



Comune di
MILANO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N. 726 DEL 20/04/2016

SETT. SETTORE TRASPORTO PUBBLICO E SUPPORTO ECONOMICO FINANZIARIO

Numero proposta: 813

OGGETTO: Approvazione delle linee di indirizzo per la prosecuzione in via sperimentale dei servizi di car sharing sul territorio del Comune di Milano.

Immediatamente eseguibile.

L'Anno duemilasedici, il giorno venti, del mese di aprile, alle ore 14.30, nella sala giunta del palazzo municipale si è riunita la Giunta Comunale.

Si dà atto che risultano presenti i seguenti n. 12 amministratori in carica:

NOMINATIVO	CARICA	PRESENTE
PISAPIA GIULIANO	SINDACO	SI
BALZANI FRANCESCA	VICE SINDACO	SI
BALDUCCI ALESSANDRO	ASSESSORE	SI
BENELLI DANIELA	ASSESSORE	SI
BISCONTI CHIARA	ASSESSORE	SI
CAPPELLI FRANCESCO	ASSESSORE	SI
D'ALFONSO FRANCO	ASSESSORE	NO

DEL CORNO FILIPPO RAFFAELE	ASSESSORE	SI
GRANELLI MARCO	ASSESSORE	SI
MAJORINO PIERFRANCESCO	ASSESSORE	SI
MARAN PIERFRANCESCO	ASSESSORE	SI
ROZZA MARIA	ASSESSORE	SI
TAJANI CRISTINA	ASSESSORE	SI

Assume la presidenza il Sindaco PISAPIA Giuliano

Partecipa il Vice Segretario Generale Vicario ZACCARIA Mariangela

E' altresì presente: Direttore Generale TOMARCHIO Giuseppe -

IL PRESIDENTE

Constatata la legalità della riunione, invita la Giunta a trattare l'argomento segnato in oggetto;

Vista la proposta dell'Assessore MARAN Pierfrancesco in allegato e ritenuto la stessa meritevole di approvazione;

Dato atto che la medesima è corredata dei pareri previsti dall'art.49 del T.U. 18 agosto 2000, n. 267 nonché del parere di legittimità del Segretario Generale previsto dall'art. 2 - comma 1 - del Regolamento sul sistema dei controlli interni approvato con delibera CC n. 7 dell'11/02/2013;

Con votazione unanime

DELIBERA

Di approvare la proposta di deliberazione in oggetto;

data l'urgenza di dichiarare la presente deliberazione, con votazione unanime, immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, 4 comma del T.U. 267/2000

SETTORE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E SUPPORTO ECONOMICO
FINANZIARIO

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

Progressivo n.

O G G E T T O

Approvazione delle linee di indirizzo per la prosecuzione in via sperimentale dei servizi di car sharing sul territorio del Comune di Milano.
Immediatamente eseguibile

**IL DIRETTORE DEL SETTORE
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E
SUPPORTO ECONOMICO
FINANZIARIO**
Dott. Angelo Pascale

**IL DIRETTORE CENTRALE
MOBILITÀ, TRASPORTI, AMBIENTE
ED ENERGIA**
Arch. Filippo Salucci

**L'ASSESSORE
ALLA MOBILITÀ, AMBIENTE,
METROPOLITANE, ACQUA
PUBBLICA, ENERGIA**
Dott. Pierfrancesco Maran



LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che

- Il Piano Generale di Sviluppo 2011-2016, approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 9 del 12/03/2012, prevede tra le principali linee di intervento la sostenibilità ambientale ed il miglioramento del sistema della mobilità urbana;
- La Relazione Previsionale e Programmatica 2011 - 2013, approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 11 del 28/03/2011, ha definito «la previsione ed attuazione di interventi a supporto della mobilità ciclistica, pedonale, sistemi innovativi di trasporto (bus a chiamata, bus di quartiere, car sharing, bike sharing)» come «una scelta strategica di forte propensione allo sviluppo di sistemi di mobilità che abbiano una maggiore sostenibilità in termini di impatto ambientale»;
- La Relazione Previsionale e Programmatica 2012 - 2014, approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 23 del 29/06/2012, nell'ambito del programma "Mobilità e Trasporti sostenibili", ha indicato tra le linee di intervento, in coerenza con gli indirizzi del Piano Generale di Sviluppo, il miglioramento del sistema della mobilità urbana attraverso il potenziamento, l'efficientamento e l'integrazione del sistema di trasporto pubblico;
- Il Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20 dicembre 2000 in materia di "Incentivi ai Comuni per il programma nazionale car sharing", ha definito il "car sharing" come un «sistema di servizio di mobilità complementare al trasporto pubblico locale in cui le autovetture sono destinate ad essere utilizzate da più persone dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso e ai chilometri percorsi e che assume pertanto un ruolo nell'ampliamento della gamma di prodotti di mobilità multimodale a disposizione degli enti locali»;
- La Legge Regionale della Lombardia n. 6 del 04/04/2012, in materia di "Disciplina del settore dei trasporti", ha classificato come «servizi complementari al trasporto pubblico regionale e locale i servizi non convenzionali, quali a titolo esemplificativo sistemi che prevedano l'uso collettivo dei veicoli e delle biciclette, parcheggi, noleggio di veicoli e di biciclette destinate ad essere utilizzate da una pluralità di soggetti».

Dato atto che

- il "car sharing" consiste nella condivisione temporanea di veicoli, è un servizio di locazione senza conducente e a breve termine di veicoli a motore per utenti abbonati al servizio, avente funzione complementare al trasporto pubblico locale;



- Il “car sharing” si manifesta come un servizio di grande interesse pubblico, in quanto persegue le finalità di prevenire e limitare le emissioni di inquinanti consentendo un minor utilizzo dei veicoli a motore privati, nonché di migliorare la qualità del trasporto pubblico ed incentivarne l’utilizzo attraverso la disponibilità di modalità di trasporto più flessibili con l’effetto di diminuire il numero dei veicoli circolanti;
- tale servizio non figura tra quelli la cui competenza in termini di programmazione e gestione è attribuita all’Agenzia di Bacino ai sensi della L.R. n. 6/2012 e s.m.i.;

Tenuto conto che

- La domanda potenziale del servizio di car sharing per la città di Milano si era attestata in una prima fase di sviluppo nel 2013 ad un valore compreso tra circa 16.100 e circa 53.300 persone;
- Si era stimato, pertanto, in tale prima fase di sviluppo, che fosse ragionevole ipotizzare una flotta compresa tra circa 600 veicoli e circa 2.100 veicoli, distribuiti sull’intero territorio comunale;
- Il Comune di Milano, considerati gli effetti positivi di riduzione dell’inquinamento atmosferico e di traffico veicolare constatati a seguito dello sviluppo del servizio di car sharing nella città di Milano e le previsioni sopra riportate, nonché in attuazione degli indirizzi riportati nei suddetti atti programmatici comunali, nel corso del 2013 ha stabilito di incrementare l’offerta del servizio con l’introduzione di ulteriori caratteristiche quali:
 - i servizi one way /free parking che garantiscono una diffusione territoriale più capillare del sistema;
 - il prelievo on demand senza prenotazione;
 - l’incremento del numero di veicoli secondo parametri di adeguatezza in rapporto alla popolazione e ai potenziali utenti,
 - la determinazione di corrispettivi a carico degli utenti attrattivi al fine di favorire l’utilizzo del car sharing;
- la finalità dell’Amministrazione Comunale era la riduzione del parco auto circolante, finalizzato al contenimento delle emissioni di inquinanti del parco veicoli medesimo;
- tale finalità era perseguita anche con l’incremento dell’offerta di tale servizio, individuando sul mercato - oltre ai due soggetti allora operativi con un sistema station based - altri soggetti idonei (per requisiti soggettivi ed oggettivi) all’erogazione del servizio, e con caratteristiche differenti, sul territorio comunale secondo specifiche modalità individuate dall’Amministrazione in apposito Avviso pubblico;
- in quel periodo, infatti, sul territorio del Comune di Milano il servizio di car sharing risultava gestito prevalentemente da Guidami (società di ATM S.p.A.) e da E-Vai,



società del gruppo Ferrovie Nord Milano con l'impiego complessivo di circa 134 veicoli;

- in ragione di tale orientamento l'Amministrazione inviava comunicazione ad ATM Servizi S.p.A. ai sensi del contratto di servizio, rispetto alla quale la società richiedeva il riconoscimento della facoltà di cessare il servizio di car sharing, previo preavviso al Comune di Milano di almeno tre mesi, ove tale servizio non consentisse al gruppo ATM il raggiungimento dell'obiettivo imprenditoriale;
- conseguentemente con deliberazione di Giunta Comunale n. 1148 del 10.06.2013 venivano approvate le linee di indirizzo per l'individuazione, tramite avviso pubblico per manifestazione d'interesse, di soggetti interessati a svolgere in via sperimentale per il periodo di tre anni il servizio di car sharing sul territorio del Comune di Milano;
- con Determinazione Dirigenziale si approvavano, in coerenza con la Deliberazione di Giunta Comunale n. 1148/2013, le modifiche al contratto di servizio di trasporto pubblico locale, poi sottoscritte con la Società ATM Servizi S.p.A. nella parte relativa al car sharing;

Evidenziato che

- la deliberazione di Giunta Comunale sopracitata prevedeva, fra l'altro, a carico dei soggetti individuati a seguito dell'Avviso Pubblico la corresponsione di un canone annuo pari a € 1.100,00 a veicolo da versare a favore dell'Amministrazione a titolo forfettario per l'utilizzo del suolo comunale e dei servizi comunali tra cui quelli manutentivi. Al fine di incentivare la diffusione della mobilità elettrica, dal suddetto canone risultano esclusi i veicoli esclusivamente elettrici;
- sulla base degli indirizzi riportati nella deliberazione di G.C. n 1148/2013, con Determinazione Dirigenziale n. 59 del 14.06.2013 è stato approvato l'Avviso pubblico per manifestazione di interesse per l'individuazione dei soggetti interessati a svolgere in via sperimentale per il periodo di tre anni il servizio di car sharing sul territorio del Comune di Milano;
- l'Avviso conteneva l'indicazione dei requisiti soggettivi, dei requisiti oggettivi della flotta e degli standard minimi di servizio per l'individuazione dei soggetti interessati allo svolgimento delle attività di car sharing secondo le suddette caratteristiche;
- ad esito della pubblicazione del suddetto Avviso sono stati individuati tre soggetti idonei allo svolgimento del servizio alle condizioni stabilite dall'Amministrazione, successivamente autorizzati all'esercizio del servizio con apposite Determinazioni Dirigenziali;

Tenuto conto, altresì, che

- nel corso del 2015 è stato rilevato che
 - l'afflusso quotidiano di lavoratori e studenti dall'area metropolitana e più in generale gli spostamenti fossero stimati in numero superiore ai 5.279.000 al giorno, di cui 3.044.000 interni al Comune e la rimanente parte dall'Hinterland distribuiti tra l'utilizzo del trasporto pubblico locale (TPL) e con automezzo o motoveicolo proprio;
 - il tasso di motorizzazione nella città di Milano è fra i più elevati d'Europa, con un indice pari a circa 51 veicoli ogni 100 abitanti;
 - Milano ha una superficie territoriale piuttosto ridotta rispetto alla densità di popolazione, ovvero di 181,76 kmq, nelle cui strade e parcheggi devono trovare sosta gli oltre 740.000 autoveicoli immatricolati e quelli che ogni giorno affluiscono dall'hinterland. Tale situazione genera una congestione assai rilevante con pesanti ricadute sull'efficienza della mobilità e sull'inquinamento dell'aria; in generale, sulla qualità della vita;
- Alla luce di quanto sopra esposto, nel corso del 2015 il Comune di Milano – a fronte delle frequenti richieste dei cittadini milanesi di poter avere un servizio integrato su un'area più vasta estesa anche ai comuni limitrofi al Comune di Milano - ha svolto un ruolo attivo al fine di verificare la disponibilità dei comuni della Città Metropolitana a vedere offerto il servizio di car sharing anche sul proprio territorio, promuovendo così l'uso dello stesso e l'estensione della sua copertura territoriale in tale ambito;
- attraverso appositi incontri è stato dunque verificato l'interesse anche di numerosi comuni limitrofi alla città di Milano ad adottare sul proprio territorio politiche di mobilità sostenibile tese alla riduzione del traffico veicolare e dell'inquinamento;
- il Comune di Milano si è fatto altresì promotore presso i soggetti autorizzati a svolgere il servizio di car sharing nei termini sopraindicati, acquisendo la disponibilità degli stessi ad offrire il medesimo servizio, in forma integrata, anche nei comuni limitrofi appartenenti alla Città Metropolitana interessati all'iniziativa;
- con deliberazione di Giunta Comunale n. 338/2015 sono state, quindi, approvate le seguenti modifiche parziali alle linee d'indirizzo precedentemente individuate con deliberazione di Giunta Comunale 1148/2013:
 - il servizio di car sharing doveva garantire una copertura territoriale non inferiore al 96% del centro abitato, definito ai sensi dell'art. 4 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in luogo dell'allora vigente previsione di copertura totale del centro abitato. La valutazione e approvazione delle relative proposte di rimodulazione della copertura territoriale sono state demandate a successivi provvedimenti dirigenziali tenendo conto di alcuni parametri, quali in particolare la scarsa densità abitativa delle località escluse. Lo svolgimento del servizio in tali località, infatti,

in quanto destinato ad una potenziale domanda estremamente contenuta risulterebbe incoerente con la sopracitata vocazione allo “scambio” propria del servizio;

- restando invariata la corresponsione del canone di cui alla DGc n. 1148/2013 per i veicoli già in servizio ed autorizzati, per ciascun nuovo veicolo autorizzato a seguito dell'avvio del servizio integrato sul territorio extracomunale - e senza che ciò comporti alcuna riduzione del numero dei veicoli già autorizzati e circolanti - è stata prevista una riduzione forfettaria del canone per un importo pari al 4% per ogni Comune dell'Area Urbana in cui verrà attivato il servizio (riduzione applicabile fino ad un massimo di n. 9 Comuni). Tale riduzione è stata individuata in modo forfettario in ragione del fatto che l'ampliamento sperimentale del servizio alla città metropolitana potrà comportare un minore utilizzo del suolo comunale e dei servizi comunali. E' rimasta, invece, immutata la previsione per cui i veicoli esclusivamente elettrici sono esentati dal pagamento del canone;

Considerato altresì che

- il Documento Unico di Programmazione che accompagna il Bilancio di Previsione anno 2014-2016 approvato con deliberazione di C.C. n 25/2014 relativamente al servizio in questione – nel ribadire che “l'ampliamento dell'offerta risponde alla finalità di incentivare la libertà di movimento dei cittadini e garantire una efficiente alternativa all'auto di proprietà, in coerenza con l'obiettivo di portare il numero di auto per abitante della città di Milano in linea con gli standard delle città europee di analoghe dimensioni” - ha anche previsto che tali iniziative sarebbero state oggetto di un attento monitoraggio condotto in collaborazione con i diversi gestori al fine di verificare le eventuali necessità di modifica del servizio nonché di consentire la valutazione di una eventuale riproposizione dell'avviso pubblico in via sperimentale o definitiva;
- il servizio di car sharing svolto in modalità “free floating” a partire dal suo avvio nell'agosto del 2013 è stato oggetto di costante monitoraggio per il quale l'Amministrazione si avvale della collaborazione di AMAT srl con l'obiettivo di verificare - al termine della sperimentazione triennale - gli sviluppi dello stesso, anche in relazione alle più generali e complessive politiche di mobilità poste in essere dall'Amministrazione in tale periodo temporale;

Verificato che

- dagli esiti del suddetto monitoraggio comunicati dalla società AMAT si evince che :
 - nell'intero anno 2015 ogni giorno sono stati effettuati mediamente oltre 9.000 noleggi ed un'automobile è utilizzata circa 6 volte;
 - ogni spostamento ha una durata complessiva di 30 minuti (di cui 20 in movimento e 10 in sosta) nei quali vengono percorsi oltre 6 km;



- risultano iscritti al servizio oltre 300.000 utenti, 60% dei quali residenti a Milano;
- risulta un numero di noleggi che ha superato quota 6.200.000 corse per una media di circa 9.300 noleggi giornalieri e una percorrenza media giornaliera di circa 55.000 km;
- i risultati conseguiti hanno contribuito, di riflesso:
 - ad una riduzione del parco auto circolante;
 - ad una riduzione del tasso di motorizzazione;
 - al contenimento delle emissioni di inquinanti del parco veicoli;
 - all'incremento dell'utilizzo del trasporto pubblico locale;
- gli esiti della sperimentazione del servizio di car sharing – premiato anche a livello internazionale con l'Euro China Smart Mobility City Award 2015 e l'Eurocities Awards nella categoria "Innovazione" – suggeriscono, quindi, la prosecuzione del servizio medesimo sebbene con l'introduzione di novità organizzative che ne migliorino il profilo rendendolo più coerente con gli obiettivi dell'amministrazione;
- come verrà meglio specificato di seguito, gli obiettivi delle presenti linee guida, che sottendono una sperimentazione di carattere triennale, saranno:
 - incentivare l'utilizzo di veicoli elettrici nelle flotte dedicate al car sharing, individuando anche leve che ne possano favorire l'implementazione;
 - individuare incentivi che favoriscano scelte maggiormente rispondenti all'interesse pubblico e dell'utenza;
- come si evince dalla Relazione Tecnica allegata, gli obiettivi su esposti necessitano un periodo sperimentale triennale in ragione di investimenti e innovazioni che i gestori dovranno gradualmente introdurre e tenuto conto di analoghe esperienze avviate dall'amministrazione;

Rilevato altresì che

- rispetto alla dislocazione sul territorio dei servizi in sharing e coerentemente con l'obiettivo della loro più ampia diffusione, l'Amministrazione sta studiando la creazione di Aree della Mobilità da dislocare sul territorio cittadino e nelle quali collocare la presenza dei veicoli in sharing in modo da renderne più agevole l'utilizzo in realtà altrimenti di difficile gestione anche da parte degli operatori (ad esempio nelle periferie nella quali si registrano maggiori episodi di vandalismo sui mezzi);
- le Aree della Mobilità si caratterizzeranno per la copresenza dei principali mezzi di trasporto cittadini, pubblici e privati: metro, treno, bus, car sharing, bike sharing e scooter sharing, favorendo l'interscambio;

**Tutto quanto sopra premesso**

- si rende necessario individuare le seguenti Linee di indirizzo per la pubblicazione di un nuovo Avviso per manifestazione d'interesse:
 1. innalzamento della dimensione della flotta minima obbligatoria da 80 a 400 vetture;
 2. determinazione di un canone (che verrà corrisposto su base mensile al fine di una semplificazione contabile), pari ad € 100,00 (euro cento/00) mensili per ogni veicolo endotermico appartenente alla flotta dedicata al servizio di Car Sharing, da versare a favore del Comune di Milano a titolo forfettario per l'utilizzo del suolo comunale e dei servizi comunali tra cui anche quelli manutentivi;
 3. previsione - analogamente agli indirizzi già espressi dalla Giunta con D.G.C. n. 338/2015 - a favore dei gestori che estendono il servizio nei comuni dell'Area Metropolitana di una riduzione del canone così ripartita:
 - i. 10% per l'attivazione del servizio in 5 comuni;
 - ii. 20% per l'attivazione del servizio in 10 comuni;
 - iii. 30% per l'attivazione del servizio in 15 comuni o più;
 4. previsione di idonee riduzioni del canone qualora i gestori riconoscano agevolazioni agli utenti che :
 - ✓ rilasciano il veicolo all'interno di una delle citate "Aree della Mobilità" di prossima creazione;
 - ✓ usufruiscono del servizio in orari notturni e/o di morbida del trasporto pubblico locale;
 - ✓ dimostrano di aver rottamato un veicolo a loro intestato senza nuovo acquisto all'interno del nucleo familiare convivente;
 - ✓ dimostrano di possedere un abbonamento annuale al trasporto pubblico locale;
 5. previsione di idonee riduzioni del canone qualora i gestori:
 - ✓ organizzino iniziative, concordate con il Comune di Milano, volte a promuovere la sicurezza stradale organizzando corsi di guida sicura e di educazione stradale;
 - ✓ dotino tutti i veicoli appartenenti alla flotta di car sharing di sistemi di monitoraggio ambientale legato allo stile di guida, organizzando annualmente premialità per gli utenti virtuosi;
 6. previsione di ulteriori elementi funzionali al miglioramento degli standard minimi di servizio, individuati con la DGC n. 1148/2013 e che qui si confermano, sulla base dei seguenti indirizzi:



- ✓ introduzione di un sistema di incentivazione nei confronti dei gestori di Car Sharing volto a promuovere l'utilizzo di veicoli a trazione elettrica plug-in o range extended attraverso una idonea riduzione del canone mensile per la quota di veicoli endotermici analoga al numero di veicoli elettrici immessi nella flotta dedicata al servizio di Car Sharing;
 - ✓ miglioramento del servizio di Call Center offerto agli utenti dall'operatore in modo che questo sia contattabile sia telefonicamente che attraverso il veicolo stesso;
 - ✓ ridefinizione dei requisiti minimi per l'utente che si iscrive al servizio di Car Sharing, concedendo al gestore la facoltà di limitare l'iscrizione ai soggetti neopatentati, fino ad un massimo di un anno dalla data indicata sulla patente di guida;
 - ✓ implementazione di un apposito web service al fine di meglio monitorare le attività dei gestori nel territorio del Comune di Milano;
 - ✓ introduzione di cause di sospensione dei benefici nei confronti degli operatori in caso di inadempienze delle clausole previste nell'avviso pubblico;
 - ✓ conferma dei requisiti soggettivi già individuati con D.G.C. n. 1148/2013 ad eccezione del requisito della qualificata esperienza di almeno due anni in quanto limitativa della concorrenza;
 - ✓ mantenimento dei requisiti oggettivi della flotta veicolare previsti con DGC n. 1148/2013, con adeguamento della flotta medesima alla categoria Euro più evoluta del modello in commercio al momento della immissione in servizio;
7. la riduzione del canone di cui ai punti precedenti - la cui determinazione è demandata ai dirigenti competenti sulla base di opportuna istruttoria tecnica redatta in collaborazione con AMAT - si applicherà solo sulla quota di mezzi endotermici superiore alla flotta minima di 400 veicoli endotermici del servizio di Car Sharing (ovvero dalla 401ma vettura) e, comunque, non potrà essere complessivamente superiore al 60%. La riduzione sarà concessa solo a seguito di puntuale verifica e controllo del rispetto degli elementi sopra indicati finalizzati al superiore interesse pubblico di riduzione delle emissioni inquinanti;

Visti

- l'art. 48 del D.Lgs. 267/00;
- l'art. 43 del vigente Statuto del Comune di Milano;
- il Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20 dicembre 2000;
- la Legge Regionale n. 6 del 4 aprile 2012;
- le deliberazioni di G.C. n. 1148 del 10.06.2013 e n. 338/2015; la deliberazione di Consiglio Comunale n. 31/2013 del 23.07.2013;



- il parere di regolarità tecnica espresso dal Direttore del Settore Trasporto Pubblico Locale e Supporto Economico Finanziario ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/00, che si allega alla presente deliberazione quale parte integrante e sostanziale;
- il parere di regolarità contabile, espresso dal Ragioniere Generale, che si allega alla presente deliberazione quale parte integrante e sostanziale;
- il parere di legittimità espresso dal Segretario Generale, anch'esso allegato alla presente deliberazione quale sua parte integrante e sostanziale

DELIBERA

1. di approvare, per le motivazioni illustrate nella Relazione Tecnica allegata al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale (Allegato n. 1) e sinteticamente richiamate in premessa, le linee d'indirizzo, indicate in parte motiva, per l'individuazione, tramite avviso pubblico per manifestazione di interesse, di soggetti interessati a svolgere in via sperimentale per il periodo di tre anni il servizio di car sharing;
2. di dare atto che la sussistenza dei requisiti indicati nel presente provvedimento in capo ai soggetti interessati a svolgere il servizio di car sharing individuati a seguito dell'avviso pubblico di cui sopra:
 - determina la corresponsione di un canone pari a € 100,00 mensili da corrispondere, per ogni veicolo endotermico appartenente alla flotta dedicata al servizio di Car Sharing, all'Amministrazione comunale;
 - determina, altresì, la gratuità dell'accesso alla ZTL Cerchia dei Bastioni - Area C, della sosta nelle aree delimitate dalle strisce blu a pagamento, nonché il diritto di sostare liberamente nelle aree di sosta delimitate dalle strisce gialle per residenti;
3. di dare atto che tutti i successivi atti di carattere gestionale competeranno al Direttore del Settore Trasporto Pubblico e Supporto Economico Finanziario;
4. di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile.

Firmato digitalmente da Angelo Pascale, Filippo Salucci, Pierfrancesco Maran

ALL.1 alla proposta di deliberazione di G.C. n.813
f.to il Direttore del Settore Trasporto Pubblico
Locale e Supporto Economico Finanziario
(dott. Angelo Pascale)



IL VICE SEGRETARIO GENERALE
Dott.ssa Mariangela Zaccaria

SETTORE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E SUPPORTO ECONOMICO FINANZIARIO

Approvazione delle linee di indirizzo per la prosecuzione in via sperimentale dei servizi di car sharing sul territorio del Comune di Milano.

Relazione tecnica

Il Piano Generale di Sviluppo 2011-2016, approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 9 del 12/03/2012, prevede tra le principali linee di intervento la sostenibilità ambientale ed il miglioramento del sistema della mobilità urbana.

La Relazione Previsionale e Programmatica 2011 - 2013, approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 11 del 28/03/2011, ha definito «la previsione ed attuazione di interventi a supporto della mobilità ciclistica, pedonale, sistemi innovativi di trasporto (bus a chiamata, bus di quartiere, car sharing, bike sharing)» come «una scelta strategica di forte propensione allo sviluppo di sistemi di mobilità che abbiano una maggiore sostenibilità in termini di impatto ambientale».

La Relazione Previsionale e Programmatica 2012 - 2014, approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 23 del 29/06/2012, nell'ambito del programma "Mobilità e Trasporti sostenibili", ha indicato tra le linee di intervento, in coerenza con gli indirizzi del Piano Generale di Sviluppo, il miglioramento del sistema della mobilità urbana attraverso il potenziamento, l'efficientamento e l'integrazione del sistema di trasporto pubblico.

Il Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20 dicembre 2000 in materia di "Incentivi ai Comuni per il programma nazionale car sharing", ha definito il "car sharing" come un «sistema di servizio di mobilità complementare al trasporto pubblico locale in cui le autovetture sono destinate ad essere utilizzate da più persone dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso e ai chilometri percorsi e che assume pertanto un ruolo nell'ampliamento della gamma di prodotti di mobilità multimodale a disposizione degli enti locali».

La Legge Regionale della Lombardia n. 6 del 04/04/2012, in materia di "Disciplina del settore dei trasporti", ha classificato come «servizi complementari al trasporto pubblico regionale e locale i servizi non convenzionali, quali a titolo esemplificativo sistemi che prevedano l'uso collettivo dei veicoli e delle biciclette, parcheggi, noleggio di veicoli e di biciclette destinate ad essere utilizzate da una pluralità di soggetti».

Il "car sharing" consistente nella condivisione temporanea di veicoli, è un servizio di locazione senza conducente e a breve termine di veicoli a motore per utenti abbonati al servizio, avente funzione complementare al trasporto pubblico locale.

Esso si manifesta come un servizio di grande interesse pubblico, in quanto persegue le finalità di prevenire e limitare le emissioni di inquinanti, consentendo un minor utilizzo dei veicoli a motore privati, nonché di migliorare la qualità del trasporto pubblico ed



incentivarne l'utilizzo attraverso la disponibilità di modalità di trasporto più flessibili con l'effetto di diminuire il numero dei veicoli circolanti.

Tale servizio non figura tra quelli la cui competenza in termini di programmazione e gestione è attribuita all'Agenzia di Bacino ai sensi della L.R. n. 6/2012 e s.m.i..

Le modifiche al servizio di car sharing nel 2013

La domanda potenziale del servizio di car sharing per la città di Milano si era attestata in una prima fase di sviluppo nel 2013 ad un valore compreso tra circa 16.100 e circa 53.300 persone.

Si era stimato, pertanto, in tale prima fase di sviluppo, che fosse ragionevole ipotizzare una flotta compresa tra circa 600 e 2.100 veicoli, distribuiti sull'intero territorio comunale.

Il Comune di Milano, considerati gli effetti positivi di riduzione dell'inquinamento atmosferico e di traffico veicolare constatati a seguito dello sviluppo del servizio di car sharing nella città di Milano e le previsioni sopra riportate, nonché in attuazione degli indirizzi riportati nei suddetti atti programmatici comunali, nel corso del 2013 ha stabilito di incrementare l'offerta del servizio con l'introduzione di ulteriori caratteristiche quali:

- i servizi one way /free parking che garantiscono una diffusione territoriale più capillare del sistema;
- il prelievo on demand senza prenotazione;
- l'incremento del numero di veicoli secondo parametri di adeguatezza in rapporto alla popolazione e ai potenziali utenti,
- la determinazione di corrispettivi a carico degli utenti attrattivi al fine di favorire l'utilizzo del car sharing;

La finalità dell'Amministrazione Comunale era la riduzione del parco auto circolante, finalizzato al contenimento delle emissioni di inquinanti del parco veicoli medesimo.

Tale finalità era perseguita anche con l'incremento dell'offerta relativa a tale servizio, individuando sul mercato - oltre ai due soggetti allora operativi con un sistema station based - altri soggetti idonei (per requisiti soggettivi ed oggettivi) all'erogazione del servizio, e con caratteristiche differenti, sul territorio comunale secondo specifiche modalità individuate dall'Amministrazione in apposito Avviso pubblico.

In quel periodo, infatti, sul territorio del Comune di Milano il servizio di car sharing risultava gestito prevalentemente da Guidami (società di ATM S.p.A.) e da E-Vai, società del gruppo Ferrovie Nord Milano con l'impiego complessivo di circa 134 veicoli.

Dovendo avviare la nuova iniziativa e stanti i vincoli contrattuali in essere, l'Amministrazione inviava comunicazione ad ATM Servizi S.p.A. ai sensi del contratto di servizio, rispetto alla quale la società richiedeva il riconoscimento della facoltà di cessare il servizio di car sharing, previo preavviso al Comune di Milano di almeno tre mesi, ove tale servizio non consentisse al gruppo ATM il raggiungimento dell'obiettivo imprenditoriale.

Conseguentemente con deliberazione di Giunta Comunale n. 1148 del 10.06.2013 venivano approvate le linee di indirizzo per l'individuazione, tramite avviso pubblico per manifestazione d'interesse, di soggetti interessati a svolgere in via sperimentale per il periodo di tre anni il servizio di car sharing sul territorio del Comune di Milano.

Con Determinazione Dirigenziale si approvavano, in coerenza con la Deliberazione di Giunta Comunale n. 1148/2013, le modifiche al contratto di servizio di trasporto pubblico locale, poi sottoscritte con la Società ATM Servizi S.p.A.nella parte relativa al car sharing.

La deliberazione di Giunta Comunale sopracitata prevedeva, fra l'altro, a carico dei soggetti individuati a seguito dell'Avviso Pubblico la corresponsione di un canone annuo pari a € 1.100,00 a veicolo da versare a favore dell'Amministrazione a titolo forfettario per l'utilizzo del suolo comunale e dei servizi comunali tra cui quelli manutentivi. Al fine di incentivare la diffusione della mobilità elettrica, dal suddetto canone risultano esclusi i veicoli esclusivamente elettrici.

Sulla base degli indirizzi riportati nella deliberazione di G.C. n 1148/2013, con Determinazione Dirigenziale n. 59 del 14.06.2013 è stato approvato l'Avviso pubblico per manifestazione di interesse per l'individuazione dei soggetti interessati a svolgere in via sperimentale per il periodo di tre anni il servizio di car sharing sul territorio del Comune di Milano.

L'Avviso conteneva l'indicazione dei requisiti soggettivi, dei requisiti oggettivi della flotta e degli standard minimi di servizio per l'individuazione dei soggetti interessati allo svolgimento delle attività di car sharing secondo le suddette caratteristiche.

Ad esito della pubblicazione del suddetto Avviso sono stati individuati tre soggetti idonei allo svolgimento del servizio alle condizioni stabilite dall'Amministrazione, successivamente autorizzati all'esercizio del servizio con apposite Determinazioni Dirigenziali.

Le modifiche al servizio di car sharing nel 2015

Nel corso del 2015 è stato rilevato che

- l'afflusso quotidiano di lavoratori e studenti dall'area metropolitana e più in generale gli spostamenti fossero stimati in numero superiore ai 5.279.000 al giorno, di cui 3.044.000 interni al Comune e la rimanente parte dall'Hinterland distribuiti tra l'utilizzo del trasporto pubblico locale (TPL) e con automezzo o motoveicolo proprio;
- il tasso di motorizzazione nella città di Milano è fra i più elevati d'Europa, con un indice pari a circa 51 veicoli ogni 100 abitanti;
- Milano ha una superficie territoriale piuttosto ridotta rispetto alla densità di popolazione, ovvero di 181,76 kmq, nelle cui strade e parcheggi devono trovare sosta gli oltre 740.000 autoveicoli immatricolati e quelli che ogni giorno affluiscono dall'hinterland. Tale situazione genera una congestione assai rilevante con pesanti ricadute sull'efficienza della mobilità e sull'inquinamento dell'aria; in generale, sulla qualità della vita;

Alla luce di quanto sopra esposto, il Comune di Milano – a fronte delle frequenti richieste dei cittadini milanesi di poter avere un servizio integrato su un'area più vasta estesa anche ai comuni limitrofi al Comune di Milano - ha svolto un ruolo attivo al fine di verificare la disponibilità dei comuni della Città Metropolitana a vedere offerto il servizio di car sharing anche sul proprio territorio, promuovendo così l'uso dello stesso e l'estensione della sua copertura territoriale in tale ambito.



Attraverso appositi incontri è stato dunque verificato l'interesse anche di numerosi comuni limitrofi alla città di Milano ad adottare sul proprio territorio politiche di mobilità sostenibile tese alla riduzione del traffico veicolare e dell'inquinamento.

Il Comune di Milano si è fatto altresì promotore presso i soggetti autorizzati a svolgere il servizio di car sharing nei termini sopraindicati, acquisendo la disponibilità degli stessi ad offrire il medesimo servizio, in forma integrata, anche nei comuni limitrofi appartenenti alla Città Metropolitana interessati all'iniziativa.

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 338/2015 sono state, quindi, approvate le seguenti modifiche parziali alle linee d'indirizzo precedentemente individuate con deliberazione di Giunta Comunale 1148/2013:

- il servizio di car sharing doveva garantire una copertura territoriale non inferiore al 96% del centro abitato, definito ai sensi dell'art. 4 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in luogo dell'allora vigente previsione di copertura totale del centro abitato. La valutazione e approvazione delle relative proposte di rimodulazione della copertura territoriale sono state demandate a successivi provvedimenti dirigenziali tenendo conto di alcuni parametri, quali in particolare la scarsa densità abitativa delle località escluse. Lo svolgimento del servizio in tali località, infatti, in quanto destinato ad una potenziale domanda estremamente contenuta risulterebbe incoerente con la sopracitata vocazione allo "scambio" propria del servizio;
- restando invariata la corresponsione del canone di cui alla DGc n. 1148/2013 per i veicoli già in servizio ed autorizzati, per ciascun nuovo veicolo autorizzato a seguito dell'avvio del servizio integrato sul territorio extracomunale - e senza che ciò comporti alcuna riduzione del numero dei veicoli già autorizzati e circolanti - è stata prevista una riduzione forfettaria del canone per un importo pari al 4% per ogni Comune dell'Area Urbana in cui verrà attivato il servizio (riduzione applicabile fino ad un massimo di n. 9 Comuni). Tale riduzione è stata individuata in modo forfettario in ragione del fatto che l'ampliamento sperimentale del servizio alla città metropolitana potrà comportare un minore utilizzo del suolo comunale e dei servizi comunali. E' rimasta, invece, immutata la previsione per cui i veicoli esclusivamente elettrici sono esentati dal pagamento del canone.

Monitoraggio e sviluppo del servizio

Il Documento Unico di Programmazione, che accompagna il Bilancio di Previsione anno 2014-2016 approvato con deliberazione di C.C. n 25/2014, relativamente al servizio in questione – nel ribadire che "l'ampliamento dell'offerta risponde alla finalità di incentivare la libertà di movimento dei cittadini e garantire una efficiente alternativa all'auto di proprietà, in coerenza con l'obiettivo di portare il numero di auto per abitante della città di Milano in linea con gli standard delle città europee di analoghe dimensioni" - ha anche previsto che tali iniziative nel 2014 sarebbero state oggetto di un attento monitoraggio condotto in collaborazione con i diversi gestori al fine di verificare le eventuali necessità di modifica del servizio nonché di consentire la valutazione di una eventuale riproposizione dell'avviso pubblico in via sperimentale o definitiva.

Il servizio di car sharing svolto in modalità Free Floating a partire dal suo avvio nell'agosto del 2013 è stato oggetto di costante monitoraggio per il quale l'Amministrazione si avvale della



collaborazione di AMAT srl con l'obiettivo di verificare - al termine della sperimentazione triennale - gli sviluppi dello stesso, anche in relazione alle più generali e complessive politiche di mobilità poste in essere dall'Amministrazione in tale periodo temporale.

Dagli esiti del suddetto monitoraggio comunicati dalla società AMAT si evince che :

- nell'intero anno 2015 ogni giorno sono stati effettuati mediamente oltre 9.000 noleggi ed un'automobile è stata utilizzata circa 6 volte;
- ogni spostamento ha una durata complessiva di 30 minuti (di cui 20 in movimento e 10 in sosta) nei quali vengono percorsi oltre 6 km;
- risultano iscritti al servizio oltre 300.000 utenti, 60% dei quali residenti a Milano;
- risulta un numero di noleggi che ha superato quota 6.200.000 corse per una media di circa 9.300 noleggi giornalieri e una percorrenza media giornaliera di circa 55.000 km.

I risultati conseguiti hanno contribuito, di riflesso:

- ad una riduzione del parco auto circolante;
- ad una riduzione del tasso di motorizzazione;
- al contenimento delle emissioni di inquinanti del parco veicoli;
- all'incremento dell'utilizzo del trasporto pubblico locale.

Gli esiti della sperimentazione del servizio di car sharing – premiato anche a livello internazionale con l'Euro China Smart Mobility City Award 2015 e l'Eurocities Awards nella categoria “Innovazione” – suggeriscono, quindi, la prosecuzione del servizio medesimo sebbene con l'introduzione di novità organizzative che ne migliorino il profilo rendendolo più coerente con gli obiettivi dell'Amministrazione.

Gli obiettivi delle linee guida, che sottendono una sperimentazione di carattere triennale, saranno:

- incentivare l'utilizzo di veicoli elettrici nelle flotte dedicate al car sharing, individuando anche leve che ne possano favorire l'implementazione;
- individuare incentivi che favoriscano scelte maggiormente rispondenti all'interesse pubblico e dell'utenza.

Nell'agosto 2016 è prevista la conclusione del periodo triennale di sperimentazione.

E', pertanto, necessario adottare gli opportuni provvedimenti in ordine alla prosecuzione del servizio, tenendo conto degli esiti della sperimentazione ed in particolare degli elementi di seguito esposti e del fatto che tale servizio non figura tra quelli la cui competenza in termini di programmazione e gestione è attribuita all'Agenzia di Bacino ai sensi della L.R.6/2012 e s.m.i.

Obiettivi delle linee di indirizzo e previsione di sperimentazione triennale

L'Avviso per manifestazione d'interesse pubblicato nel 2013 non ha determinato una immediata risposta del settore dei veicoli elettrici, nonostante la previsione di agevolazioni individuate dall'Amministrazione.

Lo sviluppo del car sharing elettrico – per le evidenti positive ripercussioni ambientali e in tema di mobilità sostenibile – è obiettivo strategico dell'Amministrazione che intende incentivarne



la diffusione come stabilito nel già citato Documento unico di programmazione al Bilancio 2014-2016.

Rispetto all'estensione del servizio di car sharing all'area metropolitana, il recente avvio della sperimentazione – avvenuto nel corso del 2015 – non consente ancora di formulare una valutazione complessiva dell'iniziativa per la quale sarà necessario il coinvolgimento – oltretutto delle Amministrazioni aderenti – anche degli attuali gestori.

Rispetto alla dislocazione sul territorio dei servizi in sharing e coerentemente con l'obiettivo della loro più ampia diffusione, l'Amministrazione ha allo studio la creazione di aree di mobilità da dislocare sul territorio cittadino e nelle quali collocare la presenza dei veicoli in sharing in modo da renderne più agevole l'utilizzo in realtà altrimenti di difficile gestione anche da parte degli operatori (ad esempio nelle periferie nelle quali si registrano maggiori episodi di vandalismo sui mezzi).

Le Aree della Mobilità si caratterizzeranno per la copresenza dei principali mezzi di trasporto cittadini, pubblici e privati: metro, treno, bus, car sharing, bike sharing e scooter sharing, favorendo l'interscambio.

Come si evince dal DUP in corso di approvazione, alla luce dell'importante risposta della città ai servizi di mobilità in sharing promossi dall'Amministrazione, Milano risulta attualmente terreno di importanti cambiamenti e si sta caratterizzando, a livello europeo, come città all'avanguardia che scommette su un'ampia e diversificata offerta (in termini di flotte, costi dei servizi, accessibilità, modalità d'uso e target utenti) di servizi in sharing.

In termini generali i sistemi in sharing rappresentano indubbiamente un'innovazione che può produrre riflessi positivi diretti sul fabbisogno di sosta, sull'utilizzo reale dei mezzi e sulla riduzione del tasso di motorizzazione.

Sulla base dell'esperienza sino ad oggi maturata e considerato che alla luce di quanto sopra emerso è opportuno proseguire con la sperimentazione del servizio, sono state individuate le seguenti linee di indirizzo per la pubblicazione di un nuovo Avviso per manifestazione d'interesse, da sottoporre all'approvazione della Giunta Comunale:

1. innalzamento della dimensione della flotta minima obbligatoria da 80 a 400 vetture;
2. determinazione di un canone (che verrà corrisposto su base mensile al fine di una semplificazione contabile), pari ad € 100,00 (euro cento/00) mensili per ogni veicolo endotermico appartenente alla flotta dedicata al servizio di Car Sharing, da versare a favore del Comune di Milano a titolo forfettario per l'utilizzo del suolo comunale e dei servizi comunali tra cui anche quelli manutentivi;
3. previsione - analogamente agli indirizzi già espressi dalla Giunta con D.G.C. n. 338/2015 - a favore dei gestori che estendono il servizio nei comuni dell'Area Metropolitana di una riduzione del canone così ripartita:
 - i. 10% per l'attivazione del servizio in 5 comuni;
 - ii. 20% per l'attivazione del servizio in 10 comuni;
 - iii. 30% per l'attivazione del servizio in 15 comuni o più;
4. previsione di idonee riduzioni del canone qualora i gestori riconoscano agevolazioni agli utenti che :

ALL.1 alla proposta di deliberazione di G.C. n.813
f.to il Direttore del Settore Trasporto Pubblico
Locale e Supporto Economico Finanziario
(dott.Angelo Pascale)

Milano



Comune
di Milano

- ✓ rilasciano il veicolo all'interno di una delle citate "Aree della Mobilità" di prossima creazione;
 - ✓ usufruiscono del servizio in orari notturni e/o di morbida del trasporto pubblico locale;
 - ✓ dimostrano di aver rottamato un veicolo a loro intestato senza nuovo acquisto all'interno del nucleo familiare convivente;
 - ✓ dimostrano di possedere un abbonamento annuale al trasporto pubblico locale;
5. previsione di idonee riduzioni del canone qualora i gestori:
- ✓ organizzino iniziative, concordate con il Comune di Milano, volte a promuovere la sicurezza stradale organizzando corsi di guida sicura e di educazione stradale;
 - ✓ dotino tutti i veicoli appartenenti alla flotta di car sharing di sistemi di monitoraggio ambientale legato allo stile di guida, organizzando annualmente premialità per gli utenti virtuosi;
6. previsione di ulteriori elementi funzionali al miglioramento degli standard minimi di servizio, individuati con la DGC n. 1148/2013 e che qui si confermano, sulla base dei seguenti indirizzi:
- ✓ introduzione di un sistema di incentivazione nei confronti dei gestori di Car Sharing volto a promuovere l'utilizzo di veicoli a trazione elettrica plug-in o range extended attraverso una idonea riduzione del canone mensile per la quota di veicoli endotermici analoga al numero di veicoli elettrici immessi nella flotta dedicata al servizio di Car Sharing;
 - ✓ miglioramento del servizio di Call Center offerto agli utenti dall'operatore in modo che questo sia contattabile sia telefonicamente che attraverso il veicolo stesso;
 - ✓ ridefinizione dei requisiti minimi per l'utente che si iscrive al servizio di Car Sharing, concedendo al gestore la facoltà di limitare l'iscrizione ai soggetti neopatentati, fino ad un massimo di un anno dalla data indicata sulla patente di guida;
 - ✓ implementazione di un apposito web service al fine di meglio monitorare le attività dei gestori nel territorio del Comune di Milano;
 - ✓ introduzione di cause di sospensione dei benefici nei confronti degli operatori in caso di inadempienze delle clausole previste nell'avviso pubblico;
 - ✓ conferma dei requisiti soggettivi già individuati con D.G.C. n. 1148/2013 ad eccezione del requisito della qualificata esperienza di almeno due anni in quanto limitativa della concorrenza;
 - ✓ mantenimento dei requisiti oggettivi della flotta veicolare previsti con DGC n. 1148/2013, con adeguamento della flotta medesima alla categoria Euro più evoluta del modello in commercio al momento della immissione in servizio;
7. la riduzione del canone di cui ai punti precedenti - la cui determinazione è demandata ai dirigenti competenti sulla base di opportuna istruttoria tecnica redatta in collaborazione con AMAT - si applicherà solo sulla quota di mezzi endotermici superiore alla flotta minima di 400 veicoli endotermici del servizio di Car Sharing (ovvero dalla 401ma vettura) e, comunque, non potrà essere complessivamente superiore al 60% del canone medesimo. La riduzione sarà concessa solo a seguito di

ALL.1 alla proposta di deliberazione di G.C. n.813
f.to il Direttore del Settore Trasporto Pubblico
Locale e Supporto Economico Finanziario
(dott.Angelo Pascale)

Milano



Comune
di Milano

puntuale verifica e controllo del rispetto degli elementi sopra indicati finalizzati al superiore interesse pubblico di riduzione delle emissioni inquinanti.

Appare di tutta evidenza che gli obiettivi su esposti comportano da parte degli operatori investimenti ed innovazioni tecnologiche che dovranno essere introdotti gradualmente, anche tenendo conto di analoghe esperienze avviate dall'Amministrazione.

In particolare, oltre a quanto previsto in ordine ai veicoli elettrici, si evidenzia che i requisiti tecnici previsti sia nel 2013 sia in questa nuova formulazione dell'Avviso prevedono che il parco veicoli abbia una vetustà non superiore ai quattro anni ed è inoltre previsto un cospicuo aumento della flotta minima di veicoli da dedicare al servizio con il relativo conseguente importante investimento in termini economici.

Per tutte queste considerazioni si rende necessario prevedere una durata triennale della sperimentazione del servizio oggetto del presente provvedimento.

Ciò potrà consentire una verifica in merito alla rispondenza del servizio alle finalità dell'Amministrazione come sopra illustrate, oltre che alle esigenze degli utenti e alla massima partecipazione degli operatori.

20 APR. 2016

Il Direttore del Settore Trasporto Pubblico
Locale e Supporto Economico Finanziario
(dott.Angelo Pascale)

FOGLIO PARERI RELATIVO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE AVENTE IL SEGUENTE OGGETTO:

**Approvazione delle linee di indirizzo per la prosecuzione in via sperimentale dei servizi di car sharing sul territorio del Comune di Milano.
Immediatamente eseguibile**

Numero progressivo informatico:

PARERE DI REGOLARITÀ' TECNICA
ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267/2000

FAVOREVOLE

IL DIRETTORE DEL SETTORE
Dott. Angelo Pascale
#firmadigitale;0,16

Firmato digitalmente da Angelo Pascale in data 20/04/2016

FOGLIO PARERI RELATIVO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE AVENTE IL SEGUENTE
OGGETTO: **Approvazione delle linee di indirizzo per la prosecuzione in via sperimentale
dei servizi di car sharing sul territorio del Comune di Milano.**
Immediatamente eseguibile

Numero progressivo informatico: 813

Direzione Centrale Pianificazione, Bilancio e Controlli

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE

ai sensi dell'art. 49 del T.U. n. 267/2000

Favorevole

IL RESPONSABILE DI RAGIONERIA

Dr. Roberto Nicola Colangelo

20/04/2016

FOGLIO PARERI RELATIVO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE AVENTE IL SEGUENTE
OGGETTO: Approvazione delle linee di indirizzo per la prosecuzione in via sperimentale dei servizi di
car sharing sul territorio del Comune di Milano.
Immediatamente eseguibile.

Numero proposta: 813

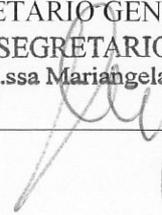
PARERE DI LEGITTIMITA'

(Art.2- comma 1 – Regolamento del Sistema sui Controlli Interni)

Favorevole

IL VICE SEGRETARIO GENERALE VICARIO
IL VICE SEGRETARIO GENERALE
Dott.ssa Mariangela Zaccaria

20/04/2016



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA MUNICIPALE N. _726_ DEL 20/04/2016

Letto approvato e sottoscritto

**IL Sindaco
Giuliano PISAPIA
Firmato digitalmente**

**IL Vice Segretario Generale Vicario
Mariangela ZACCARIA
Firmato digitalmente**

Copia della presente deliberazione, verrà affissa in pubblicazione all'Albo Pretorio ai sensi dell'art. 124, comma 1, del D.Lgs.267/2000 e vi resterà per 15 giorni consecutivi. In pari data verrà trasmessa comunicazione, ai sensi dell'art. 125 D.Lgs. 267/2000 ai signori Capigruppo Consiliari.

**IL Vice Segretario Generale Vicario
Mariangela ZACCARIA
Firmato digitalmente**