



COMUNE DI GENOVA

DIREZIONE MOBILITA' E TRASPORTI

DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE N. 2023-125.0.0.-6

L'anno 2023 il giorno 07 del mese di Febbraio il sottoscritto Carmeli Maria Cristina in qualita' di dirigente di Direzione Mobilita' E Trasporti, ha adottato la Determinazione Dirigenziale di seguito riportata.

OGGETTO: AGGIORNAMENTO DEL CONTRATTO DI SERVIZIO PER LA GESTIONE DEL SERVIZIO CAR SHARING TRA IL COMUNE DI GENOVA E LA SOCIETÀ GENOVA PARCHEGGI SpA – APPROVAZIONE ADDENDUM CONTRATTUALE

Adottata il 07/02/2023
Esecutiva dal 07/02/2023

| | |
|------------|------------------------|
| 07/02/2023 | CARMELI MARIA CRISTINA |
|------------|------------------------|

Sottoscritto digitalmente dal Dirigente Responsabile



COMUNE DI GENOVA

DIREZIONE MOBILITA' E TRASPORTI

DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE N. 2023-125.0.0.-6

OGGETTO AGGIORNAMENTO DEL CONTRATTO DI SERVIZIO PER LA GESTIONE DEL SERVIZIO CAR SHARING TRA IL COMUNE DI GENOVA E LA SOCIETÀ GENOVA PARCHEGGI SpA – APPROVAZIONE ADDENDUM CONTRATTUALE

IL DIRIGENTE RESPONSABILE

VISTI

- gli artt. 77 e 80 dello Statuto del Comune di Genova, approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 72 del 12/06/2000 e successive modifiche ed integrazioni, che disciplinano le funzioni ed i compiti dei Dirigenti;
- la Legge n. 241/1990 «Nuove norme sul procedimento amministrativo» e successive modificazioni ed integrazioni;
- il Decreto Legislativo n. 267/2000 «Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali» e successive modificazioni e integrazioni e, nello specifico, l'articolo 107 che disciplina le funzioni e le responsabilità della dirigenza e l'art. 163 c. 3 e c.1;
- il Decreto Legislativo n. 165/2001 «Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze della pubblica amministrazione» e successive modificazioni ed integrazioni;
- il Decreto Legislativo n. 118/2011 «Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli Enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42»;
- il Regolamento di contabilità approvato con DCC n. 34/1996 e modificato con DCC n. 2 del 09/01/2018;
- la Deliberazione della Giunta Comunale n. 16 del 10.02.2022, con la quale è stato approvato il Piano Esecutivo di Gestione 2022/2024;
- la Deliberazione del Consiglio Comunale n. 76 del 27/12/2022, con la quale sono stati approvati i documenti Previsionali e Programmatici 2023/2025;
- il Piano Triennale della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PTPCT) del Comune di Genova, approvato dalla Giunta Comunale con Deliberazione n. 87 del 5 maggio 2022 - TRIENNIO 2022-2024. REVISIONE 2022;

Sottoscritto digitalmente dal Dirigente Responsabile

VISTI

- la determina dirigenziale N. 2021-125.0.0.-38, di cui si intendono qui richiamate le premesse, con cui è stato approvato lo schema del Contratto di Servizio tra Comune di Genova e Genova Car Sharing Srl per la gestione del servizio car sharing sul territorio comunale, aggiornato rispetto a quello precedentemente sottoscritto e repertoriato Rep. n. 67991/2016;
- il Contratto di Servizio, come sopra aggiornato, sottoscritto dal Comune di Genova e dalla società Genova Car Sharing s.r.l. e repertoriato Rep. NP 11/01/2022.0000044.I

ATTESO CHE

come previsto dall'art 22 comma 5) del vigente Contratto di Servizio, il 21 settembre 2022 si è tenuta la seduta del Comitato di Monitoraggio, al fine di verificare:

- lo stato di andamento del servizio in relazione agli indicatori riportati nell'Allegato B del Contratto;
- le problematiche emerse e il rispetto delle tempistiche e delle modalità di evoluzione del servizio rispetto a quanto contenuto nel Piano di Sviluppo.

PRESO ATTO

delle risultanze del Comitato riportate nel verbale della riunione, allegato al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale, con particolare riferimento a quanto illustrato dalla Società circa le criticità che si trova nuovamente a dovere affrontare in un contesto storico, ben noto, segnato da eventi tragici come la guerra in Ucraina e l'adozione delle nuove misure di lock-down in Cina, che hanno acuito in maniera impattante e imprevedibile le difficoltà già evidenti sui temi del costo dell'energia e dello shortage dei materiali e che hanno portato all'impossibilità, come lamentato da Genova Car Sharing Srl e supportato dai documenti gestionali dalla stessa prodotti, di mantenere in equilibrio il PEF alla base del contratto originale;

VISTE

le note Prot. 20/05/2022.0194527.E e Prot.01/08/2022.0295552.E, agli atti della Direzione, con cui il gestore ha portato all'attenzione dell'Amministrazione la necessità di apportare delle modifiche/aggiornamenti ai contenuti del Contratto;

RICHIAMATO

il combinato disposto dell'art. 22 comma 5) e dell'art. 7 comma 2) del vigente contratto di servizio, con successiva richiesta al gestore di provvedere alla stesura di una relazione – opportunamente supportata da dati contabili – con evidenza dell'impossibilità di mantenimento delle condizioni di equilibrio economico-finanziario previste al momento dell'affidamento, con conseguente proposta di revisione degli indicatori contenuti nel Piano di Sviluppo del servizio, di cui all'Allegato B del Contratto di Servizio, con contestuale adeguamento del PEF relativo.

Sottoscritto digitalmente dal Dirigente Responsabile

CONSIDERATO

che a seguito dell'invio da parte della Società di una prima relazione sul PEF, con nota assunta agli atti Prot. 12/10/2022.0387057.E, riportata in allegato quale parte integrante e sostanziale, la Direzione Mobilità ha richiesto opportune modifiche e integrazioni alla stessa, come da nota Prot. 16/11/2022.0434940.U, riportata in allegato quale parte integrante e sostanziale.

VISTA

quindi la versione finale della relazione inviata dal gestore con nota assunta agli atti Prot. 03/01/2023.0002907.E, riportata in allegato quale parte integrante e sostanziale

VALUTATO

che le ragioni dell'impossibilità di raggiungere gli obiettivi fissati dal Contratto, illustrate nella relazione di cui ai punti precedenti, non sono direttamente imputabili ad una cattiva gestione da parte della società Genova Car Sharing, ma eventi eccezionali non prevedibili e ad essa non imputabili, nel merito quindi concordando su un differimento temporale nel raggiungimento dell'equilibrio economico.

RITENUTO PERTANTO OPPORTUNO

- in applicazione del combinato disposto dell'art. 22 comma 5) e dell'art. 7 comma 2) del vigente contratto di servizio, procedere ad una modifica delle pattuizioni contrattuali, prevedendo un differimento del termine dello stesso, al fine di consentire il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario della gestione; ferma restando la possibilità di ripristinare le condizioni originarie del contratto nel caso in cui si verificassero condizioni economiche assolutamente e comprovatamente favorevoli;
- approvare l'addendum contrattuale riportato in allegato quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.

DATO ATTO CHE

- il Responsabile Unico del Procedimento ai sensi dell'art. 31 del D.Lgs.50/2016 s.m.i. è la Dott.ssa Maria Cristina Carmeli, in virtù delle competenze funzionali attribuitele in qualità di Direttore della Direzione Mobilità e Trasporti del Comune di Genova;
- l'istruttoria del presente atto è stata svolta da Maria Cristina Carmeli responsabile del procedimento e dirigente che sottoscrive il presente atto, che attesta la regolarità e correttezza dell'azione amministrativa per quanto di competenza, ai sensi dell'art. 147 bis del d.lgs. 267/2000, che provvederà a tutti gli atti necessari all'esecuzione del presente provvedimento, fatta salva l'esecuzione di ulteriori adempimenti posti a carico di altri soggetti.

Sottoscritto digitalmente dal Dirigente Responsabile

IL DIRIGENTE
DETERMINA

1. per tutto quanto espresso in premessa, di procedere alla modifica dell'art. 3 del vigente Contratto di Servizio tra Comune di Genova e Genova Car Sharing Srl Rep. NP 11/01/2022.0000044.I, approvando l'*addendum* riportato in allegato, quale parte integrante e sostanziale del provvedimento;
2. di dichiarare il presente provvedimento immediatamente esecutivo;
3. di dare atto che il presente provvedimento
 - è stato redatto nel rispetto della normativa sulla tutela dei dati personali;
 - è regolare sotto il profilo tecnico, amministrativo e contabile ai sensi dell'art. 147 bis comma 1 del D.Lgs. 267/2000 (TUEL);
 - non presenta situazioni di conflitto di interessi.

Il Direttore
Dott.ssa Maria Cristina Carmeli

Sottoscritto digitalmente dal Dirigente Responsabile



Spettabile,
COMUNE DI GENOVA
Direzione Mobilità
Via di Francia, 1
16149 - Genova

Genova, 10 ottobre 2022

Oggetto: Monitoraggio Contratto di Servizio Car Sharing – Relazione sul Piano Economico

Buongiorno

Come da accordi, a seguito dell'incontro del 21/09/22 di monitoraggio sul Contratto di Servizio, vi inviamo una Relazione sull'andamento del Piano Economico finanziario della Società Genova Car Sharing srl, gestore del servizio Elettra Car Sharing.

Tale documentazione è prodotta a corredo della nostra richiesta di revisione del Contratto di Servizio e degli indicatori contenuti del Piano di Sviluppo di cui all'All.B (v. note Prot. 20/05/2022.0194527.E e Prot. 01/08/2022.0295552.E).

Cordiali saluti


Marco Silvestri
Direttore Genova Car Sharing srl



Relazione sul Piano Economico Finanziario

Ottobre 2022

La presente relazione costituisce parte integrante della relazione inviata al Comune di Genova in data 28 luglio u.s. e viene redatta al fine di dettagliare gli elementi principali cui si deve lo squilibrio economico-finanziario della società Genova Car Sharing e proporre alla Civica Amministrazione una serie di modifiche contrattuali secondo il combinato disposto dell'art.22 comma 5) e dell'art.7 comma 2) del vigente contratto di servizio.

Nella tabella seguente (tab.1 pag.3) si riporta il **Piano Economico di Genova Car Sharing** redatto all'inizio della "gestione Duferco Energia", sulla base delle **assunzioni in allora poste e condivise con il Comune di Genova**. Tra queste assunzioni, in particolare, segnaliamo:

- la fine della c.d. "emergenza Covid" all'inizio dell'estate 2021 e, conseguentemente, l'allentarsi delle misure restrittive in materia di trasporto pubblico, la fine del regime spinto di smart working e il ritorno alla normalità per quanto riguarda le abitudini di spostamento della popolazione;
- un costo dell'energia elettrica – in arco di sviluppo del business plan - allineato al "costo storico" e, comunque, in grado di determinare un vantaggio competitivo per l'utente del car sharing elettrico anche sotto il profilo economico rispetto all'utilizzo di mezzi "termici" (diesel e benzina);
- la "normale" disponibilità sul mercato di autovetture e infrastrutture di ricarica (in relazione al piano di sviluppo della flotta e al piano di infrastrutturazione degli stalli "station based");
- la possibilità di organizzare il servizio in modalità "free floating" con la garanzia di una adeguata disponibilità di parcheggi blu, nell'area della città coperta da tale tipologia di servizio, in cui gli utenti potessero rilasciare le auto .

La tabella 2 riporta l'ipotesi di sviluppo dei KPI, conseguente agli obiettivi identificati sulla base delle assunzioni di cui sopra, che è stata inserita nel Contratto di servizio.

| FINALITA' | KPI PER ELETTRA | Obiettivo | Contratto di servizio 2021 | | | | | |
|------------------------|---|---------------|----------------------------|-------|-------|---------------|-------|-------|
| | | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| ATTRATTIVA | FF: Tasso di rotazione medio giornaliero | 4 | 1,5 | 3 | 4 | 4 | 4,5 | 4,5 |
| | SB: Numero veicoli/10.000 residenti attivi | 2,5 | 1,5 | 1,8 | 2,1 | 2,3 | 2,5 | 2,8 |
| | numero auto FF | | 50 | 80 | 115 | 150 | 180 | 200 |
| | numero auto SB | | 70 | 70 | 70 | 75 | 80 | 90 |
| | Qualità percepita/livello soddisfazione (customer survey) | 80% buono | OK | OK | OK | OK | OK | OK |
| | % Utilizzo FF (su 24h) | 7% | 3% | 6% | 7% | 8% | 8% | 8% |
| | % Utilizzo SB (su 24h) | 20% | 18% | 18% | 20% | 21% | 22% | 24% |
| | Ampiezza area FF | | Comitato monitoraggio (*) | | | | | |
| | Progetti Sviluppo SB (One Way) | | Comitato monitoraggio (*) | | | | | |
| CONSERVAZIONE AMBIENTE | % Km elettrici su totale | 100% | 35% | 95% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | Risparmio ton CO2 (gr x 1.000.000)** | | 191,3 | 402,0 | 475,5 | 570,6 | 724,9 | 793,8 |
| RESILIENZA | Integrazione altri servizi mobilità | | | AMT | | Altri servizi | | |
| UTILIZZO RISORSE | Full electric/Totale flotta | 100% | 35% | 85% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | Flotta elettrica Van Sharing | 100% | 0% | 30% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| COESIONE SOCIALE | Tariffe differenziate su profilazione utenza | | | | | | | |
| | info plurilingua | Sito web | | | | | | |
| | comarketing mirato | Progetto/anno | | | | | | |
| BENESSERE | Dissemination | eventi/anno | | | | | | |

(tabella 2 – KPI del Contratto di Servizio)

Dopo il primo anno (lug21-lug22) di “gestione Duferco Energia” sono puntualmente confrontabili i risultati ex ante ed ex post relativi all’anno 2022, così come riportati nelle tabelle seguenti. (NB: in rosso gli scostamenti in negativo, in verde quelli in positivo).

| | | ip al 23/9/2020 | | | ip al 26/9/2020 |
|-------------|--|-------------------|----|--|-------------------|
| | | 2022 | | | 2022 |
| | Residenti target | 300.000,00 | | Residenti target | 300.000,00 |
| | Abbonati obiettivo % | 6% | | Abbonati obiettivo % | 6% |
| | Abbonati potenziali | 18.000 | | Abbonati potenziali | 18.000 |
| | Effettivi su abbonati potenziali % | 50% | | Effettivi su abbonati potenziali % | 40% |
| | Abbonati effettivi utilizzatori | 9.000 | | Abbonati effettivi utilizzatori | 7.200 |
| | | | | | |
| | | 2022 | | | 2022 |
| | Vetture Station Based | 60 | | Vetture Station Based | 60 |
| | % utilizzo 24 ore | 18% | A | % utilizzo 24 ore | 21% |
| | Corse | 15.600 | B | Corse | 15.800 |
| | h (6h per corsa) | 93.600 | C | h (7h per corsa) | 110.600 |
| | Km (50 Km per corsa) | 780.000 | D | Km (45 Km per corsa) | 768.000 |
| | Vetture Free Floating | 80 | | Vetture Free Floating | 80 |
| | Indice di rotazione giorno | 3,0 | E | Indice di rotazione giorno | 0,9 |
| | Corse | 87.600 | F | Corse | 26.280 |
| | Minuti (25 min per corsa) | 2.190.000 | G | Minuti (25 min per corsa) | 657.000 |
| | Km (7 Km per corsa) | 613.200 | H | Km (7 Km per corsa) | 183.960 |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | Tariffa Station Based Round Trip | 2022 | | Tariffa Station Based Round Trip | 2022 |
| | Tariffa media h € Iva escl | 2,20 | M | Tariffa media h € Iva escl | 2,20 |
| | Tariffa media Km € Iva escl | 0,30 | N | Tariffa media Km € Iva escl | 0,26 |
| | Altro (% del fatturato) | 4% | O | Altro (% del fatturato) | 4% |
| | Tariffa Free Floating | | P | Tariffa Free Floating | |
| | Tariffa minuto € Iva escl | 0,24 | Q | Tariffa minuto € Iva escl | 0,24 |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | Parametri costi operations | 2022 | | Parametri costi operations | 2022 |
| Ricariche/c | Costo ricarica €/Km + infrastruttura | 0,06 | R | Costo ricarica €/Km + infrastruttura | 0,11 |
| arburante | Costo carburante €/Km | 0,09 | S | Costo carburante €/Km | 0,1 |
| Nolo auto | Noleggio medio auto per Station Based | 500 | T | Noleggio medio auto per Station Based | 500 |
| | Noleggio medio auto per Free Floating | 350 | U | Noleggio medio auto per Free Floating | 350 |
| Call Center | Call (15% delle corse) | 15480 | V | Call (50% delle corse) | 21.040 |
| | Costo Call | 3 | Z | Costo Call | 2,5 |
| Logistica | Tempo medio movim auto FF al mese (minuti) | 180 | X | Tempo medio movim auto al mese (minuti) | 180 |
| FF | Costo medio orario cooperativa gestione flotta | 16 | Y | Costo medio orario cooperativa gestione flotta | 16 |
| | Costo mese a vettura ricarica/riposiz FF+ lavaggi | 68,00 | K | Costo mese a vettura ricarica/riposiz FF+ lavaggi | 68,00 |
| Log SB | Costo mese a vettura ricarica/riposiz SB + lavaggi | 35,00 | AA | Costo mese a vettura ricarica/riposiz SB + lavaggi | 68,00 |
| Tech | Tecnologia base (fino a 70 vetture) | 15300 | AB | Tecnologia base (fino a 70 vetture) | 20 |
| | Tecnologia oltre 70a vettura (Emese) | 17,5 | AC | Tecnologia oltre 70a vettura (Emese) | 20 |
| Canone | Canone Comune vett anno SB | | AD | Canone Comune vett anno SB | |
| Comune | Canone Comune vett anno FF | | AE | Canone Comune vett anno FF | |
| | | | | | |
| | | 2022 | | | 2022 |
| | Ricavi SB | 457.517 | AF | Abbonamenti | 55.000 |
| | Ricavi FF | 525.600 | AG | Ricavi SB | 460.720 |
| | Totale Ricavi | 983.117 | AH | Ricavi FF | 157.680 |
| | <i>Ricavo per vettura/mese</i> | <i>585</i> | | Totale Ricavi | 673.400 |
| | | | | <i>Ricavo per vettura/mese</i> | <i>401</i> |
| | | | | | |
| | Costi diretti | 2022 | | Costi diretti | 2022 |
| | Ricariche Energia | 83.592 | AI | Ricariche Energia | 104.716 |
| | Nolo auto | 696.000 | AL | Nolo auto | 696.000 |
| | Call Center | 46.440 | AM | Call Center | 52.600 |
| | Lavaggi- Movimentazione auto | 90.480 | AN | Lavaggi- Movimentazione auto | 114.240 |
| | Tecnologia vetture | 30.000 | AO | Tecnologia vetture | 33.600 |
| | Canone Comune GE | - | AP | Canone Comune GE | 2.400 |
| | Totale Costi Diretti | 946.512 | AQ | Totale Costi Diretti | 1.003.556 |
| | | | | | |
| | Costi Indiretti | 2022 | | Costi Indiretti | 2022 |
| | Personale + varie personale | 215.000 | AR | Personale + varie personale | 215.000 |
| | Service sportello | 12.000 | AS | Service sportello | 12.000 |
| | Service diversi | 80.000 | AT | Service diversi | 60.000 |
| | Comunicazione | 50.000 | AU | Comunicazione | 50.000 |
| | Ufficio (varie - utenze) | 5.000 | AV | Ufficio (varie - utenze) | 5.000 |
| | Varie auto | 14.000 | AZ | Varie auto | 14.000 |
| | Banche | 4.000 | AX | Banche | 4.000 |
| | Altri | 15.000 | AY | Altri | 15.000 |
| | Ammortamenti | 15.500 | AK | Ammortamenti | 48.000 |
| | Svalutazione crediti (1%) | 14.747 | BA | Svalutazione crediti (1%) | 10.101 |
| | Totale Indiretti | 425.247 | BB | Totale Indiretti | 433.101 |
| | TOTALE COSTI | 1.371.759 | BC | TOTALE COSTI | 1.436.657 |
| | | | | | |
| | RISULTATO GESTIONE | - 388.642 | BD | RISULTATO GESTIONE | - 763.257 |

(tabella 3 – raffronto ex ante ed ex post anno 2022)

Tali numeri consentono alcune valutazioni, di seguito riportate, utili a comprendere e dettagliare meglio quanto presentato nella Relazione inviata a fine luglio 2022.

Rispetto agli **utilizzatori effettivi e continuativi del servizio** in relazione agli abbonati si riscontra una percentuale inferiore a quanto ipotizzato (40% anziché 50%), con una platea di utilizzatori effettivi di circa 7.200 unità a fronte dei 9.000 ipotizzati.

A nostro avviso è ragionevole ritenere che tale risultato sia prevalentemente da mettere in relazione all'emergenza Covid, che si è protratta ben oltre il periodo ipotizzato (si pensi che sui mezzi pubblici solo da pochi giorni è stato eliminato l'obbligo di mascherina!) e che ha comportato – in generale – un minor utilizzo dei mezzi pubblici a causa anche del regime di smart working generalizzato.

In questo quadro generale emerge il risultato in linea con le aspettative del servizio per la modalità **“station based”**, che vede:

- una percentuale di utilizzo delle auto nelle 24 ore del 21% (contro un 18% ipotizzato), [riga A]
- 200 corse in più rispetto alle previsioni (15.800 vs 15.600), [riga B]
- un aumento del tempo medio di utilizzo (7h anziché 6h), per un totale di 110.600 ore anziché 93.600, [riga C]
- un totale di km percorsi di poco inferiore a quanto previsto (768.000 euro anziché 780.000). [riga D]

Si evidenzia che la tariffa media a Km è inferiore a quanto previsto inizialmente (0,26€ anziché 0,30€ - [riga N]).

Alla luce di quanto sopra i ricavi della parte di servizio **“station based”** sono in linea con le previsioni del business plan (ricavi per 460.720 € a fronte di una previsione di 457.717 €). [riga AF]

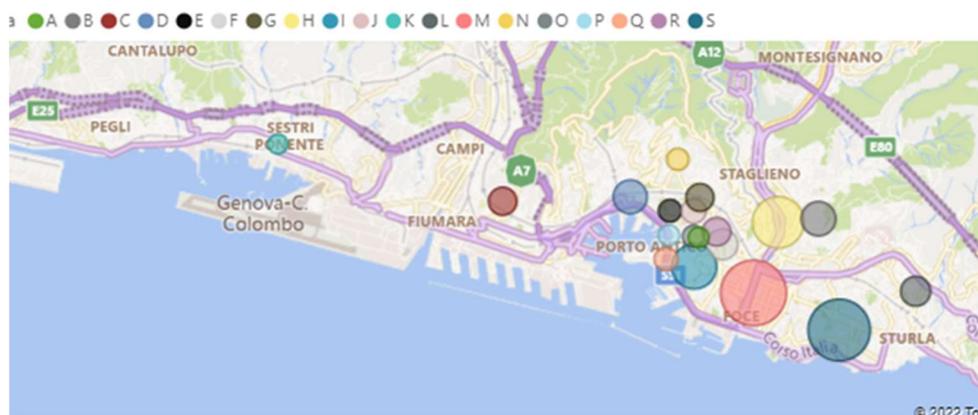
Di segno completamente diverso i numeri relativi alla modalità di servizio **“free floating”**, che sono invece totalmente negativi:

- l'indice di **“rotazione”** per giorno è di 0,9 viaggi anziché i 3 previsti, [riga E]
- (conseguentemente) le corse reali sono circa 26.280 anziché 87.600 (circa il 30% del previsto), [riga F]
- i minuti di utilizzo del servizio 657.000 anziché i circa 2,2 mln previsti, [riga G]
- i km percorsi circa 184.000 anziché 613.200 [riga H].

Di conseguenza, i ricavi del servizio **“free floating”** sono molto lontani da quelli ipotizzati: 157.680 € a fronte di previsioni pari a 526.600 € [riga AG].

La principale causa dell'andamento fortemente negativo di questa tipologia di servizio è da ricercarsi, a nostro sommo avviso, nella scarsità di spazi per il rilascio delle auto da parte degli utenti. Come già evidenziato nella relazione inviata nel mese di luglio, l'eccessiva occupazione degli stalli blu nel centro della città limita fortemente la possibilità di presa e rilascio delle auto da parte degli utenti, in prossimità delle rispettive destinazioni, ed obbliga inoltre il personale di GCS ad una dispendiosa attività di riposizionamento delle stesse auto, peraltro con le medesime difficoltà riscontrate dall'utenza (che quindi si disaffeziona rapidamente a tale modalità di servizio).

La mappa sotto riportata evidenzia le aree interessate dalla presa-consegna delle auto in Free Floating e il dimensionamento del cerchio definisce la frequenza dei casi. La scelta da parte degli utilizzatori dei parcheggi in area Foce è conseguente alla scarsa disponibilità di aree di sosta nelle aree più centrali della città.



Per quanto riguarda i costi del servizio, su entrambe le tipologie impattano in maniera negativa tre tipi di costi:

- i costi di ricarica delle auto;
- il costo del call center;
- i costi di riposizionamento delle vetture.

Per quanto riguarda i **costi dell'energia**, occorre ricordare come nel 2020, al momento della redazione del Piano Economico, il Prezzo Unico Nazionale (PUN) dell'elettricità risultasse essere pari a 25€ Mwh, mentre oggi ammonta a 270€ Mwh (+980%). Le assunzioni di base del Piano per quanto riguarda i **costi di ricarica delle auto** risultano quindi superate, (con un sostanziale raddoppio del dato) passando da 0,06 €/km (a fronte di un costo di ricarica calcolato su € 0,38/ KWh) a circa 0,11 €/km (a fronte di un costo di ricarica calcolato su € 0,6/ KWh) [riga R]. Di fatto, pertanto, i costi di ricarica sono pressoché raddoppiati, senza che Genova Car Sharing abbia, fino a questo momento, ribaltato sull'utenza tale aumento.

I costi totali dovuti alla ricarica delle auto sono, pertanto, aumentati fino a circa 105.000 € a fronte di circa 83.500 € previsti [riga AI].

Sulle motivazioni dell'entità degli aumenti dell'energia elettrica si sono già adeguatamente illustrate le cause nel documento a suo tempo inviato, ma nel frattempo (come noto a tutti) la situazione è – se possibile – ulteriormente peggiorata.

Considerando gli aiuti che, nel frattempo, il Governo ha erogato al fine di contenere gli aumenti dei costi della benzina e del diesel, siamo oggi all'assurda situazione in cui viaggiare in elettrico costa di più che viaggiare con auto termiche!

Altra voce di costo che ha subito un aumento considerevole è quella relativa al **call center**. Probabilmente a causa dell'iniziale difficoltà da parte degli utenti ad utilizzare le auto elettriche, l'incidenza del costo del call center (gratuito per l'utenza, fino ad oggi) è pari a oltre 52.600 €/anno a fronte di una stima iniziale di poco più di 46.000 €/anno [riga AM].

Da ultimo si evidenzia come anche il costo della **logistica delle auto** (lavaggi, riposizionamenti e ricarica degli stessi) sia di molto superiore rispetto a quanto previsto, oltre 114.000 € a fronte di 90.000 € ipotizzati [riga AN].

Come detto tale aumento è ascrivibile:

- sia ai maggiori costi dei riposizionamenti delle auto in free floating (per le ragioni sopra esposte),
- sia alla difficoltà di ricaricare le auto in quanto, per questa operazione, occorre affidarsi alla rete di ricarica pubblica non essendo ancora possibile ricaricare su stalli dedicati; il programma di infrastrutturazione elettrica degli stalli in concessione procede, infatti, più lentamente del previsto a causa della difficoltà di approvvigionamento dei relativi apparati di ricarica.

In conclusione, come si evince dall'ultima riga della tabella che precede, il **risultato di gestione**, per quanto riguarda i costi e ricavi associati strettamente all'erogazione del servizio, che era previsto essere negativo per circa 390.000 €, risulta, invece, essere negativo per oltre 760.000 € [riga BD].

Di seguito una rappresentazione sintetica della correlazione tra i vari ambiti esaminati e le principali criticità che incidono su ciascuno di essi.

| AREA DI CRITICITA' | CAUSE DELLA CRITICITA' | | | | |
|------------------------|------------------------|---------------------------------------|----------------------|--|---|
| | Covid | Scarsità di parcheggi in centro città | Costo della ricarica | Mancanza di una rete di ricarica propria | Scarsa attitudine dell'utenza sui mezzi elettrici |
| Utilizzatori effettivi | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ |
| Modalità station based | | | ✓ | | ✓ |
| Modalità free floating | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ |
| Logistica | | ✓ | ✓ | ✓ | |
| Call center | | | | | ✓ |

(tabella 4 – aree di criticità e relative cause)

Siccome la cause di squilibrio economico-finanziario più rilevanti sono tutte di natura esogena rispetto alla scrivente società ed alla stessa Civica Amministrazione (nel proseguo anche CA), il perdurare delle stesse - a parità di perimetro di servizio e di obiettivi - rischierebbe seriamente di compromettere il mantenimento stesso della società, che non riuscirebbe a raggiungere un risultato positivo in nessuna delle annualità residue del contratto, e conseguentemente gli eventuali futuri affidamenti del servizio da parte della CA.

L'IMPATTO DELLA SITUAZIONE ATTUALE SUL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI.

Alla luce di quanto sopra, la Società, preso atto del “verificarsi di eventi eccezionali non prevedibili e ad essa non imputabili in grado di indurre significativi mutamenti nello scenario di mercato del servizio”, ha rimodulato le tempistiche di raggiungimento degli obiettivi a suo tempo identificati, ritenendo che gli stessi possano essere raggiunti ugualmente, sebbene in un arco temporale maggiore.

Alla base di questa considerazione circa gli obiettivi del servizio, Genova Car Sharing ha posto le seguenti assunzioni:

- per quanto riguarda il prezzo dell'energia: si prevede dapprima (a breve) un nuovo aumento dei costi di ricarica, cui seguirà una graduale riduzione degli stessi, pur senza tornare certamente ai prezzi degli anni scorsi.
- In relazione allo shortage dei materiali per le infrastrutture di ricarica: si prevede, comunque, di completare entro il primo semestre 2024 il piano di infrastrutturazione degli stalli in concessione a Genova Car Sharing con infrastrutture di ricarica dedicate al servizio; ovviamente i benefici sul fronte della riduzione dei costi di logistica si potranno evidenziare solo da quel momento.
- Interventi della CA per limitare l'accesso al centro città ai mezzi termici (così da liberare parcheggi per il servizio di car sharing): anche con riferimento a recenti dichiarazioni dell'Amministrazione a mezzo stampa, lo stop all'ingresso di auto termiche nel centro di Genova sarà un processo di medio—lungo termine; pertanto, la problematica della carenza di parcheggi potrà essere superata nel frattempo solo con l'individuazione di apposite aree di sosta dedicate al car sharing in varie zone della città. Alla luce di tutto questo, parametri di redditività accettabili, secondo Genova Car Sharing, non potranno essere raggiunti prima del 2028.
- In relazione all'evoluzione della flotta Elettra per quanto riguarda il servizio free floating: Genova Car Sharing sta esplorando tutte le opportunità anche attraverso contatti con altre case automobilistiche rispetto a Volkswagen (sebbene le tempistiche di consegna delle auto dovrebbero rimanere “dilatate”); in ogni caso tale implementazione non potrà che seguire l'evoluzione della situazione illustrata al punto precedente e ne sarà quindi direttamente condizionata.

Secondo le assunzioni di cui sopra, si è provveduto ad aggiornare la tabella degli obiettivi e lo sviluppo del business plan fino al 2029 (cfr. tabella 5 pag. 9).

Per quanto riguarda l'andamento economico della scrivente Società, derivante dalle attività per la realizzazione dei suddetti obiettivi, lo sviluppo del business plan alle condizioni di cui sopra evidenzerebbe il raggiungimento del segno positivo solamente a partire dall'anno 2029 (cfr. tabella 6 pag.10).

| | | Contratto di servizio revisione 2022 | | | | | | | | |
|--|---|--------------------------------------|------|------|---------------|------|------|------|------|------|
| FINALITA' | KPI PER ELETTRA | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| ATTRATTIVA | FF: Tasso di rotazione medio giornaliero | 0,5 | 0,9 | 1,2 | 1,5 | 2,5 | 3,5 | 4 | 4 | 4,5 |
| | SB: Numero veicoli/10.000 residenti attivi | 1,5 | 1,8 | 2,1 | 2,3 | 2,5 | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 2,8 |
| | numero auto FF | 50 | 80 | 90 | 115 | 150 | 180 | 200 | 200 | 200 |
| | numero auto SB | 70 | 70 | 70 | 70 | 80 | 90 | 90 | 90 | 90 |
| | Qualità percepita/livello soddisfazione (customer survey) | OK | OK | OK | OK | OK | OK | OK | OK | OK |
| | % Utilizzo FF (su 24h) | 1,0% | 1,5% | 2,0% | 2,5% | 4% | 5,6% | 6,5% | 6,5% | 7,0% |
| | % Utilizzo SB (su 24h) | 18% | 22% | 22% | 22% | 22% | 24% | 24% | 24% | 24% |
| | Ampiezza area FF | | | | | | | | | |
| | Progetti Sviluppo SB (One Way) | | | | | | | | | |
| CONSERVAZIONE AMBIENTE | % Km elettrici su totale | 35% | 95% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | Risparmio ton CO2 (gr x 1.000.000)** | 80 | 130 | 218 | 276 | 386 | 510 | 510 | 551 | 593 |
| RESILIENZA | Integrazione altri servizi mobilità | | AMT | | Altri servizi | | | | | |
| UTILIZZO RISORSE | Full electric/Totale flotta | 35% | 85% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | Flotta elettrica Van Sharing | 0% | 30% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| COESIONE SOCIALE | Tariffe differenziate su profilazione utenza | | | | | | | | | |
| | info plurilingua | | | | | | | | | |
| | comarketing mirato | | | | | | | | | |
| BENESSERE | Dissemination | | | | | | | | | |
| *: L'ampiezza e la definizione dei confini dell'Area Operativa Free Floating nonché le aree di interesse per parcheggi Station Based One Way verranno concordate in sede di Comitato di Monitoraggio annuale in coerenza con gli obiettivi strategici ed i provvedimenti del Comune di Genova sulla mobilità urbana | | | | | | | | | | |
| **: Viene calcolato il risparmio di emissioni di CO2 sulla base delle ipotesi formulate dall'Osservatorio Sharing Mobility (Ministero Ambiente), che prevede una riduzione media delle percorrenze da parte degli utenti car sharing pari al 35% (utilizzo servizio Station Based vs auto privata) e del 10% (utilizzo servizio Free Floating vs auto privata). Il volume di emissioni date dalle auto private viene stimato sulla base dell'attuale parco circolante nell'ambito del Comune di Genova, con una media della vetustà del parco (che definisce la categoria "Euro" e il conseguente livello di emissioni di CO2) | | | | | | | | | | |

(tabella 5 – ipotesi di revisione dei KPI del Contratto di Servizio)

LA PROPOSTA DI REVISIONE CONTRATTUALE

In conclusione, stanti le evidenze sopra riportate e ampiamente documentate, e concordando con la CA in ordine al fatto che in tale fattispecie possano trovare applicazione le previsioni di cui agli articoli 7, comma 2, e 22, comma 5, del Contratto, la scrivente Società propone al Comune di Genova una modifica degli obiettivi del progetto a suo tempo definiti e dei relativi indicatori, oltre ad un prolungamento della durata del Contratto così da poter permettere alla scrivente di raggiungere un risultato positivo almeno verso la fine del contratto stesso, pur nella convinzione che il Piano di Sviluppo del servizio proposto debba anzi essere ulteriormente implementato,

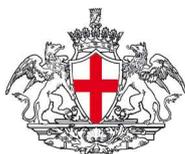
In sintesi, Genova Car Sharing propone la seguente modifica contrattuale:

- aggiornare l'allegato B del Contratto in essere con la tabella degli indicatori aggiornata (cfr. tabella 5 pag.9);
- modificare l'articolo 3, comma 1, del Contratto prevedendo un prolungamento della durata dello stesso fino all'anno 2029.

Fermo quanto sopra riportato, resta inteso che la scrivente Società si rende disponibile a redigere - alla conclusione di ciascun anno di Contratto - un aggiornamento del presente documento oltre ad una relazione illustrativa dell'attività in essere, così da valutare, di concerto con l'Amministrazione, l'eventuale ricostituzione di condizioni generali più favorevoli ovvero il ripristino delle condizioni originarie previste dal Contratto.

Restando a disposizione per eventuali ulteriori dettagli e approfondimenti, siamo a porgere i nostri migliori saluti.

Genova Car Sharing S.r.l.



COMUNE DI GENOVA

Spett.le

Genova Car Sharing S.r.l.
Via Paolo Imperiale, 4
16126 GENOVATrasmessa Via PEC**OGGETTO: Valutazioni per proroga contratto**

Con riferimento alla relazione sul piano economico finanziario e alla connessa proposta di modifica contrattuale, assunta agli atti con Prot. N. 12/10/2022.0387057.E, condividiamo le motivazioni congiunturali che stanno determinando il risultato della gestione 2022 quali basi per la revisione del PEF.

Nel merito concordiamo con l'impostazione della revisione che inevitabilmente, anche per fattori esterni, comporta un differimento temporale nel raggiungimento dell'equilibrio economico.

Rispetto ai presupposti della revisione del PEF, pur essendo la Civica Amministrazione orientata a politiche di mobilità nel senso della limitazione del traffico privato con mezzi termici, al momento non è possibile garantire la certezza e la tempistica per l'assunzione dei provvedimenti restrittivi.

Inoltre, in un contesto con forte carenza di offerta di sosta, risulta piuttosto complesso individuare aree di sosta da riservare al servizio, se non in misura molto marginale.

Su queste basi riteniamo pertanto possibile inserire un'opzione di proroga del contratto di tre anni, subordinando l'assunzione del necessario provvedimento dirigenziale alla revisione del Vostro documento "Relazione sul Piano Economico Finanziario".

Si richiede di eliminare nello specifico ulteriori - ovvero aggiuntivi rispetto a quanto attualmente previsto - impegni e/o interventi a breve-medio termine a carico della Civica Amministrazione, valutando invece tutti i possibili sviluppi del servizio che possano contribuire al riequilibrio economico dello stesso.

Una revisione della relazione sul PEF su queste basi consentirà di formalizzare la proroga contrattuale.

In ogni caso, come anticipato nelle conclusioni del Vs. documento, sarà mantenuto un continuo monitoraggio dell'andamento del servizio e dei fattori esterni che condizionano costi e ricavi. Sulla base delle risultanze di gestione saranno annualmente valutate le decisioni da adottare che, in caso di situazioni assolutamente e comprovatamente favorevoli, potrebbero comportare anche il ripristino delle condizioni originarie del contratto per quanto attiene alla scadenza temporale.

Cordiali saluti

Il Direttore
Dott.ssa Maria Cristina Carmeli
(documento firmato digitalmente)



Buongiorno

Come da accordi inviamo la nuova versione del Documento a corredo della richiesta di rimodulazione del Contratto di Servizio per Genova Car Sharing srl

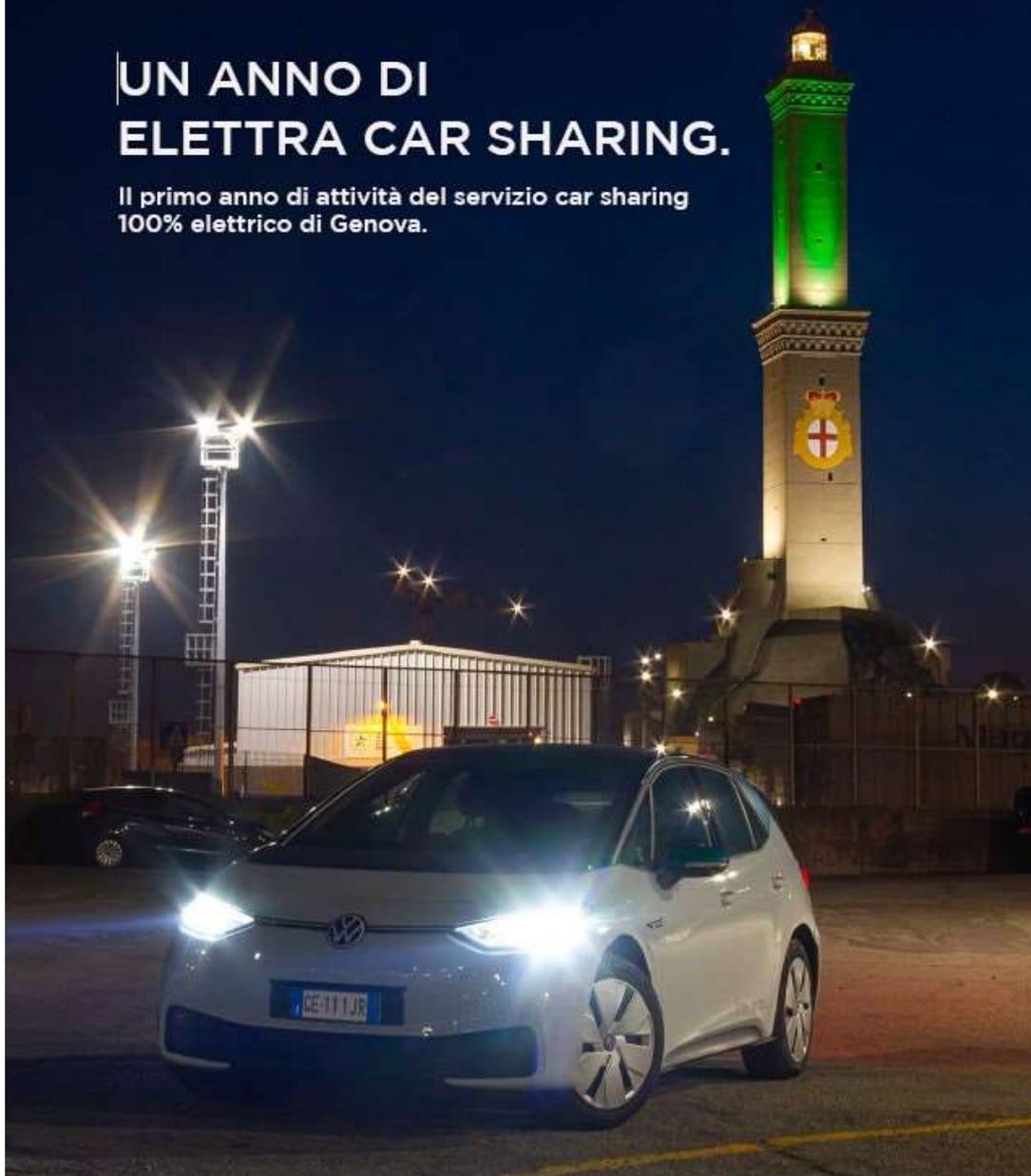
Cordiali saluti

Genova Car Sharing srl



UN ANNO DI ELETTRA CAR SHARING.

Il primo anno di attività del servizio car sharing
100% elettrico di Genova.



Relazione sul Piano Economico Finanziario

Ottobre 2022

La presente relazione costituisce parte integrante della relazione inviata al Comune di Genova in data 28 luglio u.s. e viene redatta al fine di dettagliare gli elementi principali cui si deve lo squilibrio economico-finanziario della società Genova Car Sharing e proporre alla Civica Amministrazione una serie di modifiche contrattuali secondo il combinato disposto dell'art.22 comma 5) e dell'art.7 comma 2) del vigente contratto di servizio.

Nella tabella seguente (tab.1 pag.3) si riporta il **Piano Economico di Genova Car Sharing** redatto all'inizio della "gestione Duferco Energia", sulla base delle **assunzioni in allora poste e condivise con il Comune di Genova**. Tra queste assunzioni, in particolare, segnaliamo:

- la fine della c.d. "emergenza Covid" all'inizio dell'estate 2021 e, conseguentemente, l'allentarsi delle misure restrittive in materia di trasporto pubblico, la fine del regime spinto di smart working e il ritorno alla normalità per quanto riguarda le abitudini di spostamento della popolazione;
- un costo dell'energia elettrica – in arco di sviluppo del business plan - allineato al "costo storico" e, comunque, in grado di determinare un vantaggio competitivo per l'utente del car sharing elettrico anche sotto il profilo economico rispetto all'utilizzo di mezzi "termici" (diesel e benzina);
- la "normale" disponibilità sul mercato di autovetture e infrastrutture di ricarica (in relazione al piano di sviluppo della flotta e al piano di infrastrutturazione degli stalli "station based");

La tabella 2 riporta l'ipotesi di sviluppo dei KPI, conseguente agli obiettivi identificati sulla base delle assunzioni di cui sopra, che è stata inserita nel Contratto di servizio.

| FINALITA' | KPI PER ELETTRA | Obiettivo | Contratto di servizio 2021 | | | | | |
|------------------------|---|---------------|----------------------------|-------|-------|---------------|-------|-------|
| | | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| ATTRATTIVA | FF: Tasso di rotazione medio giornaliero | 4 | 1,5 | 3 | 4 | 4 | 4,5 | 4,5 |
| | SB: Numero veicoli/10.000 residenti attivi | 2,5 | 1,5 | 1,8 | 2,1 | 2,3 | 2,5 | 2,8 |
| | numero auto FF | | 50 | 80 | 115 | 150 | 180 | 200 |
| | numero auto SB | | 70 | 70 | 70 | 75 | 80 | 90 |
| | Qualità percepita/livello soddisfazione (customer survey) | 80% buono | OK | OK | OK | OK | OK | OK |
| | % Utilizzo FF (su 24h) | 7% | 3% | 6% | 7% | 8% | 8% | 8% |
| | % Utilizzo SB (su 24h) | 20% | 18% | 18% | 20% | 21% | 22% | 24% |
| | Ampiezza area FF | | Comitato monitoraggio (*) | | | | | |
| | Progetti Sviluppo SB (One Way) | | Comitato monitoraggio (*) | | | | | |
| CONSERVAZIONE AMBIENTE | % Km elettrici su totale | 100% | 35% | 95% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | Risparmio ton CO2 (gr x 1.000.000)** | | 191,3 | 402,0 | 475,5 | 570,6 | 724,9 | 793,8 |
| RESILIENZA | Integrazione altri servizi mobilità | | | AMT | | Altri servizi | | |
| UTILIZZO RISORSE | Full electric/Totale flotta | 100% | 35% | 85% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | Flotta elettrica Van Sharing | 100% | 0% | 30% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| COESIONE SOCIALE | Tariffe differenziate su profilazione utenza | | | | | | | |
| | info plurilingua | Sito web | | | | | | |
| | comarketing mirato | Progetto/anno | | | | | | |
| BENESSERE | Dissemination | eventi/anno | | | | | | |

(tabella 2 – KPI del Contratto di Servizio)

Dopo il primo anno (lug21-lug22) di “gestione Duferco Energia” sono puntualmente confrontabili i risultati ex ante ed ex post relativi all’anno 2022, così come riportati nelle tabelle seguenti. (NB: in rosso gli scostamenti in negativo, in verde quelli in positivo).

| | | ip al 23/9/2020 | | | ip al 26/9/2020 |
|-------------|--|-------------------|----|--|-------------------|
| | | 2022 | | | 2022 |
| | Residenti target | 300.000,00 | | Residenti target | 300.000,00 |
| | Abbonati obiettivo % | 6% | | Abbonati obiettivo % | 6% |
| | Abbonati potenziali | 18.000 | | Abbonati potenziali | 18.000 |
| | Effettivi su abbonati potenziali % | 50% | | Effettivi su abbonati potenziali % | 40% |
| | Abbonati effettivi utilizzatori | 9.000 | | Abbonati effettivi utilizzatori | 7.200 |
| | | | | | |
| | | 2022 | | | 2022 |
| | Vetture Station Based | 60 | | Vetture Station Based | 60 |
| | % utilizzo 24 ore | 18% | A | % utilizzo 24 ore | 21% |
| | Corse | 15.600 | B | Corse | 15.800 |
| | h (6h per corsa) | 93.600 | C | h (7h per corsa) | 110.600 |
| | Km (50 Km per corsa) | 780.000 | D | Km (45 Km per corsa) | 768.000 |
| | Vetture Free Floating | 80 | | Vetture Free Floating | 80 |
| | Indice di rotazione giorno | 3,0 | E | Indice di rotazione giorno | 0,9 |
| | Corse | 87.600 | F | Corse | 26.280 |
| | Minuti (25 min per corsa) | 2.190.000 | G | Minuti (25 min per corsa) | 657.000 |
| | Km (7 Km per corsa) | 613.200 | H | Km (7 Km per corsa) | 183.960 |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | Tariffa Station Based Round Trip | 2022 | | Tariffa Station Based Round Trip | 2022 |
| | Tariffa media h € Iva escl | 2,20 | M | Tariffa media h € Iva escl | 2,20 |
| | Tariffa media Km € Iva escl | 0,30 | N | Tariffa media Km € Iva escl | 0,26 |
| | Altro (% del fatturato) | 4% | O | Altro (% del fatturato) | 4% |
| | Tariffa Free Floating | | P | Tariffa Free Floating | |
| | Tariffa minuto € Iva escl | 0,24 | Q | Tariffa minuto € Iva escl | 0,24 |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | Parametri costi operations | 2022 | | Parametri costi operations | 2022 |
| Ricariche/c | Costo ricarica €/Km + infrastruttura | 0,06 | R | Costo ricarica €/Km + infrastruttura | 0,11 |
| arburante | Costo carburante €/Km | 0,09 | S | Costo carburante €/Km | 0,1 |
| Nolo auto | Noleggio medio auto per Station Based | 500 | T | Noleggio medio auto per Station Based | 500 |
| | Noleggio medio auto per Free Floating | 350 | U | Noleggio medio auto per Free Floating | 350 |
| Call Center | Call (15% delle corse) | 15480 | V | Call (50% delle corse) | 21.040 |
| | Costo Call | 3 | Z | Costo Call | 2,5 |
| Logistica | Tempo medio movim auto FF al mese (minuti) | 180 | X | Tempo medio movim auto al mese (minuti) | 180 |
| FF | Costo medio orario cooperativa gestione flotta | 16 | Y | Costo medio orario cooperativa gestione flotta | 16 |
| | Costo mese a vettura ricarica/riposiz FF+ lavaggi | 68,00 | K | Costo mese a vettura ricarica/riposiz FF+ lavaggi | 68,00 |
| Log SB | Costo mese a vettura ricarica/riposiz SB + lavaggi | 35,00 | AA | Costo mese a vettura ricarica/riposiz SB + lavaggi | 68,00 |
| Tech | Tecnologia base (fino a 70 vetture) | 15300 | AB | Tecnologia base (fino a 70 vetture) | 20 |
| | Tecnologia oltre 70a vettura (Emese) | 17,5 | AC | Tecnologia oltre 70a vettura (Emese) | 20 |
| Canone | Canone Comune vett anno SB | | AD | Canone Comune vett anno SB | |
| Comune | Canone Comune vett anno FF | | AE | Canone Comune vett anno FF | |
| | | | | | |
| | | 2022 | | | 2022 |
| | Ricavi SB | 457.517 | AF | Abbonamenti | 55.000 |
| | Ricavi FF | 525.600 | AG | Ricavi SB | 460.720 |
| | Totale Ricavi | 983.117 | AH | Ricavi FF | 157.680 |
| | Ricavo per vettura/mese | 585 | | Totale Ricavi | 673.400 |
| | | | | Ricavo per vettura/mese | 401 |
| | | | | | |
| | Costi diretti | 2022 | | Costi diretti | 2022 |
| | Ricariche Energia | 83.592 | AI | Ricariche Energia | 104.716 |
| | Nolo auto | 696.000 | AL | Nolo auto | 696.000 |
| | Call Center | 46.440 | AM | Call Center | 52.600 |
| | Lavaggi- Movimentazione auto | 90.480 | AN | Lavaggi- Movimentazione auto | 114.240 |
| | Tecnologia vetture | 30.000 | AO | Tecnologia vetture | 33.600 |
| | Canone Comune GE | - | AP | Canone Comune GE | 2.400 |
| | Totale Costi Diretti | 946.512 | AQ | Totale Costi Diretti | 1.003.556 |
| | | | | | |
| | Costi Indiretti | 2022 | | Costi Indiretti | 2022 |
| | Personale + varie personale | 215.000 | AR | Personale + varie personale | 215.000 |
| | Service sportello | 12.000 | AS | Service sportello | 12.000 |
| | Service diversi | 80.000 | AT | Service diversi | 60.000 |
| | Comunicazione | 50.000 | AU | Comunicazione | 50.000 |
| | Ufficio (varie - utenze) | 5.000 | AV | Ufficio (varie - utenze) | 5.000 |
| | Varie auto | 14.000 | AZ | Varie auto | 14.000 |
| | Banche | 4.000 | AX | Banche | 4.000 |
| | Altri | 15.000 | AY | Altri | 15.000 |
| | Ammortamenti | 15.500 | AK | Ammortamenti | 48.000 |
| | Svalutazione crediti (1%) | 14.747 | BA | Svalutazione crediti (1%) | 10.101 |
| | Totale Indiretti | 425.247 | BB | Totale Indiretti | 433.101 |
| | TOTALE COSTI | 1.371.759 | BC | TOTALE COSTI | 1.436.657 |
| | | | | | |
| | RISULTATO GESTIONE | - 388.642 | BD | RISULTATO GESTIONE | - 763.257 |

(tabella 3 – raffronto ex ante ed ex post anno 2022)

Tali numeri consentono alcune valutazioni, di seguito riportate, utili a comprendere e dettagliare meglio quanto presentato nella Relazione inviata a fine luglio 2022.

Rispetto agli **utilizzatori effettivi e continuativi del servizio** in relazione agli abbonati si riscontra una percentuale inferiore a quanto ipotizzato (40% anziché 50%), con una platea di utilizzatori effettivi di circa 7.200 unità a fronte dei 9.000 ipotizzati.

A nostro avviso è ragionevole ritenere che tale risultato sia prevalentemente da mettere in relazione all'emergenza Covid, che si è protratta ben oltre il periodo ipotizzato (si pensi che sui mezzi pubblici solo da pochi giorni è stato eliminato l'obbligo di mascherina!) e che ha comportato – in generale – un minor utilizzo dei mezzi pubblici a causa anche del regime di smart working generalizzato.

In questo quadro generale emerge il risultato in linea con le aspettative del servizio per la modalità **“station based”**, che vede:

- una percentuale di utilizzo delle auto nelle 24 ore del 21% (contro un 18% ipotizzato), [riga A]
- 200 corse in più rispetto alle previsioni (15.800 vs 15.600), [riga B]
- un aumento del tempo medio di utilizzo (7h anziché 6h), per un totale di 110.600 ore anziché 93.600, [riga C]
- un totale di km percorsi di poco inferiore a quanto previsto (768.000 euro anziché 780.000). [riga D]

Si evidenzia che la tariffa media a Km è inferiore a quanto previsto inizialmente (0,26€ anziché 0,30€ - [riga N]).

Alla luce di quanto sopra i ricavi della parte di servizio “station based” sono in linea con le previsioni del business plan (ricavi per 460.720 € a fronte di una previsione di 457.717 €). [riga AF]

Di segno completamente diverso i numeri relativi alla modalità di servizio **“free floating”**, che sono invece totalmente negativi a causa principalmente dal mutato contesto della domanda di mobilità di questo periodo post Covid rispetto allo scenario che era stato preso a riferimento per la costruzione del piano industriale 20-26 e per la individuazione dei KPI obiettivo:

- l'indice di “rotazione” per giorno è di 0,9 viaggi anziché i 3 previsti, [riga E]
- (conseguentemente) le corse reali sono circa 26.280 anziché 87.600 (circa il 30% del previsto), [riga F]
- i minuti di utilizzo del servizio 657.000 anziché i circa 2,2 mln previsti, [riga G]
- i km percorsi circa 184.000 anziché 613.200 [riga H].

Di conseguenza, i ricavi del servizio “free floating” sono molto lontani da quelli ipotizzati: 157.680 € a fronte di previsioni pari a 526.600 € [riga AG].

Per quanto riguarda i costi del servizio, su entrambe le tipologie impattano in maniera negativa tre tipi di costi:

- i costi di ricarica delle auto;
- il costo del call center;
- i costi di riposizionamento delle vetture.

Per quanto riguarda i **costi dell'energia**, occorre ricordare come nel 2020, al momento della redazione del Piano Economico, il Prezzo Unico Nazionale (PUN) dell'elettricità risultasse essere pari a 25€ Mwh, mentre oggi ammonta a 270€ Mwh (+980%). Le assunzioni di base del Piano per quanto riguarda i **costi di ricarica delle auto** risultano quindi superate, (con un sostanziale raddoppio del dato) passando da 0,06 €/km (a fronte di un costo di ricarica calcolato su € 0,38/ kWh) a circa 0,11 €/km (a fronte di un costo di ricarica calcolato su € 0,6/ kWh) [riga R]. Di fatto, pertanto, i costi di ricarica sono pressoché raddoppiati, senza che Genova Car Sharing abbia, fino a questo momento, ribaltato sull'utenza tale aumento.

I costi totali dovuti alla ricarica delle auto sono, pertanto, aumentati fino a circa 105.000 € a fronte di circa 83.500 € previsti [riga AI].

Sulle motivazioni dell'entità degli aumenti dell'energia elettrica si sono già adeguatamente illustrate le cause nel documento a suo tempo inviato, ma nel frattempo (come noto a tutti) la situazione è – se possibile – ulteriormente peggiorata.

Considerando gli aiuti che, nel frattempo, il Governo ha erogato al fine di contenere gli aumenti dei costi della benzina e del diesel, siamo oggi all'assurda situazione in cui viaggiare in elettrico costa di più che viaggiare con auto termiche!

Altra voce di costo che ha subito un aumento considerevole è quella relativa al **call center**. Probabilmente a causa dell'iniziale difficoltà da parte degli utenti ad utilizzare le auto elettriche, l'incidenza del costo del call center (gratuito per l'utenza, fino ad oggi) è pari a oltre 52.600 €/anno a fronte di una stima iniziale di poco più di 46.000 €/anno [riga AM].

Da ultimo si evidenzia come anche il costo della **logistica delle auto** (lavaggi, riposizionamenti e ricarica degli stessi) sia di molto superiore rispetto a quanto previsto, oltre 114.000 € a fronte di 90.000 € ipotizzati [riga AN].

Come detto tale aumento è ascrivibile:

- sia ai maggiori costi dei riposizionamenti delle auto in free floating (per le ragioni sopra esposte),
- sia alla difficoltà di ricaricare le auto in quanto, per questa operazione, occorre affidarsi alla rete di ricarica pubblica non essendo ancora possibile ricaricare su stalli dedicati; il programma di infrastrutturazione elettrica degli stalli in concessione procede, infatti, più lentamente del previsto a causa della difficoltà di approvvigionamento dei relativi apparati di ricarica.

In conclusione, come si evince dall'ultima riga della tabella che precede, il **risultato di gestione**, per quanto riguarda i costi e ricavi associati strettamente all'erogazione del servizio, che era previsto essere negativo per circa 390.000 €, risulta, invece, essere negativo per oltre 760.000 € [riga BD].

Di seguito una rappresentazione sintetica della correlazione tra i vari ambiti esaminati e le principali criticità che incidono su ciascuno di essi.

| AREA DI CRITICITA' | CAUSE DELLA CRITICITA' | | | | |
|------------------------|------------------------|---------------------------------------|----------------------|---------------------------------------|---|
| | Covid | Scarsità di parcheggi in centro città | Costo della ricarica | Manca di una rete di ricarica propria | Scarsa attitudine dell'utenza sui mezzi elettrici |
| Utilizzatori effettivi | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ |
| Modalità station based | | | ✓ | | ✓ |
| Modalità free floating | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ |
| Logistica | | ✓ | ✓ | ✓ | |
| Call center | | | | | ✓ |

(tabella 4 – aree di criticità e relative cause)

Siccome la cause di squilibrio economico-finanziario più rilevanti sono tutte di natura esogena rispetto alla scrivente società ed alla stessa Civica Amministrazione (nel proseguo anche CA), il perdurare delle stesse - a parità di perimetro di servizio e di obiettivi - rischierebbe seriamente di compromettere il mantenimento stesso della società, che non riuscirebbe a raggiungere un risultato positivo in nessuna delle annualità residue del contratto, e conseguentemente gli eventuali futuri affidamenti del servizio da parte della CA.

L'IMPATTO DELLA SITUAZIONE ATTUALE SUL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI.

Alla luce di quanto sopra, la Società, preso atto del “verificarsi di eventi eccezionali non prevedibili e ad essa non imputabili in grado di indurre significativi mutamenti nello scenario di mercato del servizio”, ha rimodulato le tempistiche di raggiungimento degli obiettivi a suo tempo identificati, ritenendo che gli stessi possano essere raggiunti ugualmente, sebbene in un arco temporale maggiore.

Alla base di questa considerazione circa gli obiettivi del servizio, Genova Car Sharing ha posto le seguenti assunzioni:

- per quanto riguarda il prezzo dell'energia: si prevede dapprima (a breve) un nuovo aumento dei costi di ricarica, cui seguirà una graduale riduzione degli stessi, pur senza tornare certamente ai prezzi degli anni scorsi.
- In relazione allo shortage dei materiali per le infrastrutture di ricarica: si prevede, comunque, di completare entro il primo semestre 2024 il piano di infrastrutturazione degli stalli in concessione a Genova Car Sharing con infrastrutture di ricarica dedicate al servizio; ovviamente i benefici sul fronte della riduzione dei costi di logistica si potranno evidenziare solo da quando i primi stalli saranno infrastrutturati e potranno essere pienamente apprezzati solo al completamento del piano di installazione.
- In relazione all'evoluzione della flotta Elettra per quanto riguarda il servizio free floating: Genova Car Sharing sta esplorando tutte le opportunità anche attraverso contatti con altre case automobilistiche rispetto a Volkswagen (sebbene le tempistiche di consegna delle auto dovrebbero rimanere “dilatate”); in ogni caso tale implementazione non potrà che seguire l'evoluzione della situazione illustrata al punto precedente e ne sarà quindi direttamente condizionata.

Secondo le assunzioni di cui sopra, si è provveduto ad aggiornare la tabella degli obiettivi e lo sviluppo del business plan fino al 2029 (cfr. tabella 5 pag. 9).

Per quanto riguarda l'andamento economico della scrivente Società, derivante dalle attività per la realizzazione dei suddetti obiettivi, lo sviluppo del business plan alle condizioni di cui sopra evidenzerebbe il raggiungimento del segno positivo solamente a partire dall'anno 2029 (cfr. tabella 6 pag.10).

| | | Contratto di servizio revisione 2022 | | | | | | | | |
|--|---|--------------------------------------|------|------|---------------|------|------|------|------|------|
| FINALITA' | KPI PER ELETTRA | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| ATTRATTIVA | FF: Tasso di rotazione medio giornaliero | 0,5 | 0,9 | 1,2 | 1,5 | 2,5 | 3,5 | 4 | 4 | 4,5 |
| | SB: Numero veicoli/10.000 residenti attivi | 1,5 | 1,8 | 2,1 | 2,3 | 2,5 | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 2,8 |
| | numero auto FF | 50 | 80 | 90 | 115 | 150 | 180 | 200 | 200 | 200 |
| | numero auto SB | 70 | 70 | 70 | 70 | 80 | 90 | 90 | 90 | 90 |
| | Qualità percepita/livello soddisfazione (customer survey) | OK | OK | OK | OK | OK | OK | OK | OK | OK |
| | % Utilizzo FF (su 24h) | 1,0% | 1,5% | 2,0% | 2,5% | 4% | 5,6% | 6,5% | 6,5% | 7,0% |
| | % Utilizzo SB (su 24h) | 18% | 22% | 22% | 22% | 22% | 24% | 24% | 24% | 24% |
| | Ampiezza area FF | | | | | | | | | |
| | Progetti Sviluppo SB (One Way) | | | | | | | | | |
| CONSERVAZIONE AMBIENTE | % Km elettrici su totale | 35% | 95% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | Risparmio ton CO2 (gr x 1.000.000)** | 80 | 130 | 218 | 276 | 386 | 510 | 510 | 551 | 593 |
| RESILIENZA | Integrazione altri servizi mobilità | | AMT | | Altri servizi | | | | | |
| UTILIZZO RISORSE | Full electric/Totale flotta | 35% | 85% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | Flotta elettrica Van Sharing | 0% | 30% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| COESIONE SOCIALE | Tariffe differenziate su profilazione utenza | | | | | | | | | |
| | info plurilingua | | | | | | | | | |
| | comarketing mirato | | | | | | | | | |
| BENESSERE | Dissemination | | | | | | | | | |
| *: L'ampiezza e la definizione dei confini dell'Area Operativa Free Floating nonché le aree di interesse per parcheggi Station Based One Way verranno concordate in sede di Comitato di Monitoraggio annuale in coerenza con gli obiettivi strategici ed i provvedimenti del Comune di Genova sulla mobilità urbana | | | | | | | | | | |
| **: Viene calcolato il risparmio di emissioni di CO2 sulla base delle ipotesi formulate dall'Osservatorio Sharing Mobility (Ministero Ambiente), che prevede una riduzione media delle percorrenze da parte degli utenti car sharing pari al 35% (utilizzo servizio Station Based vs auto privata) e del 10% (utilizzo servizio Free Floating vs auto privata). Il volume di emissioni date dalle auto private viene stimato sulla base dell'attuale parco circolante nell'ambito del Comune di Genova, con una media della vetustà del parco (che definisce la categoria "Euro" e il conseguente livello di emissioni di CO2) | | | | | | | | | | |

(tabella 5 – ipotesi di revisione dei KPI del Contratto di Servizio)

LA PROPOSTA DI REVISIONE CONTRATTUALE

In conclusione, stanti le evidenze sopra riportate e ampiamente documentate, e concordando con la CA in ordine al fatto che in tale fattispecie possano trovare applicazione le previsioni di cui agli articoli 7, comma 2, e 22, comma 5, del Contratto, la scrivente Società propone al Comune di Genova una modifica degli obiettivi del progetto a suo tempo definiti e dei relativi indicatori, oltre ad un prolungamento della durata del Contratto così da poter permettere alla scrivente di raggiungere un risultato positivo almeno verso la fine del contratto stesso, pur nella convinzione che il Piano di Sviluppo del servizio proposto debba anzi essere ulteriormente implementato,

In sintesi, Genova Car Sharing propone la seguente modifica contrattuale:

- aggiornare l'allegato B del Contratto in essere con la tabella degli indicatori aggiornata (cfr. tabella 5 pag.9);
- modificare l'articolo 3, comma 1, del Contratto prevedendo un prolungamento della durata dello stesso fino all'anno 2029.

Fermo quanto sopra riportato, resta inteso che la scrivente Società si rende disponibile a redigere - alla conclusione di ciascun anno di Contratto - un aggiornamento del presente documento oltre ad una relazione illustrativa dell'attività in essere, così da valutare, di concerto con l'Amministrazione, l'eventuale ricostituzione di condizioni generali più favorevoli ovvero il ripristino delle condizioni originarie previste dal Contratto.

Restando a disposizione per eventuali ulteriori dettagli e approfondimenti, siamo a porgere i nostri migliori saluti.

Genova Car Sharing S.r.l.

VERBALE DI RIUNIONE DEL COMITATO DI MONITORAGGIO
SERVIZIO CAR SHARING COMUNE DI GENOVA
(Ex art. 22 COMMA 5) del Contratto di Servizio NP_44_2022)

Presenti:

| | | |
|------------------------|-------|---|
| Maria Cristina Carmeli | (MCC) | CDG – Direttore Mobilità e Trasporti |
| Valentino Zanin | (VZ) | CDG – Dirigente UP Smart Mobility |
| Roberta Cafiero | (RC) | CDG – Funzionario tecnico PO |
| Gabriele Castorina | (GC) | CDG – Funzionario amministrativo PO |
| Marco Castagna | (MC) | GCS – AD Genova Car Sharing e Duferco Energia |
| Marco Silvestri | (MS) | GCS – Direttore Genova Car Sharing |

§§§§§

Ordine del giorno:

- (i) Valutazione andamento del primo anno di servizio Elettra Car Sharing
- (ii) Analisi di possibili modifiche al piano di sviluppo ai sensi dell'Art 22 c. 5) del Contratto di Servizio

§§§§§

Come previsto dall'art 22 comma 5) del vigente Contratto di Servizio, al termine di ogni anno di affidamento, COMUNE e GENOVA CAR SHARING si incontrano per verificare:

- lo stato di andamento del servizio in relazione agli indicatori riportati in ALLEGATO B;
- le problematiche emerse e il rispetto delle tempistiche e delle modalità di evoluzione del servizio rispetto a quanto contenuto nel Piano di Sviluppo.

Comune di Genova e Genova Car Sharing si riuniscono alle ore 15:00 del giorno 21 settembre 2022 presso gli uffici della Direzione Mobilità e Trasporti.

Relativamente al primo punto all'ordine del giorno, MS e MC illustrano brevemente i dati del servizio, già nelle disponibilità della Direzione grazie al regolare invio dei report di monitoraggio trimestrale.

Gli indicatori di utilizzo del servizio mostrano un trend in costante crescita, partendo da una situazione di sostanziale azzeramento dello stesso nel 2020, a causa della situazione di emergenza

sanitaria COVID.

E' fatta una rapida disamina dei diversi aspetti positivi del servizio: dalla partecipazione attiva di Elettra in numerose iniziative promosse dalla Civica Amministrazione in diversi ambiti, alle iniziative a supporto del Mobility Management, con un focus sull'utilizzo del car sharing "corporate" nell'ambito delle flotte aziendali.

A fronte dei suddetti dati di ripresa del servizio, la Società passa ad illustrare le criticità che da mesi si trova a dover affrontare in un contesto storico, ben noto, segnato da eventi tragici come la guerra in Ucraina e l'adozione delle nuove misure di lock-down in Cina, che hanno acuito in maniera impattante e imprevedibile le difficoltà già evidenti sui temi del costo dell'energia e dello shortage dei materiali.

MS e MC portano pertanto all'attenzione dell'Amministrazione la necessità di apportare delle modifiche/aggiornamenti ai contenuti del Contratto, così come già anticipato da note sul tema prima della pausa estiva (le note, assunte agli atti, con Prot. 20/05/2022.0194527.E e Prot. 01/08/2022.0295552.E, sono riportate in allegato al presente verbale).

MCC, richiamando, la recente delibera ANAC n. 227 dell'11 Maggio 2022, ad oggetto "INDICAZIONI IN MERITO ALL'INCIDENZA DELLE MISURE DI CONTENIMENTO E GESTIONE DELL'EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA ADOTTATE IN CINA E DELLA SITUAZIONE BELLICA IN UCRAINA SUL REGOLARE ADEMPIMENTO DELLE OBBLIGAZIONI ASSUNTE NELL'AMBITO DI CONTRATTI PUBBLICI", ravvisa la possibilità di intraprendere un percorso di modifica contrattuale, alla luce dell'eccessiva onerosità sopravvenuta, evidenziando che, in tal senso, la Direzione Mobilità ha già provveduto ad un primo confronto con la Civica Avvocatura per esaminare i requisiti giuridici.

RC precisa che, come da elementi emersi dal citato confronto con l'Avvocatura, la richiesta di proroga avanzata dalla Società, nei termini riportati nelle note sopra richiamate, non trova fondamento giuridico, bensì possono trovare applicazione le previsioni del combinato disposto dell'art. 22 comma 5) e dell'art. 7 comma 2) del vigente contratto di servizio.

Al fine di poter intraprendere un percorso di modifica contrattuale si rende necessario procedere, come meglio specificato da GC, ad una verifica dell'impossibilità di mantenimento delle condizioni di equilibrio economico-finanziario previste al momento dell'affidamento del servizio, o meglio, in questo caso, della revisione contrattuale approvata con Determina Dirigenziale n. 2021-125.0.0.-38. Si chiede pertanto al gestore di provvedere alla stesura di una relazione - opportunamente supportata da dati contabili - che evidenzia la summenzionata condizione di squilibrio economico-finanziario, nonché di una proposta di revisione degli indicatori contenuti del Piano di Sviluppo del servizio, di cui all'Allegato B del Contratto di Servizio, con il contestuale adeguamento del PEF relativo.

MCC aggiunge inoltre che la revisione contrattuale dovrà contemplare un approccio modulare, nel senso che l'annuale verifica del PEF, in una condizione così incerta del mercato, potrebbe condurre alla ricostituzione di condizioni più favorevoli per il gestore, con la conseguente necessità di ripristino delle condizioni originarie previste dal Contratto.

Si passa a valutare una serie di possibili attività da intraprendere, ad integrazione dell'oggetto del Contratto, quali:

- Sperimentazione servizio a supporto della mobilità condominiale o di comunità residenziali definite
- Sperimentazione Free Floating su "isole" caratterizzate da centri di aggregazione (ad es. Campi, Fiumara o quartieri con poli di attrazione particolari, come ad esempio un Centro Sportivo)
- Sperimentazione servizio in ambiti territoriali diversi dal Comune di Genova ma ricompresi comunque nell'ambito della Città Metropolitana

MS ricorda come queste iniziative debbano essere avviate con il supporto dell'amministrazione comunale, soprattutto nell'ambito dello sviluppo di servizi a supporto della mobilità nei quartieri attualmente poco serviti dal trasporto pubblico. Il car sharing in questo caso può diventare un supporto efficace al TPL nelle aree a domanda debole o su fasce orarie poco servite.

MS ed MC riprendono quanto già analizzato nell'ambito dei diversi incontri con l'Amministrazione riguardo alla impossibilità, per il servizio Free Floating, di trovare piena applicazione nelle zone centrali della città a causa della mancanza di posti auto disponibili. Questo fenomeno è evidente nell'ambito dell'analisi sui punti O/D del servizio, che vede penalizzato il centro città e la prevalenza della sosta nelle aree limitrofe, come Foce e Circonvallazione a Monte. Per il pieno sviluppo di questa tipologia di servizio e per raggiungere i parametri di utilizzo stabiliti nel contratto si richiede che si possa dare seguito a quanto già proposto, con la creazione di aree di sosta dedicate ai servizi in sharing nel centro città.

In conclusione si concorda che il gestore elaborerà una proposta di modifica contrattuale da sottoporre al Comune.

Alle ore 17:00 la riunione ha termine

Letto, approvato e sottoscritto digitalmente

Per il Comune di Genova
Dott.sa Maria Cristina Carmeli

Per la società Genova Car Sharing s.r.l.
Dott. Marco Silvestri

ALLEGATO 1

SCHEMA ADDENDUM AL CONTRATTO DI SERVIZIO TRA COMUNE DI GENOVA E GENOVA CAR SHARING S.R.L. Rep. NP 11/01/2022.0000044.I,

L'art 3.1 è integralmente sostituito da quanto di seguito del Contratto è modificato come segue:

3.1. Per quanto stabilito dalla Determinazione Dirigenziale, , la previgente durata decennale del Contratto, con decorrenza dal 1° ottobre 2016 e termine Il 30 settembre 2026, è estesa al 30 settembre 2029; fatto salvo che sarà mantenuto un continuo monitoraggio dell'andamento del servizio e dei fattori esterni che condizionano costi e ricavi. Sulla base delle risultanze di gestione saranno annualmente valutate le decisioni da adottare che, in caso di situazioni assolutamente e comprovatamente favorevoli, potrebbero comportare anche il ripristino delle condizioni originarie del contratto per quanto attiene alla scadenza temporale.

3.2. *Non modificato*