atto** che, nell'attuale contesto normativo, è consentito l'affidamento in concessione dei servizi in esame;
- 3) **Di disporre** pertanto, in virtù dell'art.42, D. Lgs. n.267/2000 in materia di competenze del Consiglio Comunale relativamente ai servizi pubblici e visto l'art. 34 del decreto-legge n. 179/2012, commi da 20 a 27 in merito alle modalità di gestione dei servizi a rilevanza economica, che l'Amministrazione Comunale assuma in via esclusiva la titolarità del servizio pubblico di Bike Sharing e provveda ad affidarne la realizzazione e gestione in regime di concessione, conformemente alle caratteristiche essenziali indicate nella Relazione Tecnico-economica allegata parte integrante al presente provvedimento;
- 4) **Di dare atto** che, per le motivazioni espresse in narrativa, risulta necessario per l'A.C. affidare la suddetta concessione di servizio pubblico ad un unico operatore economico, con diritto di esclusiva allo svolgimento del servizio nel territorio comunale, limitatamente al periodo di concessione previsto e salva la prosecuzione del servizio attualmente in atto, di cui al Provvedimento Dirigenziale 2017/DD/05083, fino al termine del periodo autorizzato;
- 5) **Di prendere atto** della "Relazione ex Art. 34", allegata quale parte integrante al presente provvedimento, redatta dai competenti uffici ai sensi dell'art. 34, comma 20, del D.L. 179/12;
- 6) **Di dare atto** che la suddetta "Relazione ex Art. 34" risulta coerente con gli indirizzi forniti nella presente deliberazione e sarà pubblicata sul sito internet del Comune di Firenze ed inviata all'Osservatorio per i Servizi Pubblici Locali istituito presso il Ministero per lo Sviluppo Economico in ottemperanza al D. L. 23 dicembre 2013 n. 145, art. 13 comma 25-bis;
- 7) **Di dare mandato** alla Giunta Comunale di procedere alla definizione in dettaglio delle concrete modalità con cui si ritiene di effettuare il servizio nonché di determinare i corrispettivi e le caratteristiche salienti del sistema tariffario, in conformità agli indirizzi del presente atto e nei limiti degli stanziamenti resi disponibili, predisponendo ed approvando il progetto relativo;
- 8) **Di dare mandato** alla Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità di predisporre i provvedimenti necessari per l'istituzione di un innovativo servizio di Bike Sharing secondo quanto sarà contenuto nel progetto da approvare da parte della Giunta, provvedendo alla procedura di gara per l'affidamento in concessione del servizio e alla successiva gestione del contratto di concessione;
- 9) **Di autorizzare** la spesa complessiva di euro 800.000,00 per il primo triennio di concessione, quale contributo all'investimento del concessionario, disponibili ai C.O. 200245 e 200364 per la quota parte finanziata con risorse

- disponibili dell'Amministrazione Comunale ed al C.O. 200243 per la quota parte finanziata con risorse PON Metro;
- 10) **Di dare atto che**, per quanto riguarda il fabbisogno del triennio successivo, qualora ricorrano i presupposti, al rinnovo eventuale della concessione potrà darsi seguito previo stanziamento di apposite risorse da reperire sul bilancio dell'Ente;
- 11) **Di dichiarare** la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.134, comma 4, del D.lgs.18 agosto 2000, n. 267, in modo da consentire la tempestiva adozione dei provvedimenti conseguenti

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA	
Si esprime parere di regolarità tecnica favorevole ai sensi dell'art.49 c.1 del T.U.E.L.	
Data 27/02/2021	Il Dirigente / Direttore Carone Giuseppe
PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE	
Si esprime parere di regolarità contabile favorevole ai sensi dell'art.49 c.1 del T.U.E.L.	
Data 02/03/2021	Il Dirigente / Direttore Cassandrini Francesca

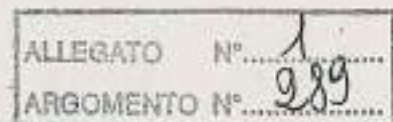
ALLEGATI INTEGRANTI

Relazione art 34_signed.pdf - de2171c8b958d3b58bc1d0ca941b85ff61d75f508ca4dfc1a564109c09958dd6
Relazione tecnico-economica con Appendice_signed.pdf - 62d92abf830751b7eb8ef61c00e393a495f4651b42f9440059146e6a5f31d13e

IL SEGRETARIO GENERALE

IL PRESIDENTE

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE
PER LA CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO



DI BIKE SHARING A FLUSSO LIBERO NEL COMUNE DI FIRENZE

Relazione Tecnico - economica.

1. PREMESSA

La presente Relazione è redatta a supporto della Deliberazione del Consiglio Comunale relativa alla istituzione di un servizio pubblico di bike sharing a flusso libero nel Comune di Firenze ed alla concessione in via esclusiva dello stesso ad un operatore economico mediante procedura ad evidenza pubblica ed ha lo scopo:

- sotto il profilo **tecnico**, di individuare le principali caratteristiche del servizio necessarie al raggiungimento degli obiettivi di mobilità sostenibile che il Comune di Firenze si prefigge mediante il servizio in esame;
- sotto il profilo **economico**, di individuare il corrispettivo da versare al concessionario per garantire l'erogazione del servizio secondo i livelli quantitativi e qualitativi prefissati ed il rispetto degli obblighi di servizio pubblico definiti dall'Amministrazione, garantendo al contempo l'equilibrio economico-finanziario della concessione, tenuto conto dei ricavi generati dalle tariffe pagate direttamente dagli utenti.

2. L'ATTUALE SITUAZIONE DEL SERVIZIO DI BIKE-SHARING A FIRENZE

L'attivazione di un efficiente servizio di bike sharing ha rappresentato per diversi anni uno degli obiettivi primari dell'Amministrazione Comunale per il miglioramento della mobilità cittadina e la riduzione delle emissioni inquinanti. Detto servizio è stato inteso dall'Amministrazione come complementare ai servizi di trasporto pubblico locale già in essere, soprattutto a seguito della rilevante trasformazione della mobilità cittadina determinata dall'entrata in esercizio della tranvia fiorentina nonché dall'istituzione ed ampliamento delle aree pedonali nel centro storico cittadino e della graduale transizione verso modalità di spostamento più sostenibili.

Per diversi anni, in quasi tutte le città d'Italia dove il servizio era attivo, esso era strutturato nella forma del "bike sharing a postazione fissa" ossia con prelievo e riconsegna delle bici in postazioni predeterminate, dotate di stalli di aggancio fissati alla pavimentazione stradale. L'attivazione di un sistema a postazione fissa comporta dei costi significativi dal punto di vista della realizzazione ed allaccio ai sottoservizi delle singole postazioni nonché, in fase di esercizio, condiziona notevolmente la fruibilità per l'utenza, vincolando i punti di presa/rilascio delle bici sul territorio.

Nell'anno 2017 in conformità ai predetti obiettivi di miglioramento della mobilità e valutati gli effetti positivi in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico e del traffico veicolare, l'Amministrazione Comunale ha ritenuto utile intraprendere un'azione esplorativa del mercato, tesa ad individuare operatori privati interessati all'esercizio dell'attività di bike sharing cosiddetto a "flusso libero" (free flow), previa autorizzazione allo svolgimento del servizio da parte della Amministrazione Comunale. Con tale nuova impostazione, resa possibile dai progressi dei sistemi di posizionamento veicolare e dalla diffusione degli smartphone in grado di supportare applicazioni di georeferenziazione e pagamento, da un lato si riducono i costi di investimento dall'altro il servizio diviene più flessibile e capillare, in quanto vi è una maggiore diffusione sul territorio delle biciclette da noleggiare.

L'Amministrazione ha quindi definito gli indirizzi del servizio da attuare con Deliberazione n. 231/2017 e ha dato avvio ad una procedura di selezione degli operatori interessati a svolgere il servizio di bike

sharing, senza oneri a carico dell'Amministrazione, mediante una manifestazione di interesse, a seguito della quale, con Determinazione Dirigenziale n. 5083/2017 (successivamente integrata con la D.D. 8222/2017) è stata rilasciata l'autorizzazione allo svolgimento del servizio di bike sharing a flusso libero con 4000 biciclette alla società Idri Bk Srl. E' stata poi rilasciata ulteriore autorizzazione allo svolgimento del servizio a favore della società Beebike Italy S.r.l. mediante D.D. 8361/2017; ben presto però tale operatore ha comunicato la rinuncia allo svolgimento del servizio. Tutti gli altri operatori che inizialmente avevano manifestato interesse al servizio non hanno dato seguito alla richiesta ed oggi non sono più presenti sul mercato.

Il servizio di bike sharing a flusso libero è stato quindi avviato nella città di Firenze dalla soc. Idri BK S.r.l. (ora Società RIDEMOVI S.R.L) a partire dal 2 agosto 2017 con 500 biciclette standard (a trazione muscolare), implementate nei mesi successivi sino al raggiungimento delle 4000 complessivamente autorizzate.

Con provvedimento dirigenziale 2017/DD/08222 è stato inoltre approvato il disciplinare di esercizio vigente;

Come evidenziato nel grafico sottostante il numero di noleggi si è rapidamente impennato sino a raggiungere nel mese di ottobre 2017 anche la media di 9000 noleggi/giorno, molto probabilmente per l'"effetto novità" dell'introduzione del nuovo servizio. Il servizio ha subito una significativa flessione in termini di noleggi durante i mesi invernali per poi risalire in primavera 2018 raggiungendo valori medi di oltre 7000 noleggi.

Al di là della fisiologica flessione dei noleggi durante l'inverno a causa delle condizioni meteo meno favorevoli, nell'anno 2019 si sono riscontrati valori dei noleggi significativamente più bassi degli anni precedenti e contenuti entro i 5000 noleggi giornalieri anche nella fase estiva. Ciò potrebbe essere in parte dovuto alla elevata piovosità del 2019, notevolmente superiore alla media degli ultimi decenni. Seguono valori medi dell'inverno 2019-2020 attorno ai 1800 noleggi, sino al mese di febbraio 2020, cui è seguito il periodo di notevole riduzione dell'attività a seguito del lockdown per la prevenzione della diffusione del Covid 19. Nei tre mesi estivi del 2020 si registrano valori medi dei noleggi giornalieri pari a circa 1200, evidentemente ancora affetti dalle restrizioni alla mobilità connesse all'emergenza sanitaria.

In buona sostanza il servizio è attivo ed efficiente, registrando complessivamente in questi primi tre anni 3.943.000 noleggi (periodo dal 2 agosto 2017 al 31 agosto 2020, depurato dei tre mesi di lockdown totale, marzo-aprile-maggio 2020), ma tendenzialmente si rileva una flessione sempre più accentuata.



Dai dati disponibili sino febbraio 2020 emerge che la durata media del noleggio è di circa 12 minuti, dopo un periodo iniziale nel 2017 più prossimo ai 15 minuti.



Analogamente la distanza media di spostamento durante il noleggio si attesta attorno ad 1,2 km dopo una fase iniziale del servizio in cui la distanza media percorsa dall'utente era prossima ad 1,5 km.



Detti decrementi (percentualmente valorizzabili in circa il 20% per la durata del noleggio e circa il 10% per la lunghezza degli spostamenti) molto probabilmente risentono dell'incremento progressivo nel tempo delle tariffe di noleggio applicate dall'operatore, passate da un iniziale 30 cent/ 30 minuti a 1 euro / 20 minuti. Allo stesso tempo l'operatore, rispettando l'indirizzo dell'Amministrazione di un servizio complementare agli altri servizi TPL, ha favorito l'utilizzo delle bici a mezzo di abbonamenti mensili / trimestrali / annuali a prezzi molto competitivi (es. pass mensile € 10, pass annuale € 80).

L'area operata individuata dall'operatore per lo svolgimento del servizio, che inizialmente si estendeva a quasi tutto il centro abitato si è progressivamente ridotta: seppur rispettando le prescrizioni dell'avviso (area minima del servizio pari a 10 kmq) l'area in cui la bici è noleggiabile è notevolmente diminuita rispetto l'avvio del servizio ed oggi restano escluse alcune aree densamente popolate. Inoltre, l'area operativa in cui è possibile utilizzare le poche e-bike disponibili è notevolmente minore di quella delle biciclette standard e comprende all'incirca il quartiere 1 e la fascia di edificazione ottocentesca fra i viali di circonvallazione e la linea ferroviaria Roma - Firenze.

La dinamica di evoluzione del servizio fin qui illustrata, con la progressiva riduzione del numero dei noleggi, della durata media dello spostamento, della distanza media percorsa e della area operativa, evidenzia una condizione di graduale ridimensionamento del servizio, determinata dalla necessità di perseguire l'equilibrio economico-finanziario attraverso una contemporanea azione di incremento delle tariffe e di riduzione dei costi gestionali. In tali condizioni, l'introduzione di un significativo numero di e-bike, che sotto il profilo della mobilità sostenibile potrebbe risultare l'elemento determinante per rendere il servizio un'alternativa molto competitiva con l'uso dell'auto privata, non sarebbe molto probabilmente sostenibile senza il ricorso ad un corrispettivo erogato dalla Amministrazione Comunale, nell'ambito di una concessione di servizio pubblico.

3. OBIETTIVI DEL COMUNE DI FIRENZE

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



fisse di prelievo e rilascio dei veicoli.

Il bike-sharing così concepito, quindi, non costituisce un servizio di noleggio di biciclette, ma un sistema di trasporto pubblico (perché ogni bicicletta è utilizzabile da più persone) non motorizzato che completa e amplia l'offerta di servizi di trasporto pubblico tradizionali, grazie alla sua flessibilità.

Per quanto riguarda i riferimenti programmatici che costituiscono i presupposti per l'attivazione del servizio, si evidenzia che:

- il Documento Unico di Programmazione 2020-2022 – DUP Sezione Strategica del Comune di Firenze, all'Indirizzo Strategico 1 "Mobilità Intermodale", pone l'obiettivo di realizzare un sistema di mobilità integrato e sostenibile e di favorire la mobilità ciclabile ed i sistemi per una sharing city, promuovendo sempre più una mobilità sostenibile che comporti non solo lo sviluppo delle grandi infrastrutture, ma anche l'individuazione di sistemi di mobilità intermodali rispetto al sistema tranviario e la promozione e diffusione di punti di interscambio fra bicicletta, tramvia e TPL;
- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile adottato dalla Città Metropolitana di Firenze con Atto del Sindaco Metropolitano n. 33 del 01/08/2019, individua il bike sharing a flusso libero come una importante leva per l'incremento della mobilità sostenibile. Il PUMS, nel prendere atto di come Firenze sia stata la prima città in Italia ad aver introdotto il servizio di bike sharing free flow e sia caratterizzata da un elevato livello di adesione al servizio, individua come prossimo sviluppo necessario l'introduzione di un sistema di bike sharing a flusso libero con biciclette a pedalata assistita (e-bike). Per il PUMS, la propulsione aggiuntiva data dal motore elettrico permette di percorrere distanze molto lunghe o superare dislivelli importanti e ciò, in una città come Firenze, può costituire un fattore decisivo per decidere di utilizzare la bicicletta per andare al lavoro, anche come sostituto dello scooter, coniugando il rispetto dell'ambiente ed il benessere fisico.

È quindi obiettivo del Comune di Firenze che il sistema fornisca una conveniente e comoda opzione di trasporto all'interno della città; l'esigenza principale è quella di consentire sia spostamenti brevi con biciclette standard che spostamenti di media lunghezza con e-bike, per connettersi agli altri sistemi di trasporto pubblico presenti ma anche per fornire un'alternativa all'uso del mezzo privato.

Attraverso la realizzazione del sistema di Bike-sharing sopra descritto il Comune di Firenze persegue il conseguimento dei seguenti benefici per la collettività:

- la riduzione dei tempi di spostamento in confronto ai modi alternativi di trasporto quali la pedonalità, la bicicletta di proprietà e l'auto;
- un trasferimento modale dal mezzo privato al modo "bici" e al modo "pubblico+bici", determinato dalla disponibilità del bike-sharing per coprire l'ultimo miglio, che può rendere maggiormente competitivo l'uso del trasporto pubblico rispetto al mezzo privato, con conseguente riduzione della congestione e dei livelli di inquinamento acustico ed atmosferico dell'ambiente urbano;
- la riduzione dell'affollamento dei mezzi del trasporto pubblico, particolarmente rilevante in un contesto di emergenza sanitaria come quello attuale;
- l'incremento di benessere fisico per l'uso dei modi attivi, sia per gli utenti del sistema che per coloro che sono indotti ad un maggior uso della bicicletta, per l'effetto generale di maggiore diffusione della modalità ciclistica che la presenza del bike-sharing promuove;
- l'eliminazione del rischio di furto e la riduzione dei costi d'uso della bicicletta di proprietà;
- l'incremento di accessibilità di molte destinazioni, specialmente nel centro storico, ed il conseguente sviluppo del diritto alla mobilità;



- la promozione dell'uso della bicicletta grazie alla maggior visibilità dei veicoli e ad una rinnovata percezione delle caratteristiche positive di tale mezzo;
- il miglioramento dell'immagine della città, per la capacità di dotarsi di soluzioni di trasporto innovative e sostenibili.

Tale progetto, assieme al miglioramento della rete ciclabile urbana, mira a incentivare gli spostamenti in bicicletta che, assieme a quelli a piedi, dovranno diventare la modalità di trasporto prevalente per la consistente quota di spostamenti a breve raggio che si registrano nell'area urbana di Firenze, contribuendo a migliorarne la qualità e la vivibilità.

Rispetto al servizio di bike sharing attualmente in essere, anche in considerazione delle trasformazioni del sistema di mobilità di imminente realizzazione, si ritiene necessario perseguire degli obiettivi di miglioramento del servizio, al fine di:

- rendere il bike sharing sempre più complementare alle linee di trasporto tramviarie che l'Amministrazione si appresta a realizzare;
- realizzare un'alternativa modale competitiva ad i mezzi di trasporto privati durante la fase delle cantierizzazioni delle tramvie;
- realizzare un sistema di trasporto alternativo al mezzo privato (e complementare al TPL) in quanto la realizzazione della Z.T.L. "Scudo verde" porterà ad una limitazione degli accessi al centro abitato nei prossimi anni per i mezzi più impattanti dal punto di vista ambientale.

Si ritiene che il fattore essenziale per il raggiungimento di questi obiettivi sia costituito dalla introduzione di un elevato numero di biciclette a pedalata assistita (*e-bike*), fruibili su un'area operativa di ampiezza assimilabile a quella delle standard bike, che aumentano considerevolmente il raggio di azione del servizio e la competitività con gli altri modi di trasporto.

Tale previsione comporta però dei costi di investimento e di gestione decisamente superiori rispetto alla configurazione attuale, con oneri economici che non possono rimanere a totale carico dell'operatore privato in quanto non risulterebbero coperti dai ricavi del servizio.

4. CARATTERISTICHE ESSENZIALI DEL SERVIZIO

Per il raggiungimento degli obiettivi sopra descritti è necessario realizzare un sistema di bike sharing evoluto, basato sull'utilizzo di biciclette "smart", dotate di sistemi di posizionamento GPS e di comunicazione con il sistema centrale di gestione, che possano essere utilizzate secondo lo schema a flusso libero in modalità "one way", che prevede il prelievo della bicicletta in un qualsiasi punto del territorio servito ed il rilascio del mezzo in un qualunque punto, anche diverso da quello di prelievo, con la possibilità di individuare anche delle stazioni di prelievo/rilascio "virtuali", ossia delle aree in cui sia incentivato e/o prescritto il rilascio delle biciclette dopo il loro utilizzo.

Le biciclette gestite saranno di due tipi: "standard" (meccaniche, a propulsione muscolare) e "e-bike" (a pedalata assistita da motore elettrico). Entrambe le tipologie devono essere dotate di un sistema di bloccaggio automatico che permetta di effettuare il termine del noleggio in un qualunque punto in cui sia consentita la sosta, senza richiedere stalli dedicati, rastrelliere od altri sistemi di aggancio. Per le e-bike l'Affidatario dovrà inoltre assicurare costantemente le attività di ricarica in modo che esse siano sempre disponibili per l'utenza con un sufficiente livello di autonomia.

Il sistema di bike sharing comprende altresì una piattaforma di gestione in grado di dialogare in tempo reale con i veicoli e di offrire in tempo reale all'utenza tramite app per smartphone l'informazione sulla posizione delle biciclette disponibili e la possibilità di prenotare e/o di sbloccarne l'utilizzo. Grazie a tale tecnologia nelle stazioni del servizio non è necessaria l'installazione di totem intelligenti e/o di stalli di aggancio, ma esse vengono ad essere costituite semplicemente da aree individuate da una opportuna segnaletica e riconoscibili dal sistema gestionale tramite georeferenziazione.



Il sistema di bike sharing a flusso libero da mettere in esercizio dovrà quindi possedere le seguenti caratteristiche:

- un sistema di bloccaggio automatizzato delle biciclette, attivabile da remoto tramite applicazione per smartphone, concepito in maniera tale che la bicicletta possa essere parcheggiata senza essere necessariamente legata a un supporto (rastrelliera) e che consenta agli utenti di depositare o prelevare le biciclette in qualsiasi punto dell'area operativa in cui ciò sia permesso in base all'organizzazione del servizio;
- un sistema di tracciamento, mediante GPS o altra tecnologia analoga, che individui in continuo con precisione la posizione della bicicletta (funzionale sia all'utilizzo ordinario che in caso di furto);
- una app per smartphone per l'accesso al servizio da parte degli utenti, che identifichi in maniera univoca l'utilizzatore e che permetta di visualizzare le biciclette disponibili, prenotarle, sbloccarle a inizio utilizzo e bloccarle al termine, pagare la tariffa, segnalare guasti, malfunzionamenti o comportamenti scorretti da parte di altri utenti;
- l'applicazione dovrà inoltre consentire agli utenti di individuare le postazioni di sosta riservata istituiti dall'Amministrazione Comunale per i servizi di sharing e di fornire informazioni in tempo reale per l'utenza;
- il sistema di gestione del bike sharing dovrà permettere inoltre il monitoraggio in tempo reale del livello di occupazione dei posti di sosta riservata attraverso comunicazione remota;
- il sistema di gestione del bike sharing dovrà supportare funzioni di *geo-fencing* in modo da poter definire dei perimetri virtuali, associati ad aree geografiche del territorio comunale, allo scopo di consentire la differenziazione tariffaria o l'inibizione del rilascio delle biciclette in alcune porzioni interne/esterne dell'area operativa;
- una struttura tariffaria che incentivi i viaggi brevi per massimizzare il numero di spostamenti per bicicletta al giorno e forme agevolate di accesso al servizio;
- una struttura tariffaria che permetta di incentivare la sosta all'interno degli stalli riservati istituiti dall'Amministrazione Comunale per i servizi di sharing, anche allo scopo di poter estendere l'operatività del servizio in zone periferiche;
- un'area operativa, avente estensione complessiva non inferiore a 15 kmq, all'esterno della quale sia impedito il rilascio delle biciclette mediante inibizione del sistema di blocco o mediante l'applicazione di una tariffa particolarmente elevata;
- un'area operativa ben calibrata rispetto alle caratteristiche del tessuto urbano, in modo da poter fornire un servizio accessibile a quanti più cittadini possibile ma evitando al contempo aree estremamente rare più soggette a fenomeni di vandalismo o dove le biciclette possano rimanere inutilizzate per lunghi periodi di tempo;
- un'area operativa articolata anche in più perimetri chiusi, allo scopo ad esempio di includere piccole porzioni di aree periferiche del centro abitato collocate lungo direttrici viarie rilevanti oppure in prossimità di specifici punti di interesse;
- un sistema di pagamento elettronico sicuro ed identificabile.

Il servizio di bike sharing, grazie alle soluzioni tecnologiche richieste, dovrà essere assicurato continuativamente per tutti i giorni dell'anno 24 ore su 24, con continuità e regolarità.

Come già evidenziato una caratteristica essenziale del sistema da realizzare risiede nell'introduzione delle e-bike (biciclette a pedalata assistita) che può aumentare significativamente la capacità di attrarre nuova utenza e il raggio di azione degli spostamenti, incrementando l'efficacia del sistema quale strumento di



mobilità alternativa sostenibile.

L'Affidatario deve altresì garantire un servizio di redistribuzione delle biciclette in modo da avere un'equa copertura del servizio di bike sharing su tutta l'area del perimetro operativo, funzionale ai principali attrattori di mobilità e organizzato in modo da evitare accumuli localizzati di veicoli. Il costante presidio territoriale è necessario anche per garantire le operazioni di recupero, ricarica e redistribuzione delle e-bike, che costituisce un notevole aggravio gestionale rispetto all'esercizio con biciclette standard.

Il funzionamento esteso alle 24 ore comporta il parallelo mantenimento delle operazioni di riequilibrio territoriale delle biciclette e di ricarica delle e-bike, con modalità predittive e calibrate, in funzione dell'andamento della domanda, con particolare attenzione ai poli attrattori di mobilità.

L'app per l'utente dovrà consentire di effettuare una prenotazione rapida nel tempo immediatamente precedente al momento dell'utilizzo del veicolo, ovvero il veicolo, se libero, potrà essere utilizzato anche senza dover procedere alla prenotazione.

Inoltre, al fine di garantire la piena integrazione del sistema del bike sharing all'interno del sistema dei servizi di mobilità fruibili nel Comune di Firenze, il concessionario dovrà aderire alla piattaforma "IF – Infomobilità Firenze" di integrazione dei servizi di mobilità del Comune di Firenze (o altre applicazioni dell'Amministrazione da questa indicate) garantendone la piena interoperabilità mediante interfacce software documentate. In particolare, sarà richiesta al concessionario l'esposizione tramite web service di API (Application Programming Interface) che il Comune potrà utilizzare all'interno delle proprie applicazioni (es. App mobile IF) per sviluppare servizi integrati per la consultazione dell'offerta in tempo reale, la prenotazione, l'acquisto e la fruizione del servizio.

5. OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO

Dall'esame delle caratteristiche tecniche richieste al servizio, si ricavano gli obblighi di servizio pubblico che il concessionario dovrà garantire a fronte del corrispettivo erogato, per assicurare i requisiti di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che il Comune assume come necessari:

- un servizio capillare, erogato su una ampia scala territoriale e dotato anche di un sufficiente numero di biciclette a pedalata assistita (e-bike), disponibili su un'area molto estesa, per poter consentire l'utilizzo anche ai cittadini che hanno necessità di percorrere distanze maggiori all'interno del territorio comunale, divenendo pertanto una alternativa possibile all'utilizzo del veicolo privato a motore e complementare al servizio di TPL tradizionale;
- una organizzazione del servizio che consenta di incentivare i comportamenti maggiormente virtuosi con riferimento alla disciplina della sosta delle biciclette, che devono essere rese disponibili e ricollocate preferibilmente in spazi appositamente destinati al bike sharing e diffusi sul territorio, al fine di ridurre i fenomeni di degrado e disordine, soprattutto nel centro storico;
- di garantire un servizio di elevata qualità con tariffe accessibili e contenute entro determinati limiti giudicati accettabili dall'Amministrazione comunale;
- di disporre dei dati puntuali sull'utilizzo del servizio e di una piena integrazione del sistema del bike sharing all'interno del sistema dei servizi di mobilità fruibili nel Comune di Firenze, realizzando un servizio pienamente integrato con le app comunali di mobility as a service per la consultazione dell'offerta in tempo reale, la prenotazione, l'acquisto e la fruizione del servizio.

6. REGIME DI ESCLUSIVA

Alla luce dell'interesse economico generale che si riconosce al servizio di bike sharing, complementare al trasporto pubblico ed in considerazione dei seguenti aspetti:

- della natura e della dimensione dei luoghi della città di Firenze ed in particolare del suo centro



storico, riconosciuto dall'UNESCO Patrimonio dell'Umanità e della limitatezza degli spazi disponibili sulla viabilità pubblica destinati o destinabili a sosta per le biciclette;

- della dimensione della domanda potenziale per tale modalità di trasporto nella città di Firenze e della necessità di operare il servizio con una dimensione della flotta che consenta l'ottimizzazione dei costi, evitando le diseconomie che possono essere generate dalla frammentazione dell'offerta fra più operatori;
- della recente dinamica del mercato relativo a tale servizio nella città di Firenze che, a fronte delle diverse autorizzazioni allo svolgimento del servizio disponibili o rilasciate a seguito dell'avviso pubblico pubblicato nel 2017, vede oggi un unico operatore rimasto attivo, a conferma delle considerazioni di cui al punto precedente;

si ritiene necessario che il Comune conceda il diritto allo svolgimento del servizio nel territorio comunale in regime di esclusiva, limitatamente al periodo di concessione previsto e salvo il periodo di esaurimento delle autorizzazioni già concesse. Tale diritto comporta, fra l'altro, la facoltà di occupare per la sosta dei veicoli gli spazi pubblici ove ciò sia consentito all'interno dell'area individuata come "area operativa del sistema".

7. DURATA DELLA CONCESSIONE.

Per garantire un congruo periodo di ammortamento e remunerazione dei costi sostenuti per l'impianto del servizio ed in particolare per le attrezzature da utilizzare (biciclette e sistemi tecnologici) si ritiene che l'affidamento del bike sharing in concessione debba avere durata minima di tre anni. Si ritiene utile prevedere l'opzione di estensione della durata della concessione per ulteriori tre anni, da esercitarsi nel caso in cui il servizio venga erogato in conformità alle previsioni contrattuali e con il soddisfacimento degli obiettivi dell'Amministrazione e dei fabbisogni dell'utenza.

8. REMUNERAZIONE E CORRISPETTIVO

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

In particolare, spettano al concessionario gli introiti da tariffa versati dagli utenti per l'utilizzo del servizio, che il concessionario incasserà in nome e per conto proprio e gli introiti derivanti dalla possibile sponsorizzazione del servizio da individuarsi a cura del concessionario (per esempio titolazione del servizio, sito web dedicato, app per smartphone, ...).

Il corrispettivo della concessione, da corrispondere al concessionario da parte del Comune, è quantificabile in complessivi € 800.000,00 (ottocentomila/00), IVA compresa, per l'intera durata triennale della concessione.

Esso compensa gli obblighi di servizio pubblico imposti con il Contratto, relativamente a costi iniziali di investimento e costi operativi di esercizio del bike sharing, fra cui quelli legati alle operazioni di manutenzione e redistribuzione dei veicoli, agli investimenti in infrastruttura (materiale e immateriale), alla relazione con l'utenza e alla generazione, trattazione e condivisione dei dati di erogazione e di utilizzo ed alla integrazione con il sistema dei servizi di mobilità fruibili nel Comune di Firenze tramite con le app comunali di *mobility as a service (maas)*.

Per giungere alla quantificazione del suddetto corrispettivo, sono stati presi in esame e posti a confronto due scenari di erogazione del servizio:

- lo scenario attuale, che si svolge in regime di autorizzazione ad operatore di mercato, senza pagamento di corrispettivo da parte dell'Amministrazione ma con un numero ridottissimo di e-bike, operative su un'area comprendente solo il centro storico e con limitati obblighi di

integrazione con le app comunali di *maas*;

- lo scenario della concessione, che prevede un elevato numero di biciclette standard ed *e-bike* entrambe fruibili su un'area operativa di ampie dimensioni (sono state utilizzate per la simulazione i seguenti valori del parco veicoli: 3.400 biciclette standard e 600 *e-bike*, in modo da raggiungere complessivamente le 4.000 biciclette corrispondenti al parco veicoli del servizio attuale) e l'integrazione del sistema informatico di gestione del bike-sharing nella piattaforma comunale di *maas*.

I due scenari sono stati analizzati mediante la redazione di uno schema di Piano industriale in grado di evidenziare principalmente le differenze di costo di gestione fra i due scenari e la conseguente quantificazione del corrispettivo necessario.

Le principali assunzioni della simulazione sono le seguenti:

- il numero medio mensile di utilizzi è stato ricavato dai dati relativi al servizio attuale di bike-sharing, con riferimento al periodo 2 agosto 2017 – 31 agosto 2020 (depurato dei mesi di marzo, aprile e maggio 2020 interessati dal lockdown per l'emergenza covid-19);
- la ripartizione fra i viaggi coperti con pagamento della tariffa di utilizzo singolo e quelli coperti da abbonamento è stata assunta analoga a quella del servizio attuale, con riferimento al medesimo periodo;
- il sistema tariffario utilizzato per la stima dei ricavi del servizio è quello in vigore nel 2020;
- i costi di gestione (costi di ammortamento delle biciclette e dei veicoli impiegati nella gestione del servizio, costi di personale per la manutenzione, la ricarica e la redistribuzione delle biciclette sul territorio, costi per ricambi e sostituzioni di veicoli danneggiati, costi per la disponibilità del magazzino, costi assicurativi, costi di impianto e di gestione del sistema informatico del servizio e di interfacciamento con i sistemi *maas* del Comune, ...) sono stati stimati facendo riferimento alle dotazioni del servizio in essere ed a quelli previsti nello scenario della concessione.

Il quadro riassuntivo del Piano Industriale dei due scenari è riportato nella Appendice A alla presente relazione.

La simulazione dello scenario attuale mostra un sostanziale equilibrio economico del servizio con entrate (stimate in circa 1,4 mln euro) leggermente superiori ai costi sostenuti (rapporto fra margine lordo e costi del servizio pari a circa il 6%).

La simulazione dello scenario della concessione, soprattutto in conseguenza dell'introduzione di un significativo numero di *e-bike* e dell'ampliamento della relativa area operativa, prevede dei costi di investimento e di gestione decisamente superiori rispetto alla configurazione attuale, cosicché si rende necessario il riconoscimento di un corrispettivo da parte dell'Amministrazione, al fine di ripristinare l'equilibrio economico-finanziario del servizio.

L'importo del corrispettivo necessario ammonta ad € 800.000 per l'intera durata della concessione e permette di ottenere un margine lordo leggermente positivo (rapporto fra margine lordo e costi del servizio pari a circa il 2%).

Poiché nella simulazione non sono stati considerati oneri finanziari, in considerazione dell'impatto dell'investimento iniziale per l'attivazione del servizio con i mezzi elettrici, si ritiene opportuno che detto contributo debba essere erogato nel triennio in forma progressiva e decrescente:

- € 400.000 (Iva inclusa) per il primo anno di concessione;
- € 250.000 (Iva inclusa) per secondo anno di concessione;
- € 150.000 (Iva inclusa) per terzo anno di concessione.



Occorre altresì evidenziare che la procedura competitiva di evidenza pubblica per l'affidamento della concessione permetterà di ridurre eventuali sovracompensazioni, peraltro improbabili, non solo in virtù delle simulazioni effettuate, ma anche in considerazione del fatto che le restrizioni della domanda conseguenti all'emergenza sanitaria da covid-19 non sono ancora completamente superate ed interesseranno con buona probabilità buona parte dell'annualità 2021.

Il valore della concessione stimato, tenendo conto del corrispettivo e degli introiti da tariffa, desumibile dallo schema di Piano Industriale di cui all'Appendice A (Scenario della concessione) risulta pari a € 5.000.000,00 IVA inclusa per la durata triennale della concessione, di cui € 800.000 Iva Inclusa di corrispettivo e € 4.200.000,00 Iva inclusa di introiti da tariffa.

9. SISTEMA TARIFFARIO

In linea generale, la definizione delle tariffe d'uso dovrà essere improntata a criteri di flessibilità e differenziazione, nell'ottica, da un lato, di favorire il più ampio accesso al servizio di bike-sharing e dall'altro di evitare lo squilibrio tra ricavi tariffari e costi, scoraggiando i comportamenti che generano maggiori costi gestionali. A tale riguardo, possono essere previste tariffe differenziate nel senso di un sovrapprezzo per la riconsegna delle biciclette al di fuori delle stazioni individuate o dell'area di copertura del sistema di bike-sharing e di un bonus incentivante a favore di chi riporti una bicicletta lasciata fuori stazione presso una delle stazioni. Si ammettono quindi anche tariffe profilate per favorire la gestione della flotta o per sanzionare comportamenti scorretti (sistema bonus/malus).

Il sistema tariffario prevederà un importo per il singolo utilizzo, fuori abbonamento, della bicicletta, con un limite temporale di utilizzo, eventualmente differenziato per bicicletta standard ed e-bike ed un importo da applicare scaduto l'intervallo iniziale, crescente con la durata complessiva del noleggio.

Inoltre, dovrà essere introdotto un sistema di abbonamenti (pass) personali che preveda almeno tre tagli temporali diversi scelti fra: giornaliero, settimanale, mensile, trimestrale, semestrale, annuale. Durante il periodo di validità dell'abbonamento sottoscritto, l'utente avrà diritto all'utilizzo gratuito della bicicletta per un intervallo di durata stabilita, trascorso il quale si applicherà una tariffa crescente con la durata complessiva del noleggio.

I valori massimi delle tariffe saranno individuati nei successivi provvedimenti approvativi del progetto e della documentazione di gara, tenendo conto della necessità di garantire l'equilibrio-economico finanziario del servizio. Nel corso della durata della concessione le tariffe praticate potranno essere incrementate o ridotte rispetto ai valori massimi, previa adeguata istruttoria sul Piano Economico Finanziario della concessione, al fine di mantenerne i parametri di redditività all'interno di un determinato campo definito nella procedura di affidamento.

10. CONCLUSIONI

La presente Relazione è redatta a supporto della Deliberazione del Consiglio Comunale finalizzata a stabilire l'istituzione di un servizio pubblico di bike sharing a flusso libero nel Comune di Firenze e la concessione in via esclusiva dello stesso ad un operatore economico mediante procedura ad evidenza pubblica.

Nella Relazione sono state individuate le principali caratteristiche del servizio necessarie al raggiungimento degli obiettivi di mobilità sostenibile che il Comune di Firenze si prefigge mediante il servizio in esame (v. par. 3); tali indicazioni costituiranno indirizzi per i futuri atti deliberativi che approveranno con maggior dettaglio il progetto del servizio e la documentazione di gara.

Per quanto attiene gli aspetti economici della concessione, è stato analizzato (par. 8) l'equilibrio economico del servizio, nello scenario della concessione, evidenziando la necessità di un corrispettivo, ivi quantificato, da versare al concessionario da parte dell'Amministrazione Comunale per garantire il corretto assolvimento degli obblighi di servizio che si intendono stabilire per assicurare la



soddisfazione dei bisogni della comunità locale ed il raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della mobilità urbana.

Il Responsabile del Procedimento

Ing. Giuseppe Carone

CARONE GIUSEPPE
COMUNE DI
FIRENZE/01307110484
06.02.2021 17:05:10
UTC



SCENARIO 1: SERVIZIO ATTUALE			
RICAVI			
Numero totale noleggi	2.943.341,00	Periodo dal 20/03/2017 al 31/12/2020, depurato dai mesi di lockdown (marzo, aprile, maggio 2020)	
Numero mesi	34	Periodo da 20/03/2017 al 31/12/2020, depurato dai mesi di lockdown (marzo, aprile, maggio 2020)	
Numero medio mensile dei noleggi	115.981		
Percentuale noleggi effettuati con abbonamento	61%		
	70.748	n. medio mensile di noleggi con abbonamento	
	10	n. medio mensile di noleggi per abbonamento	
	7.074,82	n. medio mensile di utenti con abbonamento	
	10,05	costo medio mensile abbonamento	
Ricavo medio mensile da abbonamenti	€ 70.748,18		
Percentuale noleggi effettuati con utilizzo singolo	39%		
	45.232	n. medio mensile di noleggi da utenti occasionali	
	1,90	costo noleggio per utilizzo singolo	
	12,1	durata media noleggio (<= 20 minuti)	
Ricavo medio mensile da utilizzi singoli	€ 45.232,44		
Ricavo medio mensile	€ 115.980,62		
RICAVO TOTALE ANNUALE	€ 1.391.797,41		
COSTI			
COSTO DEL PERSONALE			
	Costo unitario	Q.tà	Totale
	€ 30.000,00	3	€ 90.000,00
	€ 35.000,00	21	€ 70.000,00
	€ 40.000,00	0,5	€ 20.000,00
	€ 50.000,00	0,2	€ 10.000,00
COSTO ANNUO DEL PERSONALE			€ 186.000,00
COSTO DI AMMORTAMENTO DEI MEZZI OPERATIVI			
	Costo unitario	Q.tà	Totale
	€ 40.000,00	3	€ 120.000,00
COSTO ANNUO DI AMMORTAMENTO DEI MEZZI OPERATIVI			€ 40.000,00
COSTO GESTIONE MEZZI OPERATIVI			
	Km annuo	costo/km	costo annuo/veic
	30.000	€ 0,300	€ 18.000,00
COSTO ANNUO GESTIONE MEZZI OPERATIVI			€ 34.000,00
COSTO ANNUO POLIZZA ASSICURATIVA			
			€ 30.000,00
COSTO AMMORTAMENTO BICICLETTE			
	Costo unitario	N. biciclette	Totale
	€ 500,00	4.000	€ 2.000.000,00
COSTO ANNUO AMMORTAMENTO BICICLETTE			€ 666.666,67
COSTO MANUTENZIONE BICICLETTE			
	Costo annuo ricambi per bici	N. biciclette	Totale
	€ 40	4.000	€ 160.000
COSTO ANNUO MANUTENZIONE BICICLETTE			€ 160.000,00
COSTO DANNEGGIAMENTI ED ATTI VANDALICI			
	Costo unitario	N. biciclette da cambiare	Totale
	€ 50,00	100	€ 50.000
COSTO ANNUO DANNEGGIAMENTI ED ATTI VANDALICI			€ 50.000,00
COSTO ANNUO DEL SISTEMA DI GESTIONE			
			€ 40.000,00
COSTO ANNUO AFRITTO MAGAZZINO LOGISTICO			
			€ 83.000,00
COSTO TOTALE ANNUALE			€ 1.316.666,67
DIFFERENZA TRA RICAVI E COSTI (MARGINE ANNUALE)			
			€ 75.100,75
RAPPORTO MARGINE / COSTI			
			6%

SCENARIO 2: SERVIZIO IN CONCESSIONE			
RICAVI			
Numero medio mensile dei noleggi	115.261	3. Osservare valore analogo a quello dello scenario attuale	
Percentuale noleggi effettuati con abbonamento	67%		
	78.144	n. medio mensile di noleggi con abbonamento	
	10	n. medio mensile di noleggi per abbonamento	
	7.074,82	n. medio mensile di usi con abbonamento	
Ricavo medio mensile da abbonamenti	€ 78.748,18	costo medio mensile abbonamento	
Percentuale noleggi effettuati con utilizzo singolo (Biciclette standard)	19%		
	22.230	n. medio mensile di noleggi da utenti occasionali biciclette standard	
	€ 1,00	costo noleggio per utilizzo singolo	
Ricavo medio mensile da utilizzo singolo (Biciclette standard)	€ 22.034,32	durata medio noleggio (<= 20 minuti)	
Percentuale noleggi effettuati con utilizzo singolo (e-bike)	20%		
	23.191	n. medio mensile di noleggi da utenti occasionali e-bike	
	€ 0,10	costo noleggio al minuto per utilizzo singolo e-bike	
	€ 12,00	durata medio noleggio (minuti)	
Ricavo medio mensile da utilizzo singolo (e-bike)	€ 27.825,30	costo noleggio per utilizzo singolo e-bike	
Ricavo medio mensile	€ 120.619,84		
RICAVO TOTALE ANNUALE	€ 1.447.438,11		
COSTI			
COSTO DEL PERSONALE			
	Costo unitario	C/U	Totale
	€ 30.000,00	3	€ 90.000,00
	€ 30.000,00	3	€ 90.000,00
	€ 40.000,00	0,3	€ 20.000,00
	€ 80.000,00	0,2	€ 16.000,00
COSTO ANNUO DEL PERSONALE			€ 216.000,00
COSTO DI AMMORTAMENTO DEI MEZZI OPERATIVI			
	Costo unitario	C/U	Totale
	€ 40.000,00	4	€ 160.000,00
COSTO ANNUO DI AMMORTAMENTO DEI MEZZI OPERATIVI			€ 53.333,33
COSTO GESTIONE MEZZI OPERATIVI			
	Per anno	costo/ve	costo annuo/ve
	50.000	€ 0,260	€ 13.000,00
COSTO ANNUO GESTIONE MEZZI OPERATIVI			€ 70.800,00
COSTO ANNUO POLIZZA ASSICURATIVA			
			€ 30.000,00
COSTO AMMORTAMENTO BICICLETTE			
	Costo unitario	N. biciclette	Totale
BICICLETTE STANDARD	€ 500,00	3.400	€ 1.700.000,00
E-BIKE	€ 1.200,00	600	€ 720.000,00
COSTO ANNUO AMMORTAMENTO BICICLETTE			€ 1.020.000,00
COSTO MANUTENZIONE BICICLETTE			
	Costo annuo ricambi per bici	N. biciclette	Totale
BICICLETTE STANDARD	€ 40	3.400	€ 136.000
E-BIKE	€ 60	600	€ 36.000
COSTO ANNUO MANUTENZIONE BICICLETTE			€ 172.000,00
COSTO DANNEGGIAMENTI ED ATTI VANDALICI			
	Costo unitario	N. biciclette su cui cambia	Totale
BICICLETTE STANDARD	€ 500,00	30	€ 150.000
E-BIKE	€ 1.200,00	50	€ 600.000
COSTO ANNUO DANNEGGIAMENTI ED ATTI VANDALICI			€ 450.000,00
COSTO ANNUO DEL SISTEMA DI GESTIONE			
			€ 50.000,00
COSTO ANNUO AFFITTO MAGAZZINO LOGISTICO			
			€ 80.000,00
COSTO TOTALE ANNUALE			€ 1.825.000,00
DIFFERENZA TRA RICAVI E COSTI (MARGINE ANNUALE)			-€ 377.561,89
DIFFERENZE TRA RICAVI E COSTI PER CONCESSIONE TRIENNALE			-€ 712.885,68
CORRESPETTIVO TOTALE PER CONCESSIONE TRIENNALE			€ 806.000,00
MARGINE ANNUALE CON CORRESPETTIVO			€ 23.154,77
RAPPORTO MARGINE / COSTI			2%

ALLEGATO N°	1
ARGOMENTO N°	289

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

AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO

DI BIKE SHARING NEL COMUNE DI FIRENZE

PREMESSA

Ai sensi del Decreto Legge 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21, gli enti affidanti servizi pubblici locali di rilevanza economica sono tenuti preventivamente a redigere una Relazione al fine di:

- dare conto delle ragioni della scelta in merito alla modalità di affidamento,
- dare conto della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta;
- specificare gli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche previste.

La presente Relazione, predisposta in ottemperanza ai succitati obblighi normativi, è redatta secondo lo schema tipo predisposto dal Ministero per lo Sviluppo Economico, in collaborazione con INVITALIA, disponibile sul sito del Ministero dello Sviluppo Economico: www.mise.gov.it.

In ottemperanza al Decreto Legge 23 dicembre 2013 n. 145, art. 13 comma 25-bis, la relazione deve essere inviata all'Osservatorio per i Servizi Pubblici Locali istituito presso il Ministero per lo Sviluppo Economico attraverso l'indirizzo di posta elettronica certificata osservatorio.spl@pec.sviluppoeconomico.gov.it.

INFORMAZIONI DI SINTESI

Oggetto dell'affidamento	Realizzazione e gestione del servizio di Bike Sharing nel Comune di Firenze
Ente affidante	Comune di Firenze
Tipo di affidamento	Concessione di servizio pubblico a rilevanza economica
Modalità di affidamento	Affidamento ad operatore economico mediante procedura di gara ad evidenza pubblica, secondo le disposizioni in materia di appalti e concessioni di servizi
Durata del contratto	3 anni con opzione di estensione della durata per ulteriori 3 anni
Specificare se nuovo affidamento o adeguamento di servizio già attivo	Nuovo affidamento
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	Comune di Firenze, con eventuale estensione a porzioni dell'area metropolitana.

SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE

Nominativo	Ing. Giuseppe Carone
Ente di riferimento	Comune di Firenze
Area/servizio	Servizio Programmazione Mobilità e Piste Ciclabili
Telefono	055 262 4840
Email	giuseppe.carone@comune.fi.it
Data di redazione	05/02/2020

SEZIONE A

NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La disciplina dei servizi pubblici locali di interesse economico generale ha subito numerose modifiche, dovute anche alla necessità di armonizzare la normativa nazionale con i principi dell'ordinamento UE.

Il riferimento generale per la disciplina applicabile nell'ordinamento italiano in materia di affidamento dei servizi pubblici locali è rappresentato dalla normativa europea (direttamente applicabile) relativa alle regole concorrenziali minime per le gare ad evidenza pubblica che affidano la gestione di servizi pubblici di rilevanza economica (Corte cost., sentenza n. 24 del 2011).

La normativa di riferimento di livello comunitario e nazionale per l'affidamento in esame è quindi costituita da:

- le disposizioni sugli affidamenti contenute nel risultato Trattato che istituisce la Comunità Europea (TCE) e nel Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE);
- la Direttiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione;
- il Testo Unico delle Leggi sull'ordinamento degli Enti Locali, D.Lgs. n. 267/2000 ed in particolare l'art. 42 che attribuisce al Consiglio Comunale la competenza per gli atti di organizzazione e concessione dei servizi pubblici;
- il D.Lgs. n. 50/2016 "Codice dei contratti pubblici" ed in particolare la parte III (artt. 164-177) riferita ai "Contratti di concessione".

Secondo la normativa dell'Unione europea gli enti locali possono procedere ad affidare la gestione dei servizi pubblici locali attraverso:

- esternalizzazione a terzi mediante procedure ad evidenza pubblica secondo le disposizioni in materia di appalti e concessioni di servizi;
- società mista pubblico-privata, la cui selezione del socio privato avvenga mediante gara a doppio oggetto;
- gestione diretta da parte dell'ente locale, cosiddetta gestione "in house", purché sussistano i requisiti previsti dall'ordinamento comunitario, e vi sia il rispetto dei vincoli normativi vigenti. In particolare, la giurisprudenza comunitaria consente la gestione diretta del servizio pubblico da parte dell'ente locale, allorquando l'applicazione delle regole di concorrenza ostacoli, in diritto o in fatto, la «speciale missione» dell'ente pubblico (art. 106 TFUE), alle sole condizioni del capitale totalmente pubblico della società affidataria, del cosiddetto controllo "analogo" (il controllo esercitato dall'aggiudicante sull'affidatario deve essere di "contenuto analogo" a quello esercitato dall'aggiudicante sui propri uffici) ed infine dello svolgimento della parte più importante dell'attività dell'affidatario in favore dell'aggiudicante.

La scelta della modalità di affidamento risulta quindi rimessa alla valutazione dell'ente locale, nel presupposto che la discrezionalità in merito sia esercitata nel rispetto dei principi europei; di concorrenza, di libertà di stabilimento e di libera prestazione dei servizi.

Per quanto riguarda la normazione di livello regionale, viene in rilievo il tema della definizione di eventuali ambiti o bacini territoriali ottimali, che si applica ai soli servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, affidata alle Regioni ai sensi dell'art. 3-bis, D.L. n. 138/2011, introdotto dall'art. 25, co. 1, del D.L. n. 1/2012).

Con nota prot. 72892 del 31/05/2012 il Comune di Firenze ha richiesto alla Regione Toscana, in merito al servizio di bike-sharing, di precisare se esso fosse ricompreso nella nozione di "servizi pubblici locali a rete" di cui all'art. 3-bis del D.L. 138/2011 e se di conseguenza necessitasse della definizione del relativo ambito o bacino territoriale ottimale ed omogeneo. Secondo l'interpretazione del Comune di Firenze il servizio di bike sharing, avvalendosi al più di una rete di stazioni di sosta sul territorio urbano, si caratterizza per la mancanza di una infrastrutturazione "pesante" che costituisce invece l'elemento distintivo dei servizi pubblici a rete e che conduce alla necessità di definire un ambito di esercizio sovracomunale. La nozione di ambiti e bacini territoriali ottimali ed omogenei è infatti concettualmente legata ai servizi pubblici "industriali" (acqua, energia, rifiuti, trasporti), nei quali per la produzione del servizio è prevalente, rispetto alla componente lavoro, la componente "materiale" (reti, impianti e le altre dotazioni patrimoniali), che ha costi di investimento e di gestione significativi, i quali, per una gestione economicamente efficiente del servizio, devono essere ripartiti (anche tramite tariffazione) su un bacino di utenza adeguatamente ampio.

Il Comune di Firenze ha comunque richiesto alla Regione Toscana, anche qualora essa ritenesse di considerare il bike sharing quale un servizio pubblico a rete, di definire un ambito ottimale di ampiezza pari al comune capoluogo. Ciò da un lato in considerazione del fatto che l'avvio e la gestione di questo servizio non comportano costi di investimento e di gestione tali da necessitare, per una gestione economicamente efficiente del servizio, di essere ripartiti su un bacino di utenza sovracomunale; dall'altro in considerazione del fatto che le caratteristiche intrinseche del servizio (naturalmente orientato a supportare spostamenti medi-brevi) e le caratteristiche ambientali e geomorfologiche del territorio di riferimento (caratterizzato dalla presenza di colline) rendono il servizio in questione adatto ed adeguato con riferimento ad un ambito urbano.

In esito alla richiesta del Comune, la Regione Toscana ha definito la questione dell'eventuale individuazione dell'ambito territoriale ottimale con la nota prot. 79292 del 13/06/2012, comunicando come, allo stato delle cose, non vi fossero le condizioni per un intervento regionale volto a definire l'ambito o bacino territoriale ottimale per lo svolgimento dei servizi di bike sharing.

Per quanto attiene agli strumenti di pianificazione del settore della mobilità, si dà atto che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, adottato dalla Città Metropolitana di Firenze con Atto del Sindaco Metropolitan n. 33 del 01/08/2019, individua il Bike Sharing a flusso libero come una importante leva per l'incremento della mobilità sostenibile. In particolare, il PUMS, nel prendere atto di come Firenze sia stata la prima città in Italia ad aver introdotto il servizio di Bike Sharing free flow e sia caratterizzata da un elevato livello di adesione al servizio, individua come prossimo sviluppo necessario l'introduzione di un sistema di Bike Sharing a flusso libero con biciclette a pedalata assistita, in considerazione del fatto che la propulsione aggiuntiva data dal motore elettrico permette di percorrere distanze molto lunghe o superare dislivelli importanti e ciò, in una

città come Firenze, può costituire un fattore decisivo per decidere di utilizzare la bicicletta per andare al lavoro, anche come sostituto dello scooter, coniugando il rispetto dell'ambiente ed il benessere fisico.

A livello comunale, il Documento Unico di Programmazione 2020-2022 – DUP Sezione Strategica del Comune di Firenze all'Indirizzo Strategico 1. *Mobilità Intermodale* pone l'obiettivo di realizzare un sistema di mobilità integrato e sostenibile e di favorire la mobilità ciclabile ed i sistemi per una sharing city, promuovendo sempre più una mobilità sostenibile che comporti non solo lo sviluppo delle grandi infrastrutture, ma anche l'individuazione di sistemi di mobilità complementari ed intermodali rispetto al sistema tranviario e la promozione e diffusione di punti di interscambio fra biciclette e tramvia o TPL.

SEZIONE B

CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

B.1 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO

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

La concessione del servizio comprende le attività di progettazione, produzione, installazione, messa in servizio, offerta al pubblico, manutenzione e gestione di un sistema di bike sharing evoluto, basato sull'utilizzo di biciclette "smart", dotate di sistemi di posizionamento GPS e di comunicazione con il sistema centrale di gestione, che possano essere utilizzate secondo lo schema a flusso libero in modalità "one way", che prevede il prelievo della bicicletta in un qualsiasi punto del territorio servito ed il rilascio del mezzo in un qualunque punto, anche diverso da quello di prelievo, con la possibilità di individuare anche delle stazioni di prelievo/rilascio "virtuali", ossia delle aree in cui si incentiva e/o prescrive il rilascio delle biciclette dopo il loro utilizzo.

Le biciclette gestite saranno di due tipi: "standard" (meccaniche, a propulsione muscolare) e "e-bike" (a pedalata assistita da motore elettrico). Entrambe le tipologie devono essere dotate di un sistema di bloccaggio automatico che permetta di effettuare il termine del noleggio in un qualunque punto in cui sia consentita la sosta, senza richiedere stalli dedicati, rastrelliere od altri sistemi di aggancio. Per le e-bike l'Affidatario dovrà inoltre assicurare costantemente le attività di ricarica in modo che esse siano sempre disponibili per l'utenza con un sufficiente livello di autonomia.

Il sistema di bike sharing comprende altresì una piattaforma di gestione in grado di dialogare in tempo reale con i veicoli e di offrire in tempo reale all'utenza tramite app per smartphone l'informazione sulla posizione delle biciclette disponibili e la possibilità di prenotare e/o di sbloccare l'utilizzo. Grazie a tale tecnologia nelle eventuali stazioni del servizio non è necessaria l'installazione di totem intelligenti e/o di stalli di aggancio, ma esse vengono ad essere costituite semplicemente da aree individuate da una opportuna segnaletica e riconoscibili dal sistema gestionale tramite georeferenziazione.

Per ulteriori dettagli relativi alle caratteristiche del servizio si rinvia alla Relazione parte integrante della Deliberazione del Consiglio Comunale "Servizi Pubblici Locali a rilevanza economica: istituzione del servizio di Bike Sharing complementare ai Servizi di Trasporto Pubblico Locale", allegate alla presente.

B.2 OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE E COMPENSAZIONI ECONOMICHE PREVISTE

Il Consiglio Comunale, con la Deliberazione allegata alla presente, in considerazione della natura e della dimensione dei luoghi della città di Firenze ed in particolare del suo centro storico, riconosciuto dall'UNESCO Patrimonio dell'Umanità, della limitatezza degli spazi disponibili sulla viabilità pubblica destinati o destinabili a sosta per le biciclette e della necessità di operare il servizio con una dimensione della flotta che consenta l'ottimizzazione dei costi a fronte della domanda potenziale, in attuazione del principio di necessario bilanciamento fra i diversi interessi contrapposti, pubblici e privati, ha stabilito che l'Amministrazione comunale assuma la titolarità del servizio in esame e proceda quindi ad affidarlo in concessione ad un unico operatore economico, con **diritto di esclusiva** allo svolgimento del servizio nel territorio comunale, limitatamente al periodo di concessione previsto e con alcune precisazioni riportate nel medesimo atto.

Inoltre, il Consiglio Comunale ha stabilito alcune caratteristiche essenziali del servizio, che corrispondono ad altrettanti **obblighi di servizio** per il gestore, prevedendo:

- un servizio capillare, erogato su una ampia scala territoriale (con area operativa non inferiore a 15 kmq), con l'utilizzo di almeno 2.000 biciclette standard e dotato anche di un sufficiente numero di biciclette a pedalata assistita (non inferiore a 600), disponibili su un'area molto estesa, per poter consentire l'utilizzo anche ai cittadini che hanno necessità di percorrere distanze maggiori all'interno del territorio comunale, divenendo pertanto una alternativa possibile all'utilizzo del veicolo privato a motore e complementare al servizio di TPL tradizionale;
- una organizzazione del servizio che consenta di incentivare i comportamenti maggiormente virtuosi con riferimento alla disciplina della sosta delle biciclette, che devono essere rese disponibili e ricollocate preferibilmente in spazi appositamente destinati al bike sharing e diffusi sul territorio, al fine di ridurre i fenomeni di degrado e disordine, soprattutto nel centro storico;
- un servizio di elevata qualità con tariffe accessibili e contenute entro determinati limiti giudicati accettabili dall'Amministrazione comunale;
- la messa a disposizione dei dati puntuali sull'utilizzo del servizio e di una piena integrazione del sistema del bike sharing all'interno del sistema dei servizi di mobilità fruibili nel Comune di Firenze, realizzando un servizio pienamente integrato con le app comunali di *mobility as a service* per la consultazione dell'offerta in tempo reale, la prenotazione, l'acquisto e la fruizione del servizio.

Con la suddetta Deliberazione inoltre il Consiglio Comunale ha inoltre valutato che, tenuto conto delle attuali condizioni di mercato, il servizio, con queste caratteristiche, non può essere svolto sul mercato senza un intervento pubblico e senza l'erogazione di un **corrispettivo economico**, in quanto i livelli qualitativi sopra descritti comportano un incremento dei costi di gestione non compatibile con l'equilibrio

economico-finanziario del servizio, a meno del ricorso ad un significativo incremento tariffario che rischierebbe però di ridurre l'utenza e dunque le ricadute positive per la mobilità urbana.

La compensazione economica stabilita, da corrispondere al Concessionario da parte del Comune, è pari a complessivi € 800.000,00 (ottocentomila/00), IVA compresa per l'intera durata triennale della concessione.

Il valore stimato della concessione, tenendo conto sia del corrispettivo che degli introiti da tariffa, risulta pari a € 5.000.000,00 IVA inclusa per la durata triennale della concessione, di cui € 800.000 Iva Inclusa di corrispettivo e € 4.200.000,00 Iva inclusa di introiti da tariffa e altri ricavi.

SEZIONE C

MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

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

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

Si da atto che la modalità di affidamento prescelta è conforme ai requisiti previsti dall'ordinamento europeo.

SEZIONE D

MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA

Secondo la normativa dell'Unione Europea gli enti locali possono affidare la gestione dei servizi pubblici locali attraverso:

- affidamento a terzi mediante procedure di gara ad evidenza pubblica secondo le disposizioni in materia di appalti e concessioni di servizi;
- affidamento diretto a società miste, in cui il socio privato sia stato selezionato attraverso una gara a doppio oggetto, finalizzata cioè alla scelta del partner e all'affidamento della specifica attività di gestione del servizio;
- affidamento in house o gestione in economia.

Considerato che il servizio presenta un elevato contenuto tecnologico e richiede una specifica esperienza gestionale, si esclude la possibilità di un affidamento in house o di una gestione diretta da parte del Comune, in quanto al momento le società in house o partecipate del Comune di Firenze e l'Ente stesso non sono dotati dell'esperienza gestionale specifica né dei mezzi strumentali e tecnologici necessari per poter svolgere tale servizio.

Oltre a ciò, trattandosi di un servizio di trasporto rivolto direttamente al pubblico, che trova la quota prevalente della sua remunerazione nella tariffa pagata direttamente dagli utenti, esso risulta soggetto ad un rischio di domanda piuttosto rilevante, oltre agli altri rischi connessi con la produzione ed erogazione del

servizio. Pertanto, non appare opportuna la soluzione di affidamento ad una società mista con partecipazione del Comune, in quanto ciò non consentirebbe un completo trasferimento dei rischi dalla pubblica amministrazione agli operatori di mercato.

Di conseguenza, l'unica soluzione concretamente praticabile consiste nel ricorso al mercato, tramite una procedura di gara ad evidenza pubblica per la concessione del servizio ad un operatore economico. Oltre ad essere l'unica soluzione percorribile in questo caso specifico, il ricorso all'affidamento tramite gara ad evidenza pubblica garantisce in linea generale il raggiungimento di elevati livelli del rapporto qualità-prezzo in quanto permette di individuare gli operatori più qualificati presenti sul mercato nazionale ed internazionale, dotati di specifica esperienza nella gestione del servizio ed in possesso delle attrezzature e delle tecnologie necessarie. La procedura competitiva garantisce inoltre il conseguimento di vantaggi economici per l'Amministrazione, in quanto anche l'offerta economica viene tenuta in considerazione nella valutazione delle offerte ricevute e nella individuazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art. 95 del Codice degli Appalti.

CARONE GIUSEPPE
CONLINE DI
FIRMANZE/01307110484
06.02.2021 17:56:18 UTC

EMENDAMENTO ALLA DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Oggetto: DELIBERAZIONE N. 9/2021 - SERVIZI PUBBLICI LOCALI A RILEVANZA ECONOMICA: ISTITUZIONE DEL SERVIZIO DI BIKE SHARING COMPLEMENTARE AI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Proponente: LA GIUNTA

TIPO DI EMENDAMENTO: aggiuntivo

MOTIVAZIONE: Per errore materiale non è stato inserito uno dei codici opera individuati per la copertura del finanziamento

Si chiede di aggiungere la parte evidenziata in rosso e sottolineata nella parte NARRATIVA:

Rilevato che, per quanto attiene gli aspetti economico finanziari:

le somme disponibili quale contributo all'investimento del concessionario necessario a garantire l'equilibrio complessivo della concessione ammontano a Euro 800.000,00 per il primo triennio e sono disponibili sull'annualità 2021 ai C.O. 200245 e 200364 e sul C.O. 200099 - annualità 2022 per la quota parte finanziata con risorse disponibili dell'Amministrazione Comunale ed al C.O. 200243 per la quota parte finanziata con risorse PON Metro;

E NELLA PARTE DISPOSITIVA:

Di autorizzare la spesa complessiva di euro 800.000,00 per il primo triennio di concessione, quale contributo all'investimento del concessionario, disponibili ai C.O. 200245 e 200364 e sul C.O. 200099 - annualità 2022 per la quota parte finanziata con risorse disponibili dell'Amministrazione Comunale ed al C.O. 200243 per la quota parte finanziata con risorse PON Metro;

dando mandato ai competenti uffici per il coordinamento del testo.

PARERE POSITIVO DI REGOLARITA' TECNICA ex art. 49 D.Lgs.vo 267/2000

Ing. Giuseppa Carone

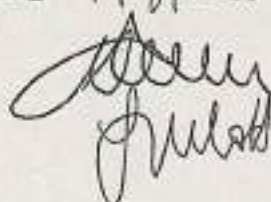
CARONE GIUSEPPA
COMUNE DI
FIRENZE
09.04.2021 14:03:03 UTC

PARERE POSITIVO DI REGOLARITA' CONTABILE ex art. 49 D.Lgs.vo 267/2000

Dott.ssa Francesca Cassandrini

CASSANDRINI
FRANCESCA
COMUNE DI FIRENZE
09.04.2021 15:03:52
UTC

IL COLLEGIO ESPRIME PARERE POSITIVO
FIRENZE 11/04/2021

Mail.


ALLEGATO N°	3
ARGOMENTO N°	289

N. 1

COMUNE DI UNASCO
DIREZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

EMENDAMENTO

RICEVUTO DA DRAGHI.....

1

IL 08.04.2021 h. 22.50

**PARERE DI REGOLARITA'
TECNICA/CONTABILE**
ex Art. 49 D. Lgs. n. 267/2000

Soggetto primo proponente: Alessandro Draghi

Soggetti firmatari:

DATA

FIRMA

Gruppo consiliare: Fratelli d'Italia

Collegata: proposta di delibera n° 9/2021 SERVIZI PUBBLICI LOCALI A RILEVANZA ECONOMICA: ISTITUZIONE DEL SERVIZIO DI BIKESHARING COMPLEMENTARE AI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Oggetto: *aree inibite al parcheggio delle biciclette per non intralciare altri servizi*

Tipo emendamento: AGGIUNTIVO

Data: 8 Aprile 2021

VISTA la proposta di delibera n° 9 del 2021

RILEVATO che in molti punti della città, specialmente vicino ai sottopassi, sovrappassi, passerelle, dove le barriere architettoniche e la mancanza di scivoli non permettono il transito delle biciclette;

CONSTATATO che in molti punti della città le biciclette vengono parcheggiate accanto ai cassonetti o attorno alle campane per la raccolta vetro, intralciando il passaggio ai cittadini;

TENUTO CONTO che alcune aree sensibili del centro Unasco (per esempio Piazza Signoria, Piazzale degli Uffici o nei pressi di alcune fermate della tramvia) sono già inibite alla sosta delle biciclette;

SI EMENDA

la delibera a pag. 7 il punto terzo

il sistema di gestione del Bike Sharing dovrà supportare funzioni di geo-fencing in modo da poter definire dei perimetri virtuali, associati ad aree geografiche del territorio comunale, allo



scopo di consentire la differenziazione tariffaria o l'inibizione del rilascio delle biciclette in alcune porzioni interne/esterne dell'area operativa;

SI AGGIUNGE

il sistema di gestione del Bike Sharing dovrà supportare funzioni di geo-fencing in modo da poter definire dei perimetri virtuali, associati ad aree geografiche del territorio comunale, allo scopo di consentire la differenziazione tariffaria o l'inibizione del rilascio delle biciclette in alcune porzioni interne/esterne dell'area operativa e nei luoghi che in cui possono creare intralcio e disagi ai cittadini

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA
ex art. 49 DLgs 267/2000

Negativo

Motivazione:

Il margine di errore fisiologico dei sistemi di posizionamento satellitare non consente di utilizzare il sistema di geofencing per verificare se le biciclette siano collocate in posizione tale da creare intralcio per gli utenti della strada, fermo restando che la modalità di sosta è regolata dal Codice della Strada e pertanto eventuali violazioni sono sanzionabili.

Ing. Giuseppe Carone

Firenze, 08/04/2021

GIUSEPPE CARONE
INGEGNERE
PUBBLICAMENTE
COLLEGATO
ALTAUTOREGGIATA
L. 14/07/02
C.N.C.

Parere di regolatore contestabile
Negativo, in quanto non è
realizzabile tecnicamente

Il Collegio dei revisori esprime
Firenze 11/04/2021

[Signature]
[Signature]

parere negativo

ALLEGATO N° 4
ARGOMENTO N° 289

N. 2



SINISTRA PROGETTO COMUNE

EMENDAMENTO alla proposta di DELIBERAZIONE N. DC/ (PROPOSTA N. DPC/2021/00309) - SERVIZI PUBBLICI LOCALI A RILEVANZA ECONOMICA: ISTITUZIONE DEL SERVIZIO DI BIKE SHARING COMPLEMENTARE AI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - em. aggiuntivo

Proponenti: Antonella Burdu, Dmitrij Palagi

COMUNE DI FIRENZE
DIREZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE
RICEVUTO DA BURDU - PALAGI
IL 09.04.2021 H 10.17

Oggetto: area di sosta per intermodalità

Che la parte deliberativa, al punto Z, che recita:

" 7) Di dare mandato alla Giunta Comunale di procedere alla definizione in dettaglio delle concrete modalità con cui si ritiene di effettuare il servizio nonché di determinare i corrispettivi e le caratteristiche salienti del sistema tariffario, in conformità agli indirizzi del presente atto e nei limiti degli stanziamenti resi disponibili, predisponendo ed approvando il progetto relativo; "

sia così emendata:

" 7) Di dare mandato alla Giunta Comunale di :
- procedere alla definizione in dettaglio delle concrete modalità con cui si ritiene di effettuare il servizio nonché di determinare i corrispettivi e le caratteristiche salienti del sistema tariffario, in conformità agli indirizzi del presente atto e nei limiti degli stanziamenti resi disponibili, predisponendo ed approvando il progetto relativo;
- procedere alla definizione di un corrispondente piano di aree di sosta intermodale, gratuite e/o a tariffa sociale convenzionata, per intercettare il traffico pendolare con mezzi privati e/o autolinee di medio/lungo percorso, da integrare nel sistema delle aree di sosta privilegiate per il servizio di bike sharing, favorendo in particolare, con la gratuità della sosta, i veicoli elettrici o alimentati a gas/idrogeno/etanolo; "

Si dà sin d'ora mandato agli Uffici per l'eventuale coordinamento del testo

Il consigliere, Dmitrij Palagi

La Consigliera, Antonella Burdu

PARERE DI REGOLARITA'
TECNICA/CONTABILE
ex Art. 49 D. Lgs. n. 267/2000

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA ex art. 49 D.Lgs 267/2000	
Positivo	CARONE GIUSEPPE COMUNE DI FIRENZE 1307110104 05.04.2021 11:41:42 UTC
Ing. Giuseppe Carone	

DATA FIRMA

Il Collegio dei Revisori
esprime parere positivo
con raccomandazione di
salvaguardia degli equilibri
di bilancio
Firenze 11/04/2021
[Signature]

Parere di regolarità contabile positivo, accordo
sottoscritto al rispetto degli equilibri di bilancio
[Signature]

DELIBERAZIONE N. DC/2021/00014 (PROPOSTA N. DPC/2021/00009)

ESTRATTO DAL VERBALE DEL CONSIGLIO COMUNALE DEL 12/04/2021

ARGOMENTO N. 289

Oggetto: SERVIZI PUBBLICI LOCALI A RILEVANZA ECONOMICA: ISTITUZIONE DEL SERVIZIO DI BIKE SHARING COMPLEMENTARE AI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

L'Adunanza del Consiglio ha luogo nell'anno duemilaventuno il giorno dodici del mese di aprile alle ore 14:36, in videoconferenza, convocata dal Presidente del Consiglio con l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla normativa vigente ed in particolare di quanto espressamente previsto dalla L. n. 27 del 24.4.2020 e dalla L. n. 29 del 12.3.2021, in I convocazione, in seduta pubblica mediante trasmissione in streaming su canali pubblici.

Presiede il Presidente del Consiglio Comunale Luca MILANI

Assiste il Segretario Generale Giuseppe ASCIONE

Fungono da scrutatori Alessandro Emanuele DRAGHI , Barbara FELLECA , Alessandra INNOCENTI

Al momento della votazione risultano presenti i consiglieri:

Luca MILANI	Angelo D'AMBRISI	Antonio MONTELATICI
Nicola ARMENTANO	Mimma DARDANO	Antonella MORO BUNDU
Andrea ASCIUTI	Stefano DI PUCCIO	Dmitrij PALAGI
Donata BIANCHI	Alessandro Emanuele DRAGHI	Renzo PAMPALONI
Ubaldo BOCCI	Barbara FELLECA	Francesco PASTORELLI
Patrizia BONANNI	Massimo FRATINI	Letizia PERINI
Federico BUSSOLIN	Fabio GIORGETTI	Massimiliano PICCIOLI
Francesca CALI	Maria Federica GIULIANI	Mirco RUFILLI
Leonardo CALISTRI	Alessandra INNOCENTI	Luca SANTARELLI
Jacopo CELLAI	Lorenzo MASI	Laura SPARAVIGNA
Emanuele COCOLLINI	Michela MONACO	Luca TANI
Enrico CONTI		

Risultano altresì assenti i consiglieri:

Roberto DE BLASI	Mario RAZZANELLI	
------------------	------------------	--

Risulta altresì assente il Sindaco Dario NARDELLA

OMISSIS

IL CONSIGLIO

Premesso che:

- con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 55 del 11/11/2019 è stato approvato il Documento Unico di Programmazione (DUP), aggiornato per il triennio 2020-2022, contenente, fra l'altro, l'elenco annuale ed il programma triennale dei lavori pubblici 2020/2022;
- con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 6 del 22/02/2021 sono stati approvati i Documenti di programmazione 2021-2023: approvazione note di aggiornamento al DUP - bilancio finanziario- nota integrativa e piano triennale investimenti;

Vista la normativa vigente in materia di servizi pubblici locali ed in particolare:

- il Testo Unico delle Leggi sull'ordinamento degli Enti Locali, D.Lgs. n. 267/2000;
- l'art. 34 D.L. 179/2012 e s.m.i., il quale al comma 20 dispone che *"per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblica sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste"*;
- l'art. 13 comma 25 bis del D.L. 23 dicembre 2013, n. 145, che dispone l'invio della suddetta relazione all'Osservatorio per i servizi pubblici locali istituito presso il Ministero dello sviluppo economico;
- la Direttiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione;
- il D.Lgs. n. 50/2016 "Codice dei contratti pubblici" ed in particolare la parte III (artt. 164-177) riferita ai "Contratti di concessione";

Considerato, in particolare, che l'art. 42 del D.Lgs. 267/2000 attribuisce al Consiglio Comunale la competenza per gli atti di organizzazione e concessione dei servizi pubblici;

Rilevato che la disciplina, anche comunitaria, in materia di servizi pubblici locali qualifica i *"servizi pubblici locali di interesse economico generale"* o *"servizi di interesse economico generale di ambito locale"* quei servizi erogati o suscettibili di essere erogati dietro corrispettivo economico su un mercato, che non sarebbero svolti senza un intervento pubblico o sarebbero svolti a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che vengono assunti, con provvedimento motivato dell'ente competente, come necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni delle comunità locali, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale;

Richiamato il D.Lgs. 50/2016 (nuovo Codice degli appalti/concessioni), che ha recepito anche la disciplina comunitaria in materia, che definisce la «concessione di servizi» un contratto a titolo oneroso stipulato per iscritto in virtù del quale una o più stazioni appaltanti affidano a uno o più operatori economici la fornitura e la gestione di servizi ... riconoscendo a titolo di corrispettivo unicamente il diritto di gestire i servizi oggetto del contratto o tale diritto accompagnato da un prezzo, con assunzione in capo al concessionario del rischio operativo legato alla gestione dei servizi;

Dato atto che, in virtù delle suddette competenze, l'Organo consiliare è chiamato a decidere sulle modalità di gestione dei servizi a rilevanza economica;

Rilevato che, secondo la normativa dell'Unione Europea gli enti locali possono affidare la gestione dei servizi pubblici locali attraverso:

- affidamento a terzi mediante procedure di gara ad evidenza pubblica secondo le disposizioni in materia di appalti e concessioni di servizi;
- affidamento diretto a società miste, in cui il socio privato sia stato selezionato attraverso una gara a doppio oggetto, finalizzata cioè alla scelta del partner e all'affidamento della specifica attività di gestione del servizio;
- affidamento in house o gestione in economia.

Ricordato che:

- è compito dello Stato e degli Enti pubblici locali promuovere politiche di sviluppo sostenibile che garantiscano la salvaguardia dell'ambiente in cui vive ed opera l'uomo, a beneficio delle generazioni presenti e future, guidate da un'appropriate azione amministrativa;
- tra gli obiettivi di un'efficace politica di sviluppo sostenibile rientra la salvaguardia e la protezione dell'ambiente dai fenomeni dell'inquinamento, ed in particolare dell'inquinamento atmosferico;
- le politiche europee richiedono agli Stati membri di porre in essere un insieme di coerenti interventi di lotta all'inquinamento;

Tenuto conto che, nella logica dell'intermodalità dei diversi mezzi di trasporto, il Bike Sharing, configurandosi quale servizio complementare al trasporto pubblico locale, rappresenta una importante alternativa al mezzo di trasporto privato a motore, oltre a contribuire alla pianificazione strategica in termini di mobilità;

Ricordato, al riguardo, che il Bike Sharing è un sistema che permette al pubblico di accedere all'utilizzo di una flotta di biciclette distribuita sul territorio all'interno di un'area operativa, in modalità *free flow* ed eventualmente

presso prefissate stazioni/aree di prelievo e la restituzione delle stesse biciclette in modalità self-service, anche in posizioni diverse da quella di prelievo;

Dato atto che, di norma, questi sistemi sono strutturati per dare ai cittadini la possibilità di compiere spostamenti da punto a punto per brevi periodi di tempo, lasciando poi disponibile la bicicletta per i successivi utilizzatori del servizio e che quindi non si tratta di un servizio di noleggio di biciclette ma di un vero e proprio sistema di trasporto pubblico non motorizzato che completa e amplia l'offerta di servizi di trasporto pubblico tradizionali, grazie alla sua flessibilità di utilizzo

Dato atto che lo sviluppo della mobilità sostenibile è altresì uno dei principali obiettivi indicati anche nella programmazione regionale e che, nell'ambito dei programmi di intervento per il miglioramento della qualità ambientale sono menzionate le iniziative di mobilità sostenibile, fra cui il Bike Sharing;

Richiamato il Documento Unico di Programmazione 2020-2022 – DUP Sezione Strategica del Comune di Firenze che all'Indirizzo Strategico 1. *Mobilità Intermodale* pone l'obiettivo di realizzare un sistema di mobilità integrato e sostenibile e di favorire la mobilità ciclabile ed i sistemi per una sharing city, promuovendo sempre più una mobilità sostenibile che comporti non solo lo sviluppo delle grandi infrastrutture, ma anche l'individuazione di sistemi di mobilità complementari ed intermodali rispetto al sistema tranviario e la promozione e diffusione di punti di interscambio fra biciclette e tramvia o TPL;

Dato atto che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, adottato dalla Città Metropolitana di Firenze con Atto del Sindaco Metropolitan n. 33 del 01/08/2019 e ratificato con delibera del Consiglio metropolitano n. 60/2019 del 23/10/2019, individua il Bike Sharing a flusso libero come una importante leva per l'incremento della mobilità sostenibile;

Rilevato in particolare che il PUMS, nel prendere atto di come Firenze sia stata la prima città in Italia ad aver introdotto il servizio di Bike Sharing *free flow* è sia caratterizzata da un elevato livello di adesione al servizio, individua come prossimo sviluppo necessario l'introduzione di un sistema di Bike Sharing a flusso libero con biciclette a pedalata assistita, in considerazione del fatto che la propulsione aggiuntiva data dal motore elettrico permette di percorrere distanze molto lunghe o superare dislivelli importanti e ciò, in una città come Firenze, può costituire un fattore decisivo per decidere di utilizzare la bicicletta per andare al lavoro, anche come sostituto dello scooter, coniugando il rispetto dell'ambiente ed il benessere fisico;

Richiamata la Deliberazione della Giunta Comunale n. 231/2017 in cui sono state sintetizzate le misure già intraprese dall'Amministrazione Comunale con riferimento al Bike Sharing;

Dato atto che, sulla base degli indirizzi di cui alla Deliberazione della Giunta sopra richiamata, la Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità ha provveduto, tramite appositi avvisi pubblici per manifestazione di interesse, all'individuazione dei soggetti interessati a svolgere il servizio di Bike Sharing a flusso libero nel territorio

comunale, in regime di mercato, provvedendo alle relative autorizzazioni, con conseguente avvio del servizio nel mese di agosto 2017;

Rilevato che fra gli operatori che hanno manifestato interesse al servizio di cui trattasi dal 2017 ad oggi, è rimasto attivo solo un operatore che ha implementato un servizio caratterizzato da un ampio livello di adesione che, tuttavia, non è in grado di rispondere pienamente, in maniera autonoma, agli obiettivi di miglioramento di questa tipologia di servizio di trasporto che l'Amministrazione intende perseguire, in particolare:

- un consistente incremento delle biciclette a pedalata assistita (*e-bike*) che, pur presentando costi di acquisto e di gestione decisamente più elevati di quelle standard, aumentano sensibilmente il raggio di azione e l'attrattività di questo servizio di trasporto anche per categorie di utenti più ampie di quelle tradizionalmente interessate;
- la possibile estensione dell'area operativa del servizio (con particolare riferimento all'utilizzo delle *e-bike*) per far sì che ulteriori aree significative della città possano beneficiare pienamente di questa modalità di trasporto divenuta essenziale;
- il contenimento delle tariffe del servizio entro determinati limiti giudicati accettabili dall'Amministrazione comunale;
- la piena integrazione del sistema del Bike Sharing all'interno del sistema dei servizi di mobilità fruibili nel Comune di Firenze tramite con le app comunali di *mobility as a service*;

Ritenuto, al riguardo, che il servizio di Bike Sharing debba essere svolto in condizioni differenti rispetto all'attuale modalità, implementando i miglioramenti sopra richiamati, al fine di garantire una effettiva continuità ed una più ampia accessibilità fisica ed economica al servizio che, pertanto, necessita di un significativo sviluppo e rimodulazione anche a livello qualitativo per assicurare la soddisfazione dei crescenti bisogni della cittadinanza;

Tenuto conto che, in relazione all'evoluzione dei bisogni della cittadinanza e in particolare a seguito dell'emergenza sanitaria Covid-19, è divenuto urgente far fronte alla domanda di mobilità dei cittadini garantendo, in tutte le diverse forme di mobilità urbana, il rispetto delle nuove disposizioni comportamentali, di cui la principale è quella relativa alla necessaria distanza di sicurezza da mantenere tra le persone che chiedono di salire sui mezzi del trasporto pubblico locale;

Rilevato che questa disposizione influisce negativamente sulla capacità di mobilità che è possibile assicurare alla cittadinanza tramite il servizio di trasporto pubblico locale, essendovi una riduzione significativa di passeggeri che possono essere trasportati;

Ritenuto pertanto che sia esigenza primaria del Comune di Firenze aumentare l'offerta di forme di mobilità alternative nel territorio comunale, tra le quali la mobilità ciclistica rappresenta sicuramente una fattispecie di fondamentale importanza;

Dato atto, in particolare, della necessità di:

- disporre di un servizio capillare, erogato su una ampia scala territoriale e dotato anche di un elevato numero di

biciclette a pedalata assistita (*e-bike*), disponibili su un'area molto estesa, per poter consentire l'utilizzo anche ai cittadini che hanno necessità di percorrere distanze maggiori all'interno del territorio comunale, divenendo pertanto una alternativa possibile all'utilizzo del veicolo privato a motore e complementare al servizio di TPL tradizionale;

- una organizzazione del servizio che consenta di incentivare i comportamenti maggiormente virtuosi con riferimento alla disciplina della sosta delle biciclette, che devono essere rese disponibili e ricollocate preferibilmente in spazi appositamente destinati al Bike Sharing e diffusi sul territorio, al fine di ridurre i fenomeni di degrado e disordine, soprattutto nel centro storico;
- garantire un servizio di elevata qualità con tariffe accessibili e contenute entro determinati limiti giudicati accettabili dall'Amministrazione comunale;
- disporre dei dati puntuali sull'utilizzo del servizio e di una piena integrazione del sistema del Bike Sharing all'interno del sistema dei servizi di mobilità fruibili nel Comune di Firenze, realizzando un servizio pienamente integrato con le app comunali di *mobility as a service* per la consultazione dell'offerta in tempo reale, la prenotazione, l'acquisto e la fruizione del servizio.

Dato atto tuttavia che il servizio, con queste caratteristiche, non può essere svolto sul mercato senza un intervento pubblico e senza l'erogazione di un corrispettivo economico, in quanto i livelli qualitativi sopra descritti comportano un incremento dei costi di gestione non compatibile con l'equilibrio economico-finanziario del servizio, a meno del ricorso ad un significativo incremento tariffario che rischierebbe però di ridurre l'utenza e dunque le ricadute positive per la mobilità urbana;

Preso atto a tal riguardo della "Relazione tecnico-economica" allegata alla presente Deliberazione nella quale viene esaminato l'equilibrio economico-finanziario del servizio nella ipotesi di introduzione di 600 biciclette a pedalata assistita e si conclude sulla necessità di prevedere, quale contributo pubblico, un corrispettivo quantificato nella misura di € 800.000 per un periodo triennale, ferma restando l'incidenza dei ricavi da tariffa (riferita al periodo pre-covid19);

Ritenuto, pertanto, in considerazione delle esigenze di cui sopra, nonché valutati gli effetti positivi in termini di riduzione del traffico veicolare, del carico sull'utilizzo dei mezzi pubblici, nonché di riduzione dell'inquinamento atmosferico, dotare il Comune di Firenze di un sistema di Bike Sharing di ultima generazione e funzionante anche in assenza di stazioni fisse (c.d. *free flow*), da realizzarsi attraverso la concessione dell'acquisizione, messa in servizio, manutenzione e gestione del sistema a uno degli operatori presenti sul mercato internazionale;

Dato atto che attraverso la realizzazione del sistema di Bike Sharing sopra descritto il Comune di Firenze, a fronte del contributo pubblico erogato, persegue il conseguimento dei seguenti benefici per la collettività amministrata:

- la riduzione dei tempi di spostamento in confronto ai modi alternativi di trasporto quali la pedonalità, la bicicletta di proprietà e l'auto;
- un trasferimento modale dal mezzo privato al modo "bici" e al modo "pubblico+bici", determinato dalla disponibilità del Bike Sharing per coprire l'ultimo miglio, che può rendere maggiormente competitivo l'uso del trasporto pubblico rispetto al mezzo privato, con conseguente riduzione della congestione e dei livelli di

inquinamento acustico ed atmosferico dell'ambiente urbano;

- la riduzione dell'affollamento dei mezzi del trasporto pubblico, particolarmente rilevante in un contesto di emergenza sanitaria come quello attuale;
- l'incremento di benessere fisico per l'uso dei modi attivi, sia per gli utenti del sistema che per coloro che sono indotti ad un maggior uso della bicicletta, per l'effetto generale di maggiore diffusione della modalità ciclistica che la presenza del Bike Sharing promuove;
- l'eliminazione del rischio di furto e la riduzione dei costi d'uso della bicicletta di proprietà;
- l'incremento di accessibilità di molte destinazioni, specialmente nel centro storico, ed il conseguente sviluppo del diritto alla mobilità;
- la promozione dell'uso della bicicletta grazie alla maggior visibilità dei veicoli e ad una rinnovata percezione delle caratteristiche positive di tale mezzo;
- il miglioramento dell'immagine della città, per la capacità di dotarsi di soluzioni di trasporto innovative e sostenibili;

Ritenuto che, per l'affidamento del servizio in concessione, per 3 anni (con facoltà da parte dell'Amministrazione Comunale di prolungamento per ulteriori 3 anni), si farà ricorso alle procedure previste dal Codice dei Contratti in materia di concessioni sulla base di un progetto dettagliato da approvare con Deliberazione della Giunta comunale secondo gli indirizzi del presente atto;

Stabilito che il progetto del sistema di Bike Sharing a flusso libero da mettere in esercizio, conformemente a quanto previsto dalla Relazione allegata, in analogia con i sistemi più innovativi e di maggiore successo, dovrà prevedere le seguenti caratteristiche:

- un sistema di bloccaggio automatizzato delle biciclette, attivabile da remoto tramite applicazione per smartphone, concepito in maniera tale che la bicicletta possa essere parcheggiata senza essere necessariamente legata a un supporto (rastrelliera) e che consenta agli utenti di depositare o prelevare le biciclette in qualsiasi punto dell'area operativa in cui ciò sia permesso in base all'organizzazione del servizio;
- un sistema di tracciamento, mediante GPS o altra tecnologia analoga, che individui in continuo con precisione la posizione della bicicletta (funzionale sia all'utilizzo ordinario che in caso di furto);
- una app per smartphone per l'accesso al servizio da parte degli utenti, che identifichi in maniera univoca l'utilizzatore e che permetta di visualizzare le biciclette disponibili, prenotarle, sbloccarle a inizio utilizzo e bloccarle al termine, pagare la tariffa, segnalare guasti, malfunzionamenti o comportamenti scorretti da parte di altri utenti;
- l'applicazione dovrà inoltre consentire agli utenti di individuare le postazioni di sosta riservata istituiti dall'Amministrazione Comunale per i servizi di sharing e di fornire informazioni in tempo reale per l'utenza;

- il sistema di gestione del Bike Sharing dovrà permettere inoltre il monitoraggio in tempo reale del livello di occupazione dei posti di sosta riservata attraverso comunicazione remota;
- il sistema di gestione del Bike Sharing dovrà supportare funzioni di geo-fencing in modo da poter definire dei perimetri virtuali, associati ad aree geografiche del territorio comunale, allo scopo di consentire la differenziazione tariffaria o l'inibizione del rilascio delle biciclette in alcune porzioni interne/esterne dell'area operativa;
- una struttura tariffaria che incentivi i viaggi brevi per massimizzare il numero di spostamenti per bicicletta al giorno e forme agevolate di accesso al servizio, incluse forme di abbonamento differenziate e titoli di diversa durata per assicurare la massima adesione al servizio;
- una struttura tariffaria che permetta di incentivare la sosta all'interno degli stalli riservati istituiti dall'Amministrazione Comunale per i servizi di sharing, anche allo scopo di poter estendere l'operatività del servizio in zone periferiche;
- un'area operativa, avente estensione complessiva non inferiore a 15 kmq, all'esterno della quale sia impedito il rilascio delle biciclette mediante inibizione del sistema di blocco o mediante l'applicazione di una tariffa particolarmente elevata;
- un'area operativa ben calibrata rispetto alle caratteristiche del tessuto urbano, in modo da poter fornire un servizio accessibile a quanti più cittadini possibile ma evitando nel contempo aree estremamente rare più soggette a fenomeni di vandalismo o dove le biciclette possano rimanere inutilizzate per lunghi periodi di tempo;
- un'area operativa articolata anche in più perimetri chiusi, allo scopo ad esempio di includere piccole porzioni di aree periferiche del centro abitato collocate lungo direttrici viarie rilevanti oppure in prossimità di specifici punti di interesse;
- un sistema di pagamento elettronico sicuro ed identificabile;
- una articolazione temporale del servizio estesa continuativamente per tutti i giorni dell'anno 24 ore su 24, con continuità e regolarità.
- l'interoperabilità con i servizi di mobilità fruibili nel Comune di Firenze e la piena integrazione con le app comunali di infomobilità e *mobility as a service*.

Ritenuto che, in base alle caratteristiche del servizio descritte in precedenza e tenuto conto delle attuali condizioni di mercato, il servizio che si intende sviluppare non sarebbe svolto nella forma richiesta senza intervento pubblico e senza l'erogazione di un corrispettivo economico o che, comunque, sarebbe svolto a condizioni differenti in termini

di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che il Comune di Firenze assume come necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni della comunità locale sopra evidenziati, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale.

Precisato quindi che, in virtù dell'interesse economico generale che si riconosce al servizio di Bike Sharing, complementare a quelli di trasporto pubblico tradizionali, sulla base del progetto della Giunta i competenti uffici provvederanno agli atti necessari per la concessione dello stesso servizio, limitatamente al periodo di concessione previsto, a soggetto individuato con procedura a evidenza pubblica e con le modalità che saranno individuate in sede di gara;

Dato atto che, in considerazione della natura e della dimensione dei luoghi della città di Firenze ed in particolare del suo centro storico, riconosciuto dall'UNESCO Patrimonio dell'Umanità, della limitatezza degli spazi disponibili sulla viabilità pubblica destinati o destinabili a sosta per le biciclette e della necessità di operare il servizio con una dimensione della flotta che consenta l'ottimizzazione dei costi a fronte della domanda potenziale, in attuazione del principio di necessario bilanciamento fra i diversi interessi contrapposti, pubblici e privati, risulta necessario che l'Amministrazione comunale assuma la titolarità del servizio in esame e proceda quindi ad affidarlo in concessione ad un unico operatore economico, con diritto di esclusiva allo svolgimento del servizio nel territorio comunale, limitatamente al periodo di concessione previsto e con le precisazioni di seguito riportate;

Specificato che, per quanto attiene alla autorizzazione in essere, rilasciata con Provvedimento Dirigenziale 2017/D/05083, l'operatore già autorizzato potrà proseguire la propria attività fino alla scadenza del provvedimento di autorizzazione (30 giugno 2022) e che pertanto, fino a tale data, il servizio oggetto di concessione non sarà svolto in via esclusiva ma dovrà coesistere con quello relativo alla autorizzazione rilasciata;

Ritenuto, quindi, di dare indirizzo alla Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità di predisporre i provvedimenti necessari per l'istituzione di un innovativo servizio di Bike Sharing secondo le indicazioni sopra riportate e secondo quanto sarà contenuto nel progetto da approvare da parte della Giunta, provvedendo alla procedura di gara per l'affidamento in concessione del servizio e alla successiva gestione del contratto di concessione;

Vista la "Relazione ex Art. 34", allegata quale parte integrante al presente provvedimento, redatta dai competenti uffici ai sensi del richiamato art. 34, comma 20, del D.L. 179/12, al fine di:

- dare conto delle ragioni della scelta in merito alla modalità di affidamento,
- dare conto della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta;
- specificare gli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche previste;

Dato atto che la suddetta "Relazione ex Art. 34" risulta coerente con gli indirizzi forniti nella presente deliberazione e sarà pubblicata sul sito internet del Comune di Firenze ed inviata all'Osservatorio per i Servizi Pubblici Locali istituito presso il Ministero per lo Sviluppo Economico in ottemperanza al D. L. 23 dicembre 2013 n. 145, art. 13 comma 25-bis;

Dato atto che nell'ambito del Programma Operativo Nazionale per le città Metropolitane PON Metro 2014-2021 a seguito dell'emergenza Covid-19 è stata consentita agli Enti assegnatari dei finanziamenti una rimodulazione degli interventi previsti nel Piano Operativo a favore di azioni volte specificatamente a contrastare l'emergenza sanitaria e che il Comune di Firenze, nell'ambito dell'Asse 2 relativo alla mobilità, è stato autorizzato ad impiegare l'importo di € 400.000,00 per la realizzazione ed attivazione di un sistema di Bike Sharing con l'utilizzo di biciclette a pedalata assistita;

Rilevato che, per quanto attiene gli aspetti economico finanziari:

- le somme disponibili quale contributo all'investimento del concessionario necessario a garantire l'equilibrio complessivo della concessione ammontano a Euro 800.000,00 per il primo triennio e sono disponibili sull'annualità 2021 ai C.O. 200245 e 200364 sul C.O. 200099-2022 per la quota parte finanziata con risorse disponibili dell'Amministrazione Comunale ed al C.O. 200243 per la quota parte finanziata con risorse PON Metro;
- per quanto riguarda il fabbisogno del triennio successivo, qualora ricorrano i presupposti, al rinnovo eventuale della concessione potrà darsi seguito previo stanziamento di apposite risorse da reperire sul bilancio dell'Ente;

Preso atto del parere favorevole dell'Organo di Revisione Contabile, conservato in atti, reso ai sensi dell'art. 239 comma 1, lett. b) punto 3 del D.Lgs. n. 267/2000 in data 17.03.2021 con prot: 91748 del 19.03.2021;

Preso atto dei pareri favorevoli relativi alla regolarità tecnica e contabile del presente atto ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267/2000 ss.mm.;

Ritenuto di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs. 267/2000, in modo da consentire la tempestiva adozione dei provvedimenti conseguenti;

Visto l'art. 42 del D.Lgs. 267/2000 ss.mm. (TUEL);

DELIBERA

- 1) **Di dare atto** che, tenuto conto delle attuali condizioni di mercato e degli obiettivi di miglioramento del servizio illustrati in narrativa, il servizio di Bike Sharing che si intende sviluppare nel Comune di Firenze non sarebbe svolto nella forma richiesta senza intervento pubblico e senza l'erogazione di un corrispettivo economico o che, comunque,

sarebbe svolto a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza che il Comune di Firenze assume come necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni della comunità locale, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale;

- 2) **Di dare atto** che, nell'attuale contesto normativo, è consentito l'affidamento in concessione dei servizi in esame;
- 3) **Di disporre** pertanto, in virtù dell'art.42, D. Lgs. n.267/2000 in materia di competenze del Consiglio Comunale relativamente ai servizi pubblici e visto l'art. 34 del decreto-legge n. 179/2012, commi da 20 a 27 in merito alle modalità di gestione dei servizi a rilevanza economica, che l'Amministrazione Comunale assuma in via esclusiva la titolarità del servizio pubblico di Bike Sharing e provveda ad affidarne la realizzazione e gestione in regime di concessione, conformemente alle caratteristiche essenziali indicate nella Relazione Tecnico-economica allegata parte integrante al presente provvedimento;
- 4) **Di dare atto** che, per le motivazioni espresse in narrativa, risulta necessario per l'A.C. affidare la suddetta concessione di servizio pubblico ad un unico operatore economico, con diritto di esclusiva allo svolgimento del servizio nel territorio comunale, limitatamente al periodo di concessione previsto e salva la prosecuzione del servizio attualmente in atto, di cui al Provvedimento Dirigenziale 2017/DD/05083, fino al termine del periodo autorizzato;
- 5) **Di prendere atto** della "Relazione ex Art. 34", allegata quale parte integrante al presente provvedimento, redatta dai competenti uffici ai sensi dell'art. 34, comma 20, del D.L. 179/12;
- 6) **Di dare atto** che la suddetta "Relazione ex Art. 34" risulta coerente con gli indirizzi forniti nella presente deliberazione e sarà pubblicata sul sito internet del Comune di Firenze ed inviata all'Osservatorio per i Servizi Pubblici Locali istituito presso il Ministero per lo Sviluppo Economico in ottemperanza al D. L. 23 dicembre 2013 n. 145, art. 13 comma 25-bis;
- 7) **Di dare mandato** alla Giunta Comunale di procedere alla definizione in dettaglio delle concrete modalità con cui si ritiene di effettuare il servizio nonché di determinare i corrispettivi e le caratteristiche salienti del sistema tariffario, in conformità agli indirizzi del presente atto e nei limiti degli stanziamenti resi disponibili, predisponendo ed approvando il progetto relativo;
- 8) **Di dare mandato** alla Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità di predisporre i provvedimenti necessari per l'istituzione di un innovativo servizio di Bike Sharing secondo quanto sarà contenuto nel progetto da approvare da parte della Giunta, provvedendo alla procedura di gara per l'affidamento in concessione del servizio e alla successiva gestione del contratto di concessione;
- 9) **Di autorizzare** la spesa complessiva di euro 800.000,00 per il primo triennio di concessione, quale contributo all'investimento del concessionario, disponibili ai C.O. 200245 e 200364 sul C.O. 200099-2022 per la quota parte finanziata con risorse disponibili dell'Amministrazione Comunale ed al C.O. 200243 per la quota parte finanziata con risorse PON Metro;
- 40) **Di dare atto che**, per quanto riguarda il fabbisogno del triennio successivo, qualora ricorrano i presupposti, al

rinnovo eventuale della concessione potrà darsi seguito previo stanziamento di apposite risorse da reperire sul bilancio dell'Ente.

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA	
Si esprime parere di regolarità tecnica favorevole ai sensi dell'art.49 c.1 del T.U.E.L.	
Data 27/02/2021	Il Dirigente / Direttore Carone Giuseppe
PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE	
Si esprime parere di regolarità contabile favorevole ai sensi dell'art.49 c.1 del T.U.E.L.	
Data 02/03/2021	Il Dirigente / Direttore Cassandrini Francesca

Posta in votazione la proposta si hanno i seguenti risultati accertati e proclamati dal Presidente della seduta assistito dagli scrutatori sopra indicati:

Favorevoli	22: Luca Milani, Nicola Armentano, Donata Bianchi, Patrizia Bonanni, Francesca Cali, Leonardo Calistri, Enrico Conti, Angelo D'Ambrisi, Mimma Dardano, Stefano Di Puccio, Barbara Felleca, Massimo Fratini, Fabio Giorgetti, Maria Federica Giuliani, Alessandra Innocenti, Renzo Pampaloni, Francesco Pastorelli, Letizia Perini, Massimiliano Piccioli, Mirco Ruffilli, Luca Santarelli, Laura Sparavigna,
Contrari	6: Andrea Asciti, Federico Bussolin, Emanuele Cocollini, Michela Monaco, Antonio Montelatici, Luca Tani,
Astenuti	3: Ubaldo Bocci, Jacopo Cellai, Alessandro Emanuele Draghi,
Non votanti	3: Lorenzo Masi, Antonella Moro Bundu, Dmitrij Palagi,

essendo presenti 34 consiglieri

LA PROPOSTA È APPROVATA

Il Presidente propone al Consiglio di rendere immediatamente eseguibile, ai sensi e per gli effetti di legge, il

presente provvedimento. Posta in votazione la proposta di immediata eseguibilità si hanno i seguenti risultati accertati e proclamati dal Presidente assistito dagli scrutatori sotto indicati:

Presiede il Presidente del Consiglio Comunale Luca MILANI

Assiste il Segretario Generale Giuseppe ASCIONE

Fungono da scrutatori Alessandro Emanuele DRAGHI , Barbara FELLECA , Alessandra INNOCENTI

Al momento della votazione per la immediata eseguibilità risultano presenti i consiglieri:

Luca MILANI	Stefano DI PUCCIO	Antonella MORO BUNDU
Nicola ARMENTANO	Alessandro Emanuele DRAGHI	Dmitrij PALAGI
Andrea ASCIUTI	Barbara FELLECA	Renzo PAMPALONI
Donata BIANCHI	Massimo FRATINI	Francesco PASTORELLI
Federico BUSSOLIN	Fabio GIORGETTI	Letizia PERINI
Francesca CALÌ	Maria Federica GIULIANI	Massimiliano PICCIOLI
Leonardo CALISTRI	Alessandra INNOCENTI	Mirco RUFILLI
Emanuele COCOLLINI	Lorenzo MASI	Luca SANTARELLI
Enrico CONTI	Michela MONACO	Laura SPARAVIGNA
Angelo D'AMBRISI	Antonio MONTELATICI	Luca TANI
Mimma DARDANO		

Risulta altresì assente il Sindaco Dario NARDELLA

Favorevoli 21: Luca Milani, Nicola Armentano, Donata Bianchi, Francesca Calì, Leonardo Calistri, Enrico Conti, Angelo D'Ambrisi, Mimma Dardano, Stefano Di Puccio, Barbara Felleca, Massimo Fratini, Fabio Giorgetti, Maria Federica Giuliani, Alessandra Innocenti, Renzo Pampaloni, Francesco Pastorelli, Letizia Perini, Massimiliano Piccioli, Mirco Ruffilli, Luca Santarelli, Laura Sparavigna,

Contrari 3: Andrea Asciuti, Antonio Montelatici, Luca Tani,

Astenuti 4: Federico Bussolin, Emanuele Cocollini, Alessandro Emanuele Draghi, Michela Monaco,

Non votanti 3: Lorenzo Masi, Antonella Moro Bundu, Dmitrij Palagi,

essendo presenti 31 consiglieri

L'IMMEDIATA ESEGUIBILITÀ È APPROVATA

Sulla deliberazione sono stati acquisiti i seguenti pareri:

Commissione Consiliare 6			
Data Invio	Data Scadenza	Data Parere	Testo Parere
11/03/2021	26/03/2021	25/03/2021	Favorevole

Cons. Quartiere/Coll. Revisori	Data Invio	Data Scadenza	Data Parere	Testo Parere
Collegio dei Revisori	11/03/2021		17/03/2021	

ALLEGATI INTEGRANTI

Relazione art 34_signed.pdf - de2171c8b958d3b68bc1d0ca941b85ff61d75f508ca4dfc1a564109c09958dd6
Relazione tecnico-economica con Appendice_signed.pdf - 62d92abf830751b7eb8ef61c00e393a495f4651b42f9440059146e6a5f31d13e
Verbale 4 del 17.03.2021 - istituzione bike sharing.pdf.p7m - 7bf24752e942692bfc28ee86df39338b82a89cfbece28eed0774276c67d8b887

IL SEGRETARIO GENERALE

Giuseppe Ascione

IL PRESIDENTE

Luca Milani

Le firme, in formato digitale, sono state apposte sull'originale del presente atto ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 7/3/2005, n. 82 e s.m.i. (CAD). Il presente documento è conservato in originale negli archivi informatici del Comune di Firenze, ai sensi dell'art.22 del D.Lgs. 82/2005.

COMUNE DI FIRENZE
Direzione Segreteria Generale e Affari Istituzionali

Si certifica che l'atto n. 2021/C/00014 (tipo atto: DELIBERAZIONE) e avente per oggetto:

SERVIZI PUBBLICI LOCALI A RILEVANZA ECONOMICA: ISTITUZIONE DEL SERVIZIO DI BIKE SHARING COMPLEMENTARE AI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

è stato pubblicato all'Albo Pretorio on line del Comune di Firenze dal 29/04/2021 al 13/05/2021.

Firenze, 14/05/2021

Il Responsabile

Stefania Pieracci

(sottoscritto digitalmente ai sensi della normativa vigente)

Ora:17:47

Verbale: 289

N.Arg.:

ORDINE DEL GIORNO N.: n. 2021/00464

OGGETTO: Per incentivare l'utilizzo del bike sharing - collegato alla delibera 9/2021 "Servizi pubblici loCali a rilevanza economica: istituzione del servizio di bike sharing complementare ai servizi di trasporto pubblico locale"

Proponenti: Armentano Nicola, Perini Letizia, Calistri Leonardo, Bianchi Donata, Bonanni Patrizia, Cali Francesca, Conti Enrico, Di Puccio Stefano, Felleca Barbara, Fratini Massimo, Giorgetti Fabio, Giuliani Maria Federica, Innocenti Alessandra, Milani Luca, Pampaloni Renzo, Pastorelli Francesco, Piccioli Massimiliano, Ruffilli Mirco, Sparavigna Laura

17.47 – Interviene Cocollini Emanuele – assume la presidenza e informa che è stato presentato un ordine del giorno dal gruppo PD

17.48 – Interviene Armentano Nicola – illustra l'ordine del giorno

17.52: Il Vice Presidente pone in votazione l'atto

Presenti abilitati: 27

Favorevoli: 20

Contrari: 6

Astenuti: 1

Non Votanti: 0

17.43: Esito: approvato

Favorevoli:

Armentano Nicola, Bianchi Donata, Bonanni Patrizia, Cali Francesca, Calistri Leonardo, Conti Enrico, D'ambrosi Angelo, Dardano Mimma, Felleca Barbara, Fratini Massimo, Giuliani Maria Federica, Moro Bundu Antonella, Palagi Dimitrij, Pampaloni Renzo, Pastorelli Francesco, Perini Letizia, Piccioli Massimiliano, Ruffilli Mirco, Santarelli Luca, Sparavigna Laura

Contrari:

Asciuti Andrea, Bussolin Federico, Cocollini Emanuele, Monaco Michela, Montelatici Antonio, Tani Luca

Astenuti:

Draghi Alessandro

ALLEGATO N. 6 - Ordine del Giorno n. 2021/00464 – approvato (collegato al verbale n. 289)



ESTRATTO DAL VERBALE DEL CONSIGLIO COMUNALE DEL 12/04/2021

Ordine del Giorno N. 2021/00464

ARGOMENTO N 289

Oggetto: Per incentivare l'utilizzo del bike sharing - collegato alla delibera 9/2021 "Servizi pubblici locali a rilevanza economica: istituzione del servizio di bike sharing complementare ai servizi di trasporto pubblico locale"

L'adunanza del Consiglio ha luogo nell'anno duemilaventuno il giorno dodici del mese di aprile alle ore 14:36 in videoconferenza, convocata dal Presidente del Consiglio con l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla normativa vigente e in particolare di quanto espressamente previsto dalla L. 27/2020 e dalla L. n. 29 del 12.3.2021, in I convocazione, in seduta pubblica mediante trasmissione in streaming su canali pubblici.

Presiede Il Vice Presidente del Consiglio Comunale Emanuele Cocollini

Assiste Il Segretario Generale Giuseppe Ascione

Fungono da scrutatori i signori Alessandra Innocenti, Alessandro Emanuele Draghi, Barbara Felleca

Al momento della votazione risultano presenti i consiglieri:

Nicola ARMENTANO	Maria Federica GIULIANI
Andrea ASCIUTI	Michela MONACO
Donata BIANCHI	Antonio MONTELATICI
Patrizia BONANNI	Antonella MORO BUNDU
Federico BUSSOLIN	Dmitrij PALAGI
Francesca CALI	Renzo PAMPALONI
Leonardo CALISTRI	Francesco PASTORELLI
Emanuele COCOLLINI	Letizia PERINI
Enrico CONTI	Massimiliano PICCIOLI
Angelo DAMBRISI	Mirco RUFILLI
Mimma DARDANO	Luca SANTARELLI
Alessandro Emanuele DRAGHI	Laura SPARAVIGNA
Barbara FELLECA	Luca TANI
Massimo FRATINI	

risultano altresì assenti i Consiglieri:

Luca MILANI	Fabio GIORGETTI
Ubaldo BOCCI	Alessandra INNOCENTI
Jacopo CELLAI	Lorenzo MASI
Roberto DE BLASI	Mario RAZZANELLI
Stefano DI PUCCIO	

risulta altresì assente il Sindaco Dario NARDELLA

IL CONSIGLIO COMUNALE

RICHIAMATA la delibera C.C. approvata in data odierna "Servizi pubblici locali a rilevanza economica: istituzione del servizio di bike sharing complementare ai servizi di trasporto pubblico locale";

EVIDENZIATO che il servizio Bike Sharing, secondo quanto già riportato nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, rappresenta una leva importante per una mobilità che, integrata con altri mezzi di locomozione e con il Tpl, può contribuire in modo sensibile al miglioramento della qualità della vita e dell'aria nella nostra città;

RILEVATO che anche l'odierno rapporto di Lega Ambiente sottolinea la ripresa della mobilità post Covid "avverrà prima nelle città che avranno saputo incrementare l'offerta di mobilità pubblica e condivisa (sharing), che avranno ridisegnato strade e servizi di prossimità ('città 15 minuti', in cui tutto è accessibile a piedi o in bici)";

RICORDATO che nella nostra città sono stati realizzati e previsti numerosi investimenti per la mobilità ciclabile che dovranno ulteriormente essere realizzati e dotati delle necessarie infrastrutture di servizio ed integrate con gli altri sistemi di trasporto;

PRESO ATTO che tra le caratteristiche richieste al futuro gestore vengono citate quelle relative alla struttura tariffaria per incentivare i viaggi brevi e forme di abbonamento differenziate;

INVITA LA GIUNTA

- A continuare nel lavoro di rafforzamento della rete di mobilità ciclabile;
- A prevedere, all'interno della struttura tariffaria e delle forme di abbonamento, particolari agevolazioni e forme di premialità legate all'uso del mezzo per l'utenza giovanile under 30;
- A prevedere premialità per gli utenti più assidui.

Posto in votazione l'atto si hanno i seguenti risultati accertati e proclamati dal Vice Presidente del Consiglio Comunale assistito dagli scrutatori sopra indicati:

favorevoli	20:	Nicola Armentano, Donata Bianchi, Patrizia Bonanni, Francesca Cali, Leonardo Calistri, Enrico Conti, Angelo D'Ambrisi, Mimma Dardano, Barbara Felleca, Massimo Fratini, Maria Federica Giuliani, Antonella Moro Bundu, Dmitrij Palagi, Renzo Pampaloni, Francesco Pastorelli, Letizia Perini, Massimiliano Piccioli, Mirco Rufilli, Luca Santarelli, Laura Sparavigna
contrari	6:	Andrea Ascciuti, Federico Bussolin, Emanuele Cocollini, Michela Monaco, Antonio Montelatici, Luca Tani,
astenuti	1:	Alessandro Emanuele Draghi,

non votanti 0:

essendo presenti 27 consiglieri

ESITO: Approvata

Ora: 17.53

Verbale: 290

DELIBERAZIONE N.: 2019/00011

OGGETTO: Immobile in Firenze, Via dei Perfetti Ricasoli n.76 di proprietà dei signori Nocentini Alessandro e altri - Eliminazione vincolo industriale

Soggetto/i proponente/i: Martini Alessandro

Ufficio proponente: DIREZIONE PATRIMONIO IMMOBILIARE

Parere Commissioni/CdQ: Comm. 3 - Favorevole - 07/04/2021 - CdQ 5 (Delib. N. 50004/21 - Favorevole - 10/03/2021)

17.53 - Interviene Cocollini Emanuele - introduce la proposta di delibera n. 11-2021

17:54 - Interviene: Martini Alessandro - illustra la delibera e chiede l'immediata esecutività

17:57 - Interviene Cocollini Emanuele

17:57 - Interviene: Moro Bundu Antonella per dichiarazione di voto

17:58 - Interviene Cocollini Emanuele

17:58 - Interviene: Pampaloni Renzo

18.02: Il Vice Presidente pone in votazione la proposta di delibera n. 11-2021.

Presenti abilitati: 29

Favorevoli: 20

Contrari: 0

Astenuti: 5

Non Votanti: 4

18.03: Esito: approvato

Favorevoli:

Bianchi Donata, Bonanni Patrizia, Cali Francesca, Calistri Leonardo, Conti Enrico, D'ambrisi Angelo, Dardano Mimma, Di Puccio Stefano, Felleca Barbara, Fratini Massimo, Giorgetti Fabio, Giuliani Maria Federica, Innocenti Alessandra, Milani Luca, Pampaloni Renzo, Pastorelli Francesco, Perini Letizia, Piccioli Massimiliano, Rufilli Mirco, Santarelli Luca

Astenuti:

Asciuti Andrea, Bussolin Federico, Cocollini Emanuele, Montelatici Antonio, Tani Luca

Non Votanti: :

Cellai Jacopo, Draghi Alessandro, Moro Bundu Antonella, Palagi Dimitrij

18.04: Il Vice Presidente pone in votazione l'immediata esecutività

Presenti abilitati: 32

Favorevoli: 22

Contrari: 0

Astenuti: 7

Non Votanti: 3

18.03: Esito: approvato

Favorevoli:

Armentano Nicola, Bianchi Donata, Bonanni Patrizia, Cali Francesca, Calistri Leonardo, Conti Enrico, D'ambrisi Angelo, Dardano Mimma, Di Puccio Stefano, Felleca Barbara, Fratini Massimo, Giorgetti Fabio, Giuliani Maria Federica, Innocenti Alessandra, Milani Luca, Pampaloni Renzo, Pastorelli Francesco, Perini Letizia, Piccioli Massimiliano, Ruffilli Mirco, Santarelli Luca, Sparavigna Laura

Astenuti:

Asciuti Andrea, Bocci Ubaldo, Bussolin Federico, Cocollini Emanuele, Monaco Michela, Montelatici Antonio, Tani Luca

Non Votanti :

Draghi Alessandro, Moro Bundu Antonella, Palagi Dimitrij

18:05 - Esce dall'aula: Asciuti Andrea

ALLEGATO N.1 – Delibera n. 11-2021- approvata e relativi allegati

DELIBERAZIONE N. DC/2021/00015 (PROPOSTA N. DPC/2021/00011)

ESTRATTO DAL VERBALE DEL CONSIGLIO COMUNALE DEL 12/04/2021

ARGOMENTO N. 290

Oggetto: Immobile in Firenze, Via dei Perfetti Ricasoli n.76 di proprietà dei signori Nocentini Alessandro e altri - Eliminazione vincolo industriale

L'Adunanza del Consiglio ha luogo nell'anno duemilaventuno il giorno dodici del mese di aprile alle ore 14:36, in videoconferenza, convocata dal Presidente del Consiglio con l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla normativa vigente ed in particolare di quanto espressamente previsto dalla L. n. 27 del 24.4.2020 e dalla L. n. 29 del 12.3.2021, in I convocazione, in seduta pubblica mediante trasmissione in streaming su canali pubblici.

Presiede il Vice Presidente del Consiglio Vicario Emanuele COCOLLINI

Assiste il Segretario Generale Giuseppe ASCIONE

Fungono da scrutatori Alessandro Emanuele DRAGHI , Barbara FELLECA , Alessandra INNOCENTI

Al momento della votazione risultano presenti i consiglieri:

Luca MILANI	Angelo D'AMBRISI	Antonella MORO BUNDU
Andrea ASCIUTI	Mimma DARDANO	Dmitrij PALAGI
Donata BIANCHI	Stefano DI PUCCIO	Renzo PAMPALONI
Patrizia BONANNI	Alessandro Emanuele DRAGHI	Francesco PASTORELLI
Federico BUSSOLIN	Barbara FELLECA	Letizia PERINI
Francesca CALI	Massimo FRATINI	Massimiliano PICCIOLI
Leonardo CALISTRI	Fabio GIORGETTI	Mirco RUFILLI
Jacopo CELLAI	Maria Federica GIULIANI	Luca SANTARELLI
Emanuele COCOLLINI	Alessandra INNOCENTI	Luca TANI
Enrico CONTI	Antonio MONTELATICI	

Risultano altresì assenti i consiglieri:

Nicola ARMENTANO	Lorenzo MASI	Mario RAZZANELLI
Ubaldo BOCCI	Michela MONACO	Laura SPARAVIGNA
Roberto DE BLASI		

Risulta altresì assente il Sindaco Dario NARDELLA

OMISSIS

IL CONSIGLIO

PREMESSO CHE:

- i signori Nocentini Alessandro, Baglioni Lapo, Nocentini Laura, Ciampi Luciano, Melani Ilaria, Melani Barbara e Melani Stefania sono proprietari del complesso immobiliare sito in via Perfetti Ricasoli n. 76, identificato catastalmente al foglio 22, particella 51 subalterni 5,6,7 e 8;

- con decreto di esproprio del Prefetto di Firenze in data 6 settembre 1924 i suddetti beni venivano espropriati dal Comune di Firenze al signor Icilio Nocentini, e con successivo atto di vendita e transazione, stipulato in data 29 novembre 1932 dal Segretario Generale del Comune di Firenze, veniva stabilito di retrocedere alle eredi dell'originario proprietario, signore Bianca Aliani e Fedora Nocentini i beni oggetto di esproprio a fronte di un corrispettivo pari a Lire 15.000;

- nel suddetto atto le proprietarie si obbligavano, per sé e aventi causa, a destinare perpetuamente detti beni ad uso industriale secondo le norme del progetto di costruzione del Quartiere Industriale, approvato con Decreto Lungotenenziale del 08/06/1919, prorogato con R.D. del 06/11/1930, e di quelle che verranno emanate al riguardo, specificando che potranno essere adibiti per abitazione esclusivamente del proprietario e della sua famiglia, degli impiegati ed operai addetti all'industria e per uffici e magazzini dell'industria stessa;

- nel medesimo atto veniva altresì specificato che detti vincoli erano da considerarsi veri e propri diritti reali e come tali da trasciversi presso la competente Conservatoria dei Registri Immobiliari;

- nella suddetta compravendita era altresì prevista la *"condizione risolutiva espressa per il caso che la destinazione d'uso industriale venga in avvenire a cessare per qualsiasi causa e in qualsiasi tempo, restando stabilito che in tal caso il Comune avrà diritto di rientrare in possesso immediato del terreno venduto, restituendone il prezzo senza alcun compenso né rimborso, né indennità di nessuna specie per, lavori, miglioramenti ed accrescimenti che agli immobili stessi venissero apportati né per il maggior valore che essi, nel prosieguo del tempo, conseguissero per qualsiasi causa."*;

- i signori Nocentini Alessandro, Baglioni Lapo, Nocentini Laura, Ciampi Luciano, Melani Ilaria, Melani Barbara e Melani Stefania, attuali proprietari dei beni in oggetto, con nota in data 7 gennaio 2019, pervenuta in data 4 febbraio 2019 e protocollata al n.40134, hanno presentato istanza per l'eliminazione del vincolo industriale perpetuo tenuto conto della classificazione catastale A2 (civile abitazione) degli immobili in oggetto, nonché della nuova pianificazione vigente del Comune di Firenze che classifica la zona nella quale ricade il complesso in oggetto come zona D che non limita al solo uso industriale la destinazione ammessa dalle aree e in considerazione delle trasformazioni già avvenute all'interno della stessa zona che è ad oggi interessata da attività di vario genere diverse da quella esclusivamente industriale;

DATO ATTO che ai sensi dell'art. 832 del Codice Civile "il proprietario ha diritto di godere e disporre delle cose in modo pieno ed esclusivo, entro i limiti e con l'osservanza degli obblighi stabiliti dall'ordinamento giuridico" e che, pertanto, un vincolo perpetuo rappresenta una contrazione di tale diritto;

DATO ATTO altresì che ai sensi dell'art.27 della L.865/1971 i vincoli sui beni, con specifico riferimento agli impianti produttivi, devono avere una durata non inferiore ai 60 anni e non superiore ai 99 anni;

CONSIDERATO che dal momento dell'insorgere del vincolo sono decorsi 86 anni e che per la venuta meno del vincolo medesimo, nell'ipotesi di massima durata, occorrerebbero ulteriori 14 anni;

RITENUTO di accogliere l'istanza dei suddetti signori e procedere all'eliminazione del suddetto vincolo a fronte di un corrispettivo;

VISTA la relazione di stima di cui al Verbale della Commissione Valutazioni Immobiliari del 19 dicembre 2019, prot. n. 416398 del 20 dicembre 2019, allegata parte integrante al presente provvedimento, che quantifica in Euro 22.500,00 il corrispettivo previsto per l'eliminazione del vincolo;

VISTO altresì il parere favorevole della Direzione Avvocatura del 27 settembre 2019 prot. n. 311775 circa i criteri adottati per addivenire alla quantificazione del corrispettivo;

DATO ATTO che la controparte con comunicazione pervenuta in data 11 settembre 2020 e protocollata al n. 234223 ha espresso formale accettazione del suddetto corrispettivo;

VISTO il parere di regolarità tecnica e contabile previsto dall'art. 49 del D.lgs. 267/2000;

PRESO ATTO che è stato richiesto il parere del Consiglio di Quartiere n. 5 ai sensi dell'art. 49 dello Statuto e

dell'art. 27 del Regolamento dei Consigli di Quartiere, e che questo si è espresso come risultante in calce all'atto;

RITENUTO di dover dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, c. 4 del D.Lgs 267/2000;

DELIBERA

Per i motivi indicati in narrativa:

- 1) di autorizzare l'eliminazione del vincolo industriale perpetuo gravante sull'immobile di proprietà dei signori Nocentini Alessandro, Baglioni Lapo, Nocentini Laura, Ciampi Luciano, Melani Ilaria, Melani Barbara e Melani Stefania sito in Firenze, Via Perfetti Ricasoli n.76 e di cui al contratto di vendita e transazione stipulato dal Segretario Generale del Comune di Firenze, a fronte del pagamento a favore del Comune di Firenze del corrispettivo previsto per l'eliminazione del vincolo indicato in narrativa e contestuale rinuncia da parte del Comune di Firenze all'esercizio della condizione risolutiva;
- 2) di dare mandato alla Direzione Patrimonio Immobiliare di porre in essere tutti gli atti necessari alla stipula del relativo contratto modificativo del precedente;
- 3) di dare atto che tutte le spese occorrenti per addivenire alla conclusione dell'intera operazione sono a totale carico degli istanti.

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA	
Si esprime parere di regolarità tecnica favorevole ai sensi dell'art.49 c.1 del T.U.E.L.	
Data 12/02/2021	Il Dirigente / Direttore Cerchiarini Stefano
PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE	
Si esprime parere di regolarità contabile favorevole ai sensi dell'art.49 c.1 del T.U.E.L.	
Data 23/02/2021	Il Dirigente / Direttore Cassandrini Francesca

Posta in votazione la proposta si hanno i seguenti risultati accertati e proclamati dal Presidente della seduta assistito dagli scrutatori sopra indicati:

Favorevoli 20: Luca Milani, Donata Bianchi, Patrizia Bonanni, Francesca Cali, Leonardo Calistri, Enrico Conti, Angelo D'Ambrisi, Mimma Dardano, Stefano Di Puccio, Barbara Felleca, Massimo Fratini, Fabio Giorgetti, Maria Federica Giuliani, Alessandra Innocenti, Renzo Pampaloni, Francesco Pastorelli, Letizia Perini, Massimiliano Piccioli, Mirco Ruffilli, Luca Santarelli,

Contrari 0

Astenuti 5: Andrea Asciuti, Federico Bussolin, Emanuele Cocollini, Antonio Montelatici, Luca Tani,

Non votanti 4: Jacopo Cellai, Alessandro Emanuele Draghi, Antonella Moro Bundu, Dmitrij Palagi,

essendo presenti 29 consiglieri

LA PROPOSTA È APPROVATA

Il Vice Presidente propone al Consiglio di rendere immediatamente eseguibile, ai sensi e per gli effetti di legge, il presente provvedimento. Posta in votazione la proposta di immediata eseguibilità si hanno i seguenti risultati accertati e proclamati dal Presidente assistito dagli scrutatori sotto indicati:

Presiede il Vice Presidente del Consiglio Vicario Emanuele COCOLLINI

Assiste il Segretario Generale Giuseppe ASCIONE

Fungono da scrutatori Alessandro Emanuele DRAGHI , Barbara FELLECA , Alessandra INNOCENTI

Al momento della votazione per la immediata eseguibilità risultano presenti i consiglieri:

Luca MILANI	Angelo D'AMBRISI	Antonella MORO BUNDU
Nicola ARMENTANO	Mimma DARDANO	Dmitrij PALAGI
Andrea ASCIUTI	Stefano DI PUCCIO	Renzo PAMPALONI
Donata BIANCHI	Alessandro Emanuele DRAGHI	Francesco PASTORELLI
Ubaldo BOCCI	Barbara FELLECA	Letizia PERINI
Patrizia BONANNI	Massimo FRATINI	Massimiliano PICCIOLI
Federico BUSSOLIN	Fabio GIORGETTI	Mirco RUFFILLI
Francesca CALI	Maria Federica GIULIANI	Luca SANTARELLI
Leonardo CALISTRI	Alessandra INNOCENTI	Laura SPARAVIGNA
Emanuele COCOLLINI	Michela MONACO	Luca TANI

Enrico CONTI	Antonio MONTELATICI	
--------------	---------------------	--

Risulta altresì assente il Sindaco Dario NARDELLA

Favorevoli 22: Luca Milani, Nicola Armentano, Donata Bianchi, Patrizia Bonanni, Francesca Cali, Leonardo Calistri, Enrico Conti, Angelo D'Ambrisi, Mimma Dardano, Stefano Di Puccio, Barbara Felleca, Massimo Fratini, Fabio Giorgetti, Maria Federica Giuliani, Alessandra Innocenti, Renzo Pampaloni, Francesco Pastorelli, Letizia Perini, Massimiliano Piccioli, Mirco Ruffilli, Luca Santarelli, Laura Sparavigna,

Contrari 0

Astenuti 7: Andrea Asciti, Ubaldo Bocci, Federico Bussolin, Emanuele Cocollini, Michela Monaco, Antonio Montelatici, Luca Tani,

Non votanti 3: Alessandro Emanuele Draghi, Antonella Moro Bundu, Dmitrij Palagi,

essendo presenti 32 consiglieri

L'IMMEDIATA ESEGUIBILITÀ È APPROVATA

Sulla deliberazione sono stati acquisiti i seguenti pareri:

Commissione Consiliare 3			
Data Invio	Data Scadenza	Data Parere	Testo Parere
25/02/2021	19/03/2021	07/04/2021	Favorevole

Cons. Quartiere/Coll. Revisori	Data Invio	Data Scadenza	Data Parere	Testo Parere
Consiglio di Quartiere 5	25/02/2021	12/03/2021	10/03/2021	Delib.n. 50004/21 - Favorevole

ALLEGATI INTEGRANTI

IL SEGRETARIO GENERALE

Giuseppe Ascione

IL PRESIDENTE

Emanuele Cocollini

Le firme, in formato digitale, sono state apposte sull'originale del presente atto ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 7/3/2005, n. 82 e s.m.i. (CAD). Il presente documento è conservato in originale negli archivi informatici del Comune di Firenze, ai sensi dell'art.22 del D.Lgs. 82/2005.

COMUNE DI FIRENZE
Direzione Segreteria Generale e Affari Istituzionali

Si certifica che l'atto n. 2021/C/00015 (tipo atto: DELIBERAZIONE) e avente per oggetto:

immobile in Firenze, Via dei Perfetti Ricasoli n.76 di proprietà dei signori Nocentini Alessandro e altri - Eliminazione vincolo industriale

è stato pubblicato all'Albo Pretorio on line del Comune di Firenze dal 29/04/2021 al 13/05/2021.

Firenze, 14/05/2021

Il Responsabile

Stefania Pieracci

(sottoscritto digitalmente ai sensi della normativa vigente)



COMUNE DI
FIRENZE

DIREZIONE
PATRIMONIO IMMOBILIARE

ALLEGATO N° 1
ARGOMENTO N° 290

Comune di Firenze
Protocollo generale
N. 0416398 del 20/12/2019



Verbale della riunione tenuta dalla Commissione Valutazioni Immobiliari il 19/12/2019.

Alle ore 12,15 del giorno 19/12/2019 presso gli Uffici della Direzione Patrimonio si è riunita la Commissione Valutazioni Immobiliari per l'esame e la trattazione dei seguenti argomenti:

1) Stima del più congruo corrispettivo economico per la rimozione del vincolo contrattuale di uso esclusivamente industriale su immobile posto in Firenze, Via Perfetti Ricasoli n.76.

Presiede:

Dott.ssa Francesca Pascuzzi in qualità di Direttore del Patrimonio Immobiliare

sono presenti:

- Arch. Stefano Cerchiarini - Dirigente servizio gestione Patrimonio
- Ing. Donato Di Cecilia - Resp. P.O. Stime e Valutazioni ¹
- Arch. Giuseppe Sangineto - Resp. P.O. Gestione Tecnica Patrimonio Immobiliare
- Arch. Franca Benelli - Tecnico esperto nominato

¹ Incarico conferito con Determina Dirigeaziale n. 4904 del 27/06/2019 e decorrenza dal 01/07/2019, in sostituzione del geom. Fabio Capirosi a seguito del suo pensionamento dal giorno 30/06/2019. La presente istruttoria di stima, sebbene definita in data odierna, è già stata discussa nelle Commissioni Valutazioni Immobiliari antecedenti il 1 Luglio 2019.

1) CORRISPETTIVO ECONOMICO PER LA RIMOZIONE DEL VINCOLO DI USO ESCLUSIVAMENTE INDUSTRIALE SU IMMOBILE POSTO IN FIRENZE, VIA PERFETTI RICASOLI N.76.

Esaminata l'istruttoria presentata dall'Ing. Donato Di Cecilia (parte integrante del presente verbale), la Commissione concorda pienamente con i criteri, il valore e con tutto quanto specificato.

Per il bene sopra indicato e posto in Firenze, Via Perfetti Ricasoli n.76, viene indicato un corrispettivo economico per la rimozione del vincolo di uso esclusivamente industriale pari a € 22.500,00 (euro ventiduemilacinquecento/00).

Nota per contratto: Per quanto riguarda la durata del vincolo, si ritiene opportuno, prima della stipula del contratto, ottenere un parere dell'Avvocatura in merito, con conseguente riverifica della stima qualora venga modificata la durata del vincolo ipotizzata.

In conclusione sono stati visti, concordati e condivisi pienamente la metodologia e i valori indicati nell'istruttoria riferita all'argomento all'ordine del giorno e che in sintesi sono stati riportati.

La Commissione Valutazioni Immobiliari Comune di Firenze Direzione Patrimonio

Dott. ssa Francesca Pascuzzi

Arch. Stefano Cerchiarini

Ing. Donato Di Cecilia

Arch. Giuseppe Sangineto

Arch. Franca Benelli

**ISTRUTTORIA PER LA COMMISSIONE VALUTAZIONI RELATIVA ALLA
DETERMINAZIONE DEL PIU' CONGRUO CORRISPETTIVO ECONOMICO PER
LA RIMOZIONE DEL VINCOLO DI USO ESCLUSIVAMENTE INDUSTRIALE SU
IMMOBILE POSTO IN FIRENZE, VIA PERFETTI RICASOLI n.76.**



1.PREMESSA

In seguito all'istanza pervenuta via PEC (protocollo n.GA40134/2019) con la quale viene richiesta l'eliminazione dei vincoli sull'immobile posto in Firenze in Via Perfetti Ricasoli n.76, è stata predisposta la perizia di stima al fine di individuare il più congruo corrispettivo economico per la rimozione dei vincoli suddetti sull'immobile indicato in oggetto e meglio descritto di seguito. Per tale motivo, è stato eseguito un sopralluogo esterno sul posto per verificare lo stato dei luoghi (meglio descritto al paragrafo 7) e sono stati esperiti gli opportuni accertamenti; si relaziona quanto riportato di seguito.

2.SCOPO ED OGGETTO DI STIMA

La presente istruttoria è finalizzata a determinare il più congruo corrispettivo economico per la rimozione di un vincolo contrattuale di uso esclusivamente industriale sull'immobile posto in via Perfetti Ricasoli n.76 a Firenze.

3.METODO DI STIMA UTILIZZATO - IPOTESI E ASSUNZIONI DI BASE

Per poter quantificare economicamente la rimozione del vincolo di uso esclusivamente industriale su un immobile che è già a destinazione residenziale, ma che prevede l'esclusivo utilizzo da parte di soggetti che operano nel Quartiere Industriale, si è ritenuto opportuno seguire, con i dovuti

accorgimenti, la procedura che viene utilizzata dal Comune di Firenze per la quantificazione dei valori di cessione, modifica ed eliminazione dei vincoli convenzionali degli edifici ERP.

Tale procedura prevede in sintesi:

- Determinazione del valore dell'immobile con metodo parametrico proporzionale al volume vuoto per pieno del costruito, applicando un valore unitario approvato dalla Giunta comunale che prevede un abbattimento al 60% del valore venale;
- Determinazione del valore già corrisposto in passato per l'acquisto dell'immobile con relativa attualizzazione alla data odierna di tale valore;
- Calcolo della differenza tra i valori precedentemente calcolati;
- Rimodulazione del valore differenziale in base alla durata residua del vincolo da rimuovere, considerato attivo dalla data del contratto di acquisto.

Ipotesi e assunzioni di base:

- a) sopralluogo esterno come meglio descritto al paragrafo 7;
- b) consistenze dello stato attuale dell'immobile ricavate da visure catastali (vedi all.2a,2b,2c,2d,2e,2f e all.4);
- c) valutazione del valore venale dell'immobile eseguita seguendo il procedimento indicato nella Relazione tecnica allegata alla Deliberazione n.2018/G/00560 della Giunta comunale (Terreni compresi in aree P.E.E.P. - Quantificazione dei valori per cessione, modifica ed eliminazione dei vincoli convenzionali - Aggiornamento valori applicabili per l'anno 2019);
- d) durata del vincolo: si rimanda a quanto riportato al paragrafo 9 e all'all.4.

4.UBICAZIONE

L'immobile è ubicato nel Comune di Firenze, in Via Perfetti Ricasoli n.76.

5.IDENTIFICAZIONE CATASTALE

All'Agenzia delle Entrate - Direzione provinciale di Firenze, l'immobile è attualmente censito al catasto fabbricati con i seguenti dati:

- Foglio 22, particella 51, subalterno 5, Zona cens. 3, Categoria A/2, Classe 3, Consistenza 5 vani, Superficie catastale 131,0 mq (escluso aree scoperte), Rendita 735,95 €, Piano T;
- Foglio 22, particella 51, subalterno 6, Zona cens. 3, Categoria A/2, Classe 3, Consistenza 4,5 vani, Superficie catastale 100,0 mq (escluso aree scoperte), Rendita 662,36 €, Piano T;
- Foglio 22, particella 51, subalterno 7, Zona cens. 3, Categoria A/2, Classe 3, Consistenza 10,5 vani, Superficie catastale 264,0 mq (escluso aree scoperte), Rendita 1.545,50 €, Piano 1;
- Foglio 22, particella 51, subalterno 8, Zona cens. 3, Categoria C/6, Classe 6, Consistenza 63mq, Superficie catastale 71,0 mq, Rendita 422,98 €, Piano T.

Tutti i subalterni risultano intestati a:

- 1) Baglioni Lapo (17/60) - c.f. BGLLPA75L24D612H;
- 2) Ciampi Luciano (13/240) - c.f. CMPLCN35T06D612K;
- 3) Melani Barbara (13/720) - c.f. MLNBRR66T60D612D;
- 4) Melani Ilaria (13/720) - c.f. MLNLRI69C43D612K;
- 5) Melani Stefania (13/720) - c.f. MLNSFN64C65D612E;
- 6) Nocentini Alessandro (133/240) - c.f. NCNLSN49E12D612F;
- 7) Nocentini Laura (13/240) - c.f. NCNLRA45M50D612T.

Nell'atto di vendita del 29 novembre 1932 repertorio n.17387, gli immobili oggetto di vendita sono individuati con i seguenti dati:

- Sezione HH del Catasto del comune di Firenze (già Sezione E del comune di Sesto F.no), particelle 1693,1694, 1696 a comune, 3874, 3875, articoli di stima 407, 3738, 3739, 3740 e 3741.

6.DATI URBANISTICI

Secondo la variante del Piano Strutturale (PS) approvata con deliberazione CC 2015/C/00025 del 02 aprile 2015, l'immobile:

- è situato in area con pericolosità geologica G2, con pericolosità idraulica I3 e con pericolosità sismica S3;
- è situato all'interno del sistema di valle e del sub sistema dell'insediamento recente di valle;
- è situato all'interno dell'Utoe 10.

Secondo il Regolamento Urbanistico (RU) vigente approvato con deliberazione CC 2015/C/00025 del 02 aprile 2015, l'immobile ricade nell'ambito "dell'insediamento recente - i tessuti specializzati (zona D)".

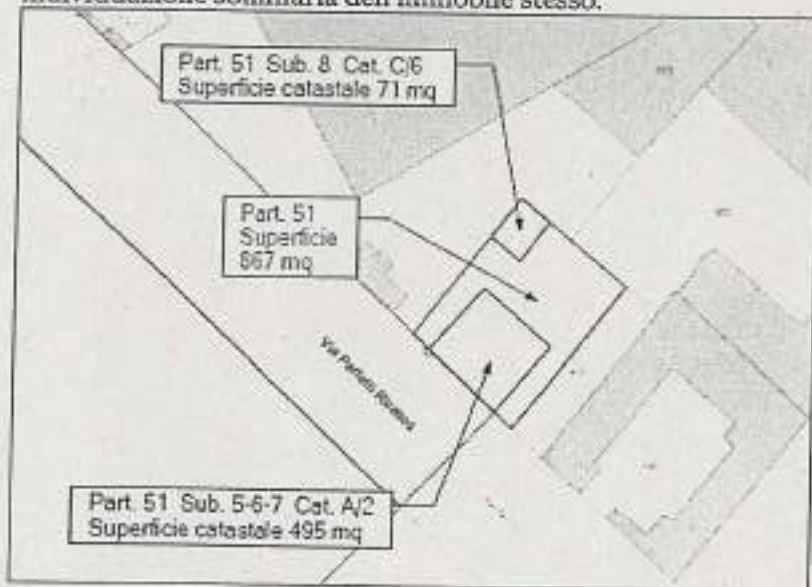
Secondo le Norme Tecniche di Attuazione del Regolamento Urbanistico (NTA) approvate con deliberazione CC 2015/C/00025 del 02 aprile 2015 e coordinate alla variante approvata con deliberazione CC 2019/C/00018 del 18 marzo 2019:

- all'art.69, per l'ambito dell'insediamento recente - i tessuti specializzati (zona D), che individua tessuti specializzati a prevalente destinazione industriale e artigianale, commerciale, direzionale e turistico-ricettiva, viene posto l'obiettivo del "mantenimento del tessuto specializzato con il miglioramento delle attuali condizioni di qualità degli insediamenti e del contesto circostante, attraverso la conferma del mix delle destinazioni industriale e artigianale, commerciale, direzionale e turistico-ricettiva. E' consentito il mutamento di destinazione d'uso tra i diversi usi senza limitazioni. [...] E' escluso l'insediamento della residenza. Gli edifici a destinazione residenziale legittimamente esistenti possono essere oggetto esclusivamente di interventi non eccedenti la ristrutturazione edilizia a condizione che non si incrementi il numero di unità immobiliari.";

7.CARATTERISTICHE GENERALI DELL'IMMOBILE

L'immobile è posizionato nel comune di Firenze all'interno dell'isolato compreso tra via Perfetti Ricasoli, via Policarpo Petrocchi ed il giardino pubblico del Lippi, nella zona di Firenze Nova - Nuovo Pignone, nel quartiere 5, a nord-ovest rispetto al centro storico, in un contesto periferico urbanizzato, a circa 4 km dalla stazione ferroviaria di S. Maria Novella.

Si riportano di seguito uno schema planimetrico dell'immobile ed un'immagine aerea dell'isolato con individuazione sommaria dell'immobile stesso.





IDENTIFICAZIONE SOMMARIA DELL'IMMOBILE (PERIMETRO TRATTEGGIATO)

Durante il sopralluogo effettuato in data 04 ottobre 2019 all'esterno dell'area, si è potuto riscontrare quanto segue:

- l'area risulta delimitata dal fabbricato e da muro di confine verso sud (via Perfetti Ricasoli), da un muro di confine verso ovest, da un muro di confine sormontato da ringhiera metallica verso nord e da una rete metallica a maglia sciolta verso est;
- l'area scoperta si presenta sistemata a giardino con erba, siepi e piante di varie dimensioni;
- l'edificio principale accatastato con cat. A/2 è costituito da una palazzina in muratura esternamente intonacata, con tetto a padiglione che presenta struttura lignea e manto in cotto, con infissi e persiane in legno; lo stato di conservazione delle facciate risulta mediocre;
- l'annesso accatastato con categoria C/6 è costituito da una tettoia non tamponata lateralmente con struttura metallica e copertura in lamiera; lo stato di conservazione dell'annesso risulta scadente.

Per la documentazione fotografica dell'immobile, si rimanda all'allegato 1.

Cronistoria sintetica della vendita dell'immobile

Come risulta da una comunicazione ricevuta per conoscenza dalla Direzione urbanistica il 18 marzo 2019, con il Decreto Luogotenenziale del 08 giugno 1919 (prorogato con R.D. del 06 novembre 1930), veniva approvato il "progetto di Quartiere Industriale", era dichiarata la pubblica utilità dell'opera ed erano assegnati i termini sia per le espropriazioni che per i lavori da eseguire.

In esecuzione del predetto Decreto, il Comune ha acquisito le aree necessarie per la realizzazione del Quartiere Industriale, sia con decreti di esproprio che con vari atti di compravendita.

I terreni acquisiti sono stati successivamente ceduti a vari soggetti interessati a diverso titolo alla realizzazione del progetto del Quartiere Industriale.

La pianificazione urbanistica, per la zona in esame, ha ammesso (negli strumenti urbanistici avvicendatisi nel tempo), oltre alla storica vocazione industriale, una più estesa gamma di funzioni coerenti e complementari compiutamente declinate all'art.69 del RU.

Secondo i documenti al momento rinvenuti e agli atti presso gli uffici, una di dette cessioni è stata effettuata dal Comune ai Sig.ri Fedora Nocentini (figlia del Sig. Icilio Nocentini) e Bianca Aliani (vedova del Sig. Icilio Nocentini) in proprio e nell'interesse dei figli minori Iris, Mimì, Leopoldo e Mario.

Con atto di vendita del 29 novembre 1932 repertorio n.17387, il Comune di Firenze ha ceduto ai Sig.ri Fedora Nocentini e Bianca Aliani gli immobili individuati nella vecchia Sezione HH del Catasto del comune di Firenze (già Sezione E del comune di Sesto F.no), particelle 1693,1694, 1696 a comune, 3874, 3875, articoli di stima 407, 3738, 3739, 3740 e 3741.

Il predetto atto prevede, tra l'altro, le seguenti condizioni:

- *"la sig.ra Bianca Aliani [...] e la sig.ra Fedora Nocentini [...] si obbligano a destinare perpetuamente gli immobili come sopra retroceduteli esclusivamente ad uso industriale, secondo le norme del progetto di costruzione del Quartiere Industriale approvato con decreto Luogotenenziale 8 Giugno 1919 e quelle altre norme di esecuzione e di esercizio che verranno emanate al riguardo."*;
- *"le case potranno essere adibite per abitazione esclusivamente del proprietario e sua famiglia, degli impiegati ed operai addetti all'industria e per uffici e magazzini dell'industria stessa."*;
- *"La retrocessione degli immobili s'intende soggetta a condizione risolutiva espressa per il caso che la destinazione ad uso industriale venga, in avvenire, per qualsiasi causa ed in qualsiasi tempo, a cessare in maniera definitiva, restando stabilito che in tal caso il Comune avrà diritto di entrare in possesso dei beni retroceduti come sopra restituendone il prezzo senza alcun rimborso né indennità di veruna specie per lavori, miglioramenti ed accrescimenti che agli immobili venissero apportati, né per il maggior valore che essi in proseguo di tempo conseguissero per qualsiasi causa."*

8.INDAGINI DI MERCATO

Si evidenzia come il valore di mercato dell'immobile non è stato calcolato facendo riferimento agli usuali metodi di stima che si basano su ricerche di mercato e/o consultazione di dati statistici.

9.VALUTAZIONI

Il corrispettivo economico per l'eliminazione del vincolo è stato stimato seguendo la procedura utilizzata attualmente dal Comune di Firenze per la quantificazione dei valori di cessione, modifica ed eliminazione dei vincoli convenzionali degli edifici ERP (vedi all.4 e all.5b).

Per quanto riguarda la **durata del vincolo**, si riportano le seguenti osservazioni:

- all'Art.832 del Codice Civile, viene indicato che *"il proprietario ha diritto di godere e disporre delle cose in modo pieno ed esclusivo, entro i limiti e con l'osservanza degli obblighi stabiliti dall'ordinamento giuridico."* Un vincolo perpetuo su un'immobile rappresenta una contrazione di tale diritto sulla proprietà;
- all'Art.27 della Legge n.865 del 22 ottobre 1971, viene specificato che la concessione del diritto di superficie ad enti pubblici per la realizzazione di impianti e servizi pubblici, occorrenti nella zona delimitata dal piano delle aree da destinare a insediamenti produttivi, è a tempo indeterminato; in tutti gli altri casi (per i privati) ha una durata non inferiore a sessanta anni e non superiore a novantanove anni.

Per quanto riportato, il vincolo perpetuo è stato considerato come vincolo temporaneo di durata pari a 99 anni con decorrenza a partire dalla data di stipula dell'atto di vendita (ovvero il 29 novembre 1932). Tenuto conto che ad oggi è già trascorso un importante lasso di tempo dall'imposizione del vincolo, il corrispettivo economico viene rimodulato proporzionalmente alla durata residua di validità del vincolo stesso.

Per quanto riguarda la durata del vincolo, inoltre, si rimanda all'allegato 5c (costituito dal parere dell'avvocatura relativo ad un caso analogo di dismissione del vincolo industriale).

10.CONCLUSIONI

Per quanto riportato ai punti precedenti, la variazione di valore dell'immobile dovuta alla rimozione del vincolo contrattuale di uso esclusivamente industriale, risulta pari a 185.316,90 € (per maggiori dettagli, si rimanda all'all.4).

Considerando la quota parte di tale valore proporzionale alla durata residua di validità del vincolo, si ottiene un corrispettivo economico pari a:

Corrispettivo = $185.316,90 \cdot 12 / 99 = 22.462,65 \text{ €}$, arrotondato a **22.500,00 €**.

Tale importo è da considerarsi un valore a corpo ed anche lievi differenze sulle misurazioni non danno luogo ad eventuali revisioni.

N.B.:

Tale importo non comprende eventuali contributi concessori dovuti ai sensi dell'art.16 del DPR n.380 del 06 giugno 2001 (e ss.mm.ii.).

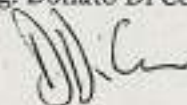
Tale importo non comprende eventuali corrispettivi economici dovuti alla mancata cessione delle dotazioni minime di cui al DM 1444/1968, ai sensi dell'art.16 del Regolamento Urbanistico.

ALLEGATI:

- All. 1 : tavola d'insieme -planimetria - documentazione fotografica;
- All. 2 : catasto (estratto di mappa, visure);
- All. 3 : sintesi urbanistica : si rimanda a quanto riportato nel testo dell'istruttoria;
- All. 4 : elaborazioni di stima;
- All. 5 : documenti utili (contratto, delibera di giunta, parere dell'avvocatura).

Firenze, ottobre 2019

Il Responsabile P.O.
Stime e Valutazioni,
Ing. Donato Di Cecilia



Ora: 18.06

Verbale: 291

RISOLUZIONE N.: 2021/00182

OGGETTO: Beni confiscati alla criminalità organizzata

Proponente/i: Commissione 8

Parere Commissioni: Comm. 8 - Favorevole con emendamenti e fatto proprio dalla Commissione con l'accordo dei proponenti Dardano, Santarelli, D'Ambrisi - 18.3.21

18.06 – Interviene Cocollini Emanuele – come da Conferenza dei Capigruppo, si passa all'esame della Risoluzione 182-21 richiesta dal gruppo Lista Nardella

18:06 - Interviene: Dardano Mimma

18.13 – Esce Conti Enrico

18:14 – Interviene Cocollini Emanuele

18:14 - Interviene: Innocenti Alessandra

18:16 – Interviene Cocollini Emanuele

18.16: Il Vice Presidente pone in votazione l'atto

Presenti abilitati: 32

Favorevoli: 32

Contrari: 0

Astenuti: 0

Non Votanti: 0

18.18: Esito: approvato emendato

Favorevoli:

Armentano Nicola, Bianchi Donata, Bocci Ubaldo, Bonanni Patrizia, Bussolin Federico, Cali Francesca, Calistri Leonardo, Cellai Jacopo, Cocollini Emanuele, D'ambrisi Angelo, Dardano Mimma, De Blasi Roberto, Di Puccio Stefano, Draghi Alessandro, Felleca Barbara, Fratini Massimo, Giorgetti Fabio, Giuliani Maria Federica, Innocenti Alessandra, Masi Lorenzo, Milani Luca, Montelatici Antonio, Moro Bundu Antonella, Palagi Dimitrij, Pampaloni Renzo, Pastorelli Francesco, Perini Letizia, Piccioli Massimiliano, Ruffilli Mirco, Santarelli Luca, Sparavigna Laura, Tani Luca

ALLEGATO N. 1 – Risoluzione n. 2021/00182



ALLEGATO N° 1
ARGOMENTO N° 291

ESTRATTO DAL VERBALE DEL CONSIGLIO COMUNALE DEL 12/04/2021

Risoluzione N. 2021/00182

ARGOMENTO N 291

Oggetto: Beni confiscati alla criminalità organizzata

L'adunanza del Consiglio ha luogo nell'anno duemilaventuno il giorno dodici del mese di aprile alle ore 14:36 in videoconferenza, convocata dal Presidente del Consiglio con l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla normativa vigente e in particolare di quanto espressamente previsto dalla L. 27/2020 e dalla L. n. 29 del 12.3.2021, in I convocazione, in seduta pubblica mediante trasmissione in streaming su canali pubblici.

Presiede Il Vice Presidente del Consiglio Comunale Emanuele Cocollini

Assiste Il Segretario Generale Giuseppe Ascione

Fungono da scrutatori i signori Alessandra Innocenti, Alessandro Emanuele Draghi, Barbara Felleca

Al momento della votazione risultano presenti i consiglieri:

Luca MILANI	Massimo FRATINI
Nicola ARMENTANO	Fabio GIORGETTI
Donata BIANCHI	Maria Federica GIULIANI
Ubaldo BOCCI	Alessandra INNOCENTI
Patrizia BONANNI	Lorenzo MASI
Federico BUSSOLIN	Antonio MONTELATICI
Francesca CALI	Antonella MORO BUNDU
Leonardo CALISTRI	Dmitrij PALAGI
Jacopo CELLAI	Renzo PAMPALONI
Emanuele COCOLLINI	Francesco PASTORELLI
Angelo D'AMBRISI	Letizia PERINI
Mimma DARDANO	Massimiliano PICCIOLI
Roberto DE BLASI	Mirco RUFILLI
Stefano DI PUCCIO	Luca SANTARELLI
Alessandro Emanuele DRAGHI	Laura SPARAVIGNA
Barbara FELLECA	Luca TANI

risultano altresì assenti i Consiglieri:

Andrea ASCIUTI	Michela MONACO
Enrico CONTI	Mario RAZZANELLI

risulta altresì assente il Sindaco Dario NARDELLA

IL CONSIGLIO COMUNALE

PRESO ATTO della Risoluzione n. 182/2021 avente per oggetto "Beni confiscati alla criminalità organizzata" presentata originariamente dai Consiglieri Mimma Dardano, Luca Santarelli, Angelo D'Ambrisi;

CONSIDERATO CHE "I beni confiscati alla mafia" è un tema che si sta imponendo all'attenzione dell'opinione pubblica e del mondo politico. Un enorme patrimonio che Eurispes stima superiore a 30 miliardi di euro. Nel solo 2013, secondo uno studio condotto dal "Gruppo Giuridico Fondazione Del Monte", il valore dei beni sequestrati alla criminalità organizzata ammontava a circa € 2.750.000.000,00;

EVIDENZIATO CHE la scelta privilegiata resta, naturalmente, quella dell'assegnazione agli enti pubblici, per l'alto valore simbolico, oltre che pratico, che tale scelta comporta: restituire alla Comunità ciò che la criminalità ha sottratto delittuosamente;

CONSIDERATO CHE il 25 febbraio 2021, è stato udito il Responsabile della PO Cultura della Legalità della Regione Toscana in Commissione 8, il quale ha evidenziato che la Regione Toscana, si attiene ai dati forniti da Open Re.Gio, e approfondisce le informazioni per avere geolocalizzazioni e dati precisi, integrandosi con molteplici soggetti, come Prefettura, Agenzia del demanio, ecc., considerando che per poter riutilizzare i beni sia necessario avere più informazioni possibili;

RITENUTO che le procedure relative alla confisca e all'assegnazione dei beni, risultanti inalienabili possono creare criticità nella gestione da parte degli Enti Locali;

VISTO CHE anche la Toscana è interessata da questo fenomeno. Gli immobili attualmente sotto confisca nella nostra regione sono 544, dei quali 275 confiscati definitivamente. A questa cifra si devono, inoltre, aggiungere le aziende confiscate, che attualmente sono 52, delle quali 32 sottoposte a misura definitiva. Il numero è ingente, ma la "ANBSC", l'agenzia pubblica che li amministra, fatica ad assegnare in modo celere questi beni, tanto che, ad oggi, sono soltanto 141 gli immobili destinati agli enti territoriali;

CONSIDERATO CHE l'istituto del sequestro preventivo consente di "congelare" beni mobili e immobili, in attesa che il procedimento di confisca giunga alla sua conclusione con il definitivo passaggio del bene nel patrimonio dello Stato;

VISTO CHE accanto alla confisca dei beni immobili e delle aziende, prendendo consapevolezza della forza della giustizia penale patrimoniale, la tendenza attuale è quella di colpire il patrimonio illecitamente acquisito dalla criminalità, operando con la confisca "per equivalente". Ebbene, al 31 dicembre 2018, il

Fondo Unico di Giustizia raccoglie la somma di € 4.969.854.026. Sarebbe auspicabile mettere a disposizione queste somme per essere distribuite ed impiegate per sostenere l'economia del Paese, soprattutto i settori più colpiti dalla crisi COVID;

EVIDENZIATO CHE l'emanazione della legge n. 109 del 1996 ha costituito un punto di partenza fondamentale nella lotta alla criminalità organizzata, con l'intento nobile di valorizzare i beni confiscati in una prospettiva di riutilizzo sociale e di promozione della cultura della legalità, così da renderli simbolo della vittoria dello Stato sulle mafie;

VISTO CHE ad oggi, tuttavia, la gestione dei beni confiscati pone problematiche di non poco conto. L'assegnazione dei beni confiscati sconta tempi lunghissimi, peraltro con riguardo a beni che, spesso oggetto di sequestro preventivo, risultano inutilizzati già da molto. Accade spesso che, a seguito dell'assegnazione, l'ente pubblico (o associazione beneficiaria) destinatario non riesca a trovare una finalità consona al bene e che questo, quindi, si deteriori senza trovare un'effettiva collocazione nel contesto sociale, figurando in modo statico nel patrimonio statale;

VISTO CHE spesso i beni confiscati necessitano di interventi importanti di riqualificazione, che gli enti locali non sono in grado di sostenere economicamente: il potenziale non sfruttato di questi beni comporta non soltanto un'occasione mancata. In aggiunta, per ovviare al decadimento direttamente collegato al trascorrere del tempo, il bene confiscato necessita di manutenzione. Ciò comporta per la pubblica amministrazione pesanti oneri di natura economica;

VISTE le attuali problematiche, è urgente modificare l'attuale normativa che disciplina le modalità di destinazione e stabilisce i soggetti atti a ricevere gli immobili sequestrati; occorre approntare nuovi strumenti giuridici, fiscali ed economici perché sia possibile tramutare quelli che oggi costituiscono gravosi oneri di mantenimento a carico della pubblica amministrazione in entrate erariali da cui trarre beneficio. I beni sequestrati alla criminalità costituiscono un patrimonio che lo Stato deve poter sfruttare, per rendere nuova dignità a quell'ingente capitale, anche in prospettiva economica, soprattutto in tempo di crisi quale quello in cui stiamo vivendo. Tutto ciò deve essere realizzato con la massima cautela, prevedendo strumenti di sorveglianza e di controllo penetrante con l'instaurazione di soglie di trasparenza molto alte. Sarà, infatti, necessario intervenire in modo concreto per verificare la regolarità dell'acquirente del bene, il quale dovrà fornire un progetto solido di rivalutazione dello stesso. I controlli non dovranno limitarsi ad una valutazione preliminare, ma dovranno essere periodici e volti a prevenire qualunque comportamento illecito posto in essere anche nel periodo successivo alla vendita al privato;

E' necessario, a tal fine, attribuire all'ANBSC gli stessi penetranti poteri di controllo di ANAC;

LA PROPOSTA è mirata alla risoluzione di problemi annosi, che forse possono trovare risposte più semplici di quanto si possa pensare. Sarà fondamentale, nel futuro più prossimo, dare attuazione sul piano legislativo

ad uno snellimento concreto delle procedure di assegnazione e vendita ai privati dei beni confiscati alla criminalità organizzata, favorendo comunque, sempre, la trasparenza e il controllo sui destinatari di tali beni;

SI INVITA IL SINDACO E LA GIUNTA

A collocare Firenze come soggetto protagonista in questo progetto di riutilizzo dei beni confiscati, in rapporto organico e propulsivo colla Regione Toscana, il Governo Centrale e l'agenzia ANBSC, considerato l'attuale crisi economica provocata dalla pandemia ed il rischio reale di fattori legati alla criminalità organizzata che potrebbe determinare ulteriori beni confiscati sulla nostra città;

SI CHIEDE ALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI:

- Di prevedere, per l'ANBSC, poteri di controllo analoghi a quelli dell'ANAC;
 - Di stabilire che agli organi dell'ANBSC si affianchino rappresentanti dei soggetti che possono essere coinvolti nella destinazione dei beni confiscati (Comuni, Città Metropolitane, Regioni, ANCI);
 - Che le somme riversate dal FUG (Fondo Unico di Giustizia) al bilancio dello Stato vengano destinate a sostenere l'economia del Paese, fortemente colpita dalle conseguenze della diffusione della pandemia da COVID-19 vengano destinate:
- 1- agli enti locali per poter sostenere le manutenzioni dei beni confiscati, molto spesso concessi in condizioni da mantenere e da riconvertire;
 - 2- a sostenere l'economia del Paese, fortemente colpita dalle conseguenze della diffusione della pandemia da COVID-19.

Posto in votazione l'atto si hanno i seguenti risultati accertati e proclamati dal Vice Presidente del Consiglio Comunale assistito dagli scrutatori sopra indicati:

favorevoli	32:	Luca Milani, Nicola Armentano, Donata Bianchi, Ubaldo Bocci, Patrizia Bonanni, Federico Bussolin, Francesca Cali, Leonardo Calistri, Jacopo Cellai, Emanuele Cocollini, Angelo D'Ambrisi, Mimma Dardano, Roberto De Blasi, Stefano Di Puccio, Alessandro Emanuele Draghi, Barbara Felleca, Massimo Fratini, Fabio Giorgetti, Maria Federica Giuliani, Alessandra Innocenti, Lorenzo Masi, Antonio Montelatici, Antonella Moro Bundu, Dmitrij Palagi, Renzo Pampaloni, Francesco Pastorelli, Letizia Perini, Massimiliano Piccioli, Mirco Rufilli, Luca Santarelli, Laura Sparavigna, Luca Tani
contrari	0:	

astenuti 0:

non votanti 0:

essendo presenti 32 consiglieri

ESITO: Approvata emendata

Sulla Risoluzione sono stati acquisiti i seguenti pareri:

Commissioni	Data Invio	Data Scadenza	Data Parere	Testo Parere
Comm. 8	16/02/2021	10/03/2021	18/03/2021	Favorevole con emendamenti e fatto proprio dalla Commissione con l'accordo dei proponenti Dardano, Santarelli, D'Ambrisi

Ora:18.18

Verbale: 292

ORDINE DEL GIORNO N.: 2021/00419

OGGETTO: In merito agli sgravi fiscali per i servizi di somministrazione sprovvisti di suolo pubblico - collegato alla delibera n. 19/2021 "Regolamento occupazioni suolo pubblico ristoro all'aperto"

Proponenti: Bussolin Federico, Cocollini Emanuele, Montelatici Antonio, Monaco Michela, Tani Luca, Asciuti Andrea

18.18 – Interviene Cocollini Emanuele

18.18 – Esce Giorgetti Fabio

18.18 – Interviene Bussolin Federico – chiede di anticipare l'ordine del giorno n. 419-21

18.22 – Interviene Cocollini Emanuele

18:22 - Interviene: Innocenti Alessandra

18:23 – Interviene Cocollini Emanuele

18:24 - Interviene: Bussolin Federico

18:25 – Interviene Cocollini Emanuele

18:25 - Interviene: Draghi Alessandro

18:26 – Interviene Cocollini Emanuele

18:26 - Interviene: Pastorelli Francesco

18:27 – Interviene Cocollini Emanuele

18:28 - Interviene: De Blasi Roberto

18:30 Il Vice Presidente pone in votazione l'atto

Presenti abilitati: 32

Favorevoli: 11

Contrari:21

Astenuti: 0

Non Votanti: 0

18.32: Esito: respinto

Favorevoli:

Bocci Ubaldo, Bussolin Federico, Cellai Jacopo, Cocollini Emanuele, De Blasi Roberto, Draghi Alessandro, Masi Lorenzo, Monaco Michela, Montelatici Antonio, Razzanelli Mario, Tani Luca

Contrari:

Armentano Nicola, Bianchi Donata, Bonanni Patrizia, Cali Francesca, Calistri Leonardo, D'ambrisi Angelo, Di Puccio Stefano, Felleca Barbara, Fratini Massimo, Giuliani Maria Federica, Innocenti Alessandra, Milani Luca, Moro Bundu Antonella, Palagi Dimitrij, Pampaloni Renzo, Pastorelli Francesco, Perini Letizia, Piccioli Massimiliano, Ruffilli Mirco, Santarelli Luca, Sparavigna Laura

18:32 - Esce dall'aula: Cali Francesca

18:33 - Esce dall'aula: Sparavigna Laura, Bianchi Donata, Bonanni Patrizia, Di Puccio Stefano, Masi Lorenzo, Pampaloni Renzo, Rufilli Mirco, Tani Luca

ALLEGATO N. 1 – Ordine del Giorno n. 419-2021 – respinta



ESTRATTO DAL VERBALE DEL CONSIGLIO COMUNALE DEL 12/04/2021

Ordine del Giorno N. 2021/00419

ARGOMENTO N 292

Oggetto: In merito agli sgravi fiscali per i servizi di somministrazione sprovvisti di suolo pubblico - collegato alla delib. n. 19/2021: "Regolamento occupazioni suolo pubblico ristoro all'aperto"

L'adunanza del Consiglio ha luogo nell'anno duemilaventuno il giorno dodici del mese di aprile alle ore 14.36 in videoconferenza, convocata dal Presidente del Consiglio con l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla normativa vigente e in particolare di quanto espressamente previsto dalla L. 27/2020 e dalla L. n. 29 del 12.3.2021, in I convocazione, in seduta pubblica mediante trasmissione in streaming su canali pubblici.

Presiede Il Vice Presidente del Consiglio Comunale Emanuele Cocollini

Assiste Il Segretario Generale Giuseppe Ascione

Fungono da scrutatori i signori Alessandra Innocenti, Alessandro Emanuele Draghi, Barbara Felleca

Al momento della votazione risultano presenti i consiglieri:

Luca MILANI	Maria Federica GIULIANI
Nicola ARMENTANO	Alessandra INNOCENTI
Donata BIANCHI	Lorenzo MASI
Ubaldo BOCCI	Michela MONACO
Patrizia BONANNI	Antonio MONTELATICI
Federico BUSSOLIN	Antonella MORO BUNDU
Francesca CALI	Dmitrij PALAGI
Leonardo CALISTRI	Renzo PAMPALONI
Jacopo CELLAI	Francesco PASTORELLI
Emanuele COCOLLINI	Letizia PERINI
Angelo D'AMBRISI	Massimiliano PICCIOLI
Roberto DE BLASI	Mario RAZZANELLI
Stefano DI PUCCIO	Mirco RUFILLI
Alessandro Emanuele DRAGHI	Luca SANTARELLI
Barbara FELLECA	Laura SPARAVIGNA
Massimo FRATINI	Luca TANI

risultano altresì assenti i Consiglieri:

Andrea ASCIUTI	Mimma DARDANO
Enrico CONTI	Fabio GIORGETTI

risulta altresì assente il Sindaco Dario NARDELLA

Soggetti proponenti: Federico Bussolin, Emanuele Cocollini, Antonio Montelatici, Michela Monaco, Luca Tani, Andrea Asciuti.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Vista,

la delibera n.2021/00019 avente ad Oggetto "Regolamento per le occupazioni di suolo pubblico a carattere straordinario per ristoro all'aperto (sedie e tavolini) nel periodo 1 Aprile-Dicembre 2021 post Covid 19";

Premesso che,

Il Comune di Firenze ha stabilito di prorogare ulteriormente le concessioni di suolo pubblico gratuitamente ai servizi di somministrazione di cibo e bevande (bar e ristoranti) colpiti dall'emergenza Covid;

Il provvedimento ha la giusta finalità di consentire a bar, ristoranti ed esercizi simili di continuare la somministrazione di cibi e bevande all'esterno, cercando di aiutare le attività messe a dura prova dal virus;

Considerato che,

Nel Comune di Firenze non tutti i servizi di somministrazione di cibi e bevande dispongono della possibilità di apporre esternamente ulteriori postazioni utili alla somministrazione;

La finalità principale della delibera è quella di aiutare le attività messe a dura prova dalla pandemia, diviene imperativo scongiurare eventuali difformità di trattamento, da parte del Comune, verso gli stessi destinatari del provvedimento, compensando altresì attraverso la previsione di sgravi fiscali l'impossibilità, per i ristoratori sprovvisti di suolo pubblico o di coloro che non ritenessero conveniente apporre ulteriori postazioni di somministrazione all'esterno;

INVITA IL SINDACO E LA GIUNTA COMUNALE

A prevedere un adeguato sconto sulla Tari per gli esercizi commerciali di somministrazione sprovvisti della possibilità di apporre sedie e tavolini all'esterno o per coloro che non ritenessero conveniente apporre ulteriori postazioni di somministrazione all'esterno;

A fornire la possibilità di richiedere tale sconto nei modi e nei tempi previsti per chi intende presentare domanda di occupazione straordinaria.

Posto in votazione l'atto si hanno i seguenti risultati accertati e proclamati dal Vice Presidente del Consiglio Comunale assistito dagli scrutatori sopra indicati:

favorevoli	11:	Ubaldo Bocci, Federico Bussolin, Jacopo Cellai, Emanuele Cocollini, Roberto De Blasi, Alessandro Emanuele Draghi, Lorenzo Masi, Michela Monaco, Antonio Montelatici, Mario Razzanelli, Luca Tani
contrari	21:	Luca Milani, Nicola Armentano, Donata Bianchi, Patrizia Bonanni, Francesca Cali, Leonardo Calistri, Angelo D'Ambrisi, Stefano Di Puccio, Barbara Felleca, Massimo Fratini, Maria Federica Giuliani, Alessandra Innocenti, Antonella Moro Bundu, Dmitrij Palagi, Renzo Pampaloni, Francesco Pastorelli, Letizia Perini, Massimiliano Piccioli, Mirco Rufilli, Luca Santarelli, Laura Sparavigna,
astenuti	0:	
non votanti	0:	

essendo presenti 32 consiglieri

ESITO: Respinta

Ora:18.33

Verbale: 293

ORDINE DEL GIORNO N.: 2021/00216

OGGETTO: RISPETTO DELL'ARTICOLO 53 DELLA COSTITUZIONE NELL'APPLICAZIONE DELL'ADDIZIONALE COMUNALE IRPEF - collegato alla proposta di delibera n. 08/2021 "Documenti di programmazione 2021/2023: approvazione note di aggiornamento al Dup, bilancio finanziario, nota integrativa e piano triennale investimenti".

Proponenti: Palagi Dmitrij, Moro Bundu Antonella

18.33 – Interviene Cocollini Emanuele

18:33 - Interviene: Palagi Dmitrij

18:37 – Interviene Cocollini Emanuele

18:37 - Interviene: Armentano Nicola – chiede di portare l'ordine del Giorno in commissione per esaminarlo insieme ad un altro atto sul solito argomento (odg 1165-2020)

18:39 – Interviene Cocollini Emanuele

18:39 - Entra in aula: Asciuti Andrea

18:39 - Interviene: Moro Bundu Antonella

18:40 – Interviene Cocollini Emanuele

18:40 - Interviene: Fratini Massimo – concorda con il consigliere Armentano indicando il numero dell'atto di cui parlava in precedenza il consigliere (odg 1165-2020)

18:42 – Interviene Cocollini Emanuele

18:42 - Interviene: Moro Bundu Antonella

18:42 – Interviene Cocollini Emanuele

18:42 - Interviene: Palagi Dmitrij – non accetta di portare l'atto in commissione

18:42 – Interviene Cocollini Emanuele

18:42 - Interviene: De Blasi Roberto

18:44 – Interviene Cocollini Emanuele

18:45 - Interviene: Moro Bundu Antonella

18:47 - Entra in aula: Conti Enrico

18:47 – Interviene Cocollini Emanuele

18:48 - Interviene: Fratini Massimo

18:50 – Interviene Cocollini Emanuele

18:51 - Interviene: Palagi Dmitrij

18:52 – Interviene Cocollini Emanuele

18:52 - Interviene: De Blasi Roberto

18:54 – Interviene Cocollini Emanuele

18:54 - Interviene: Moro Bundu Antonella

18:56 – Interviene Cocollini Emanuele

18:56 - Interviene: Cellai Jacopo

18.59 – Interviene Cocollini Emanuele

19.00 Il Vice Presidente pone in votazione l'atto

Presenti abilitati: 26

Favorevoli: 3

Contrari:22

Astenuti: 0

Non Votanti: 1

19.01: Esito: respinto

Favorevoli:

De Blasi Roberto, Moro Bundu Antonella, Palagi Dimitrij

Contrari:

Armentano Nicola, Asciuti Andrea, Bocci Ubaldo, Bussolin Federico, Calistri Leonardo, Cellai Jacopo, Cocollini Emanuele, Conti Enrico, D'ambrisi Angelo, Dardano Mimma, Draghi Alessandro, Felleca Barbara, Fratini Massimo, Giuliani Maria Federica, Innocenti Alessandra, Monaco Michela, Montelatici Antonio, Pastorelli Francesco, Perini Letizia, Piccioli Massimiliano, Razzanelli Mario, Santarelli Luca

Non Votanti: :

Milani Luca

19:02 - Esce dall'aula: Asciuti Andrea

19.02 – Interviene Cocollini Emanuele – toglie la seduta informando che mancano 2 gruppi e precisamente 5 Stelle e Fratelli d'Italia che completare il giro delle richieste per l'anticipo degli atti

ALLEGATO N. 1 – Ordine del Giorno n. 216-2021 – respinta



ALLEGATO N°	1
ARGOMENTO N°	993

ESTRATTO DAL VERBALE DEL CONSIGLIO COMUNALE DEL 12/04/2021

Ordine del Giorno N. 2021/00216

ARGOMENTO N 293

Oggetto: RISPETTO DELL'ARTICOLO 53 DELLA COSTITUZIONE NELL'APPLICAZIONE DELL'ADDIZIONALE COMUNALE IRPEF - collegato alla proposta di delibera n. 08/2021 "Documenti di programmazione 2021/2023: approvazione note di aggiornamento al Dup, bilancio finanziario, nota integrativa e piano triennale investimenti".

L'adunanza del Consiglio ha luogo nell'anno duemilaventuno il giorno dodici del mese di aprile alle ore 14.36 in videoconferenza, convocata dal Presidente del Consiglio con l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla normativa vigente e in particolare di quanto espressamente previsto dalla L. 27/2020 e dalla L. n. 29 del 12.3.2021, in I convocazione, in seduta pubblica mediante trasmissione in streaming su canali pubblici.

Presiede Il Vice Presidente del Consiglio Comunale Emanuele Cocollini

Assiste Il Segretario Generale Giuseppe Ascione

Fungono da scrutatori i signori Alessandra Innocenti, Alessandro Emanuele Draghi, Barbara Felleca

Al momento della votazione risultano presenti i consiglieri:

Luca MILANI	Barbara FELLECA
Nicola ARMENTANO	Massimo FRATINI
Andrea ASCIUTI	Maria Federica GIULIANI
Ubaldo BOCCI	Alessandra INNOCENTI
Federico BUSSOLIN	Michela MONACO
Leonardo CALISTRI	Antonio MONTELATICI
Jacopo CELLAI	Antonella MORO BUNDU
Emanuele COCOLLINI	Dmitrij PALAGI
Enrico CONTI	Francesco PASTORELLI
Angelo D'AMBRISI	Letizia PERINI
Mimma DARDANO	Massimiliano PICCIOLI
Roberto DE BLASI	Mario RAZZANELLI
Alessandro Emanuele DRAGHI	Luca SANTARELLI

risultano altresì assenti i Consiglieri:

Donata BIANCHI	Lorenzo MASI
Patrizia BONANNI	Renzo PAMPALONI
Francesca CALI	Mirco RUFILLI
Stefano DI PUCCIO	Laura SPARAVIGNA
Fabio GIORGETTI	Luca TANI

risulta altresì assente il Sindaco Dario NARDELLA

Soggetti proponenti: Dmitrij Palagi, Antonella Bundu

IL CONSIGLIO COMUNALE DI FIRENZE

RICHIAMATO in primo luogo l'articolo 53 della Costituzione, che recita *"Tutti sono tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva. Il sistema tributario è informato a criteri di progressività"*;

RICHIAMATO altresì l'articolo 5 bis del Comune di Firenze, che recita *"Azioni positive per la concreta attuazione della Costituzione"* -

1. Sulla scorta dei principi costituzionali e degli atti di diritto internazionale volti alla promozione e alla tutela dei diritti umani, della pace, dell'uguaglianza e della giustizia, nonché delle norme ordinarie della Repubblica Italiana, il Comune opera, attraverso l'azione amministrativa, nell'ambito della propria autonomia e delle funzioni delegate o attribuite dallo Stato, per facilitare la concreta realizzazione dei principi costituzionali, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali, nel rispetto della libertà e dell'eguaglianza delle cittadine e dei cittadini, e per favorire il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutte le cittadine e tutti i cittadini alla vita politica del Comune stesso, contrastando l'ideologia nazi-fascista, in quanto contraria alla Repubblica e alla Costituzione nate dalla Resistenza e antitetica agli ideali della Città di Firenze, che l'ha concretamente combattuta";

CONSIDERATO che l'Amministrazione Comunale di Firenze applica l'addizionale comunale Irpef sulla base di un'aliquota unica dello 0,2 per cento, pur prevedendo un ampio margine di esenzione che riguarda un'ampia percentuale di contribuenti;

CONSIDERATO che l'addizionale comunale Irpef avendo per base imponibile il reddito delle persone fisiche, quindi rientrando pienamente in quanto previsto dall'articolo 53 della Costituzione;

RILEVATO come il criterio dell'aliquota unica contrasta in maniera stridente con il dettato costituzionale che il Comune di Firenze si è impegnato ad attuare concretamente;

RILEVATO che detto criterio denominato dai suoi fautori della *flat tax*, oltre che incostituzionale, risulta del tutto inadeguato a reperire sufficienti risorse e a contrastare l'evasione fiscale applicando ai redditi più alti aliquote più leggere, com'è dimostrato dal fatto che nonostante la successiva diminuzione delle aliquote d'imposta sui redditi maggiori decise a partire dal 1983 l'evasione fiscale in Italia è tuttora consistente (vedi nota di aggiornamento al DEF 2020) e che ciò costituisca un presupposto evidente al ricorso crescente all'indebitamento per fronteggiare le esigenze della spesa pubblica;

CONSIDERANDO che se a livello dei comuni maggiori solo quello di Cagliari applica l'addizionale Irpef sulla base di criteri di progressività, nell'ambito del territorio della Città Metropolitana di Firenze ormai 17 comuni su 41 applicano tale criterio: Barberino di Mugello, Barberino Tavarnelle, Campi Bisenzio, Capraia e Limite, Certaldo, Empoli, Gambassi Terme, Greve in Chianti, Londa, Montaione, Montespertoli, Reggello, Rignano sull'Arno, Rufina, San Casciano in Val di Pesa, San Godenzo, Sesto Fiorentino, molti dei quali per non dire tutti sono gestiti da amministrazioni dello stesso orientamento politico di quella fiorentina;

CONSIDERANDO INFINE come una corretta e adeguata politica di gestione delle finanze comunali non possa basarsi su misure quali la *flat tax*, che solo in apparenza vanno in favore dei cittadini e dell'interesse pubblico, bensì attraverso un'accorta politica di gestione delle risorse, corretta, efficace ed efficiente, in modo tale da operare una restituzione delle risorse attraverso servizi pubblici adeguati ed una redistribuzione sia pure parziale a favore dei soggetti più deboli;

ASCOLTATA la relazione illustrativa al Dup e al Bilancio;

VISTA la proposta di Del n.00008/2021 e relativi allegati;

IMPEGNA l'Amministrazione comunale :

ad applicare concretamente il dettato costituzionale della progressività dell'imposta all'addizionale Irpef, dando mandato al competente servizio di proporre quanto prima una soluzione tecnica in tale senso;

Nonché:

INVITA l'Amministrazione Comunale a porre l'esigenza richiamata in sede ANCI affinché il criterio della progressività dell'imposta sia generalizzato;

INVITA infine tutte le forze politiche rappresentate in Parlamento e nel Governo a farsi carico del pieno rispetto dell'articolo 53 della Costituzione nell'ambito della riforma del fisco già annunciata dal Presidente del Consiglio dei Ministri, prof. Mario Draghi, impegnando il Presidente del Consiglio comunale alla trasmissione del presente atto alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Posto in votazione l'atto si hanno i seguenti risultati accertati e proclamati dal Vice Presidente del Consiglio Comunale assistito dagli scrutatori sopra indicati:

favorevoli	3:	Roberto De Blasi, Antonella Moro Bundu, Dmitrij Palagi
contrari	22:	Nicola Armentano, Andrea Asciti, Ubaldo Bocci, Federico Bussolin, Leonardo Calistri, Jacopo Cellai, Emanuele Cocollini, Enrico Conti, Angelo D'Ambrisi, Mimma Dardano, Alessandro Emanuele Draghi, Barbara Felleca, Massimo Fratini, Maria Federica Giuliani, Alessandra Innocenti,

Michela Monaco, Antonio Montelatici, Francesco Pastorelli,
Letizia Perini, Massimiliano Piccioli, Mario Razzanelli, Luca
Santarelli,

astenuti 0:

non votanti 1: Luca Milani,

essendo presenti 26 consiglieri

ESITO: Respinta

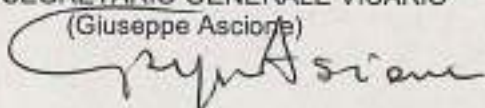
Da Deliberazione 2021/C/00014 a Deliberazione 2021/C/00015

Consiglio Comunale del 12 aprile 2021

VERBALE FATTO E SOTTOSCRITTO

IL SEGRETARIO GENERALE VICARIO

(Giuseppe Ascione)



IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

(Luca Milani)



IL VICE PRESIDENTE VICARIO

(Emanuele Cocollini)

