



COMUNE DI PADOVA

Codice Fiscale e P.IVA 0064406028

SETTORE MOBILITÀ

Via Frà Paolo Sarpi, 2 - 35138 PADOVA

Telefono 049.8204814

PEC:mobilita@pec.comune.padova.it

PROGETTO DI MICROMOBILITÀ PER MONOPATTINI ELETTRICI IN SHARING FREE FLOATING NEL COMUNE DI PADOVA

AVVISO DI INDAGINE DI MERCATO AI SENSI DELL'ART. 66 COMMA 1 D.LGS. 50/2016 E S.M.I. PER L'ACQUISIZIONE DI MANIFESTAZIONI DI INTERESSE PER L'INDIVIDUAZIONE DI OPERATORI PUBBLICI O PRIVATI INTERESSATI A SVOLGERE IL SERVIZIO SPERIMENTALE DI NOLEGGIO DI MONOPATTINI ELETTRICI CON SISTEMA DI FREE FLOATING SUL TERRITORIO COMUNALE DI PADOVA

Allegato 1 - RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA

Padova, 07 luglio 2020

Gruppo di lavoro	Responsabile del Procedimento
Ing. Luca Coin Ing. Alessandra Rossi Dr.ssa Paola Sacco Ing. Carlo Masetto	Arch. Carlo Andriolo

Premessa

La Città di Padova, considerati:

- il regime di contenimento e distanziamento sociale imposto dall'emergenza sanitaria connessa al rischio di infezione da Coronavirus;
- la necessità straordinaria ed urgente di procedere ad aumentare l'offerta di forme di mobilità alternative e complementari al trasporto pubblico su autobus o tram nel territorio comunale, in modo da soddisfare le esigenze di mobilità urbana in tale periodo emergenziale;
- gli effetti positivi di riduzione dell'inquinamento atmosferico e di traffico veicolare e già constatati a seguito dello sviluppo dei diversi servizi di mobilità condivisa (ad es. bike-sharing) esistenti nel suo territorio;

intende individuare alcuni soggetti interessati alla gestione del servizio sperimentale di noleggio monopattini elettrici in sistema di *free floating*.

La diffusione della micromobilità, di cui i monopattini elettrici rappresentano il mezzo attualmente più diffuso, conosciuto e sicuro, compare altresì tra le misure strategiche previste già nei documenti preliminari del PUMS del Comune di Padova approvati dalla Giunta Comunale con Delibera n. 2020/0017 del 14/01/2020.

L'obiettivo di questo nuovo servizio è quindi duplice: offrire ai cittadini, pendolari e turisti modalità di mobilità alternative in grado di rispettare le regole emanate per la distanza tra le persone all'interno dei mezzi tradizionali di spostamento e contemporaneamente agevolare i brevi spostamenti "dell'ultimo miglio" negli spostamenti intermodali, sviluppando una sinergia con il trasporto pubblico locale, favorendo una valida alternativa all'uso dei veicoli privati ed alleggerendo il traffico ordinario. Si tratta di un servizio che, oltre a favorire un'alternativa agli spostamenti in città, si può integrare con quelli già attivi, contribuendo così anche a diminuire l'uso dei mezzi più inquinanti contribuendo a migliorare l'ambiente, la qualità dell'aria, nonché la vivibilità della città.

L'erogazione del servizio in via sperimentale

L'Amministrazione Comunale di Padova, nell'interesse primario dei cittadini, sta elaborando una rapida risposta in termini di offerta diversificata di mobilità, che comprende al suo interno anche l'offerta di un nuovo servizio di micromobilità per monopattini in sharing, nella modalità *free-floating*. Consapevoli della necessità di valutare in maniera ponderata le caratteristiche di un servizio del tutto nuovo, si è deciso di optare per una sperimentazione dello stesso, con limite temporale di dodici mesi.

Si prevede sin d'ora che tale periodo di sperimentazione possa venire prolungato, per ragioni legate alla necessità di raccogliere ulteriori dati effettuare analisi differenziate e completare le azioni di monitoraggio. Risulta infatti evidente come la straordinarietà del momento, a causa dell'emergenza sanitaria, abbia ripercussioni significative anche sulla quantità e sulla tipologia dei mezzi di spostamento che vengono utilizzati dalle persone per spostarsi in città (sia per gli spostamenti sistematici sia per quelli occasionali o dovuti al tempo libero/turismo) e la sperimentazione di un nuovo servizio di mobilità come questo potrebbe rispondere in maniera adeguata alle necessità di

questa fase straordinaria. Per evitare quindi che l'esito della sperimentazione possa risultare riferibile solo al periodo caratterizzato dalla mobilità legata alla fase emergenziale potrebbe risultare necessario ampliare il periodo della sperimentazione.

L'intento della sperimentazione descritta nella presente relazione, è quello infatti di ottenere, fintantoché essa è in atto, quante più informazioni utili all'indizione di una futura selezione di durata pluriennale.

Si sottolinea che questa decisione appare, altresì, quella più aderente alla attuale normativa che regola la circolazione dei monopattini, velocemente mutata nel tempo e in parte ancora in fase di "assestamento": il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sin dal principio (D.M. del 4 giugno 2019 n. 229), aveva optato per la sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, salvo poi essere, in qualche modo, "corretto" dall'art. 1 comma 75 delle legge 27 dicembre 2019 n. 160 (così come modificato dal c.d. "decreto milleproroghe"), che da un lato proroga di dodici mesi il termine di conclusione della sperimentazione, dall'altro disciplina la circolazione dei monopattini – equiparati ai velocipedi – anche al di fuori dell'ambito della sperimentazione, riservando al comma 75-septies la scarna regolazione del servizio di sharing in free floating.

Il quadro normativo e la novità del servizio impongono pertanto prudenza e fasi applicative quantomeno gradualità.

Le maggiori difficoltà riscontrate nelle esperienze pregresse è legata a due fattori in stretta relazione tra loro: il numero di monopattini costituenti la flotta in sharing, ed il numero di soggetti privati a cui rilasciare l'autorizzazione per la gestione del Servizio.

Per ragioni simili e connesse anche alla morfologia della rete stradale, ciclabile e pedonale della città di Padova, è stato quindi fissato un numero contenuto di dispositivi da mettere in circolazione, compreso fra le 300 e le 500 unità, fino ad un massimo complessivo di 1000; è previsto anche che l'eventuale aumento di unità debba previamente essere concordato per iscritto con l'Amministrazione, che si riserva la possibilità di autorizzare l'aumento del numero di mezzi, nel caso in cui se ne ravvisasse l'esigenza o la particolare situazione emergenziale lo richiedesse.

La possibilità di rivolgersi ad una pluralità di soggetti gestori del servizio in via sperimentale garantisce i seguenti aspetti positivi:

- migliore fruibilità del servizio per gli utenti, che in questa fase di sperimentazione potranno avere più possibilità in termini di scelta dell'operatore e tipi di dispositivi, in un regime di libera concorrenza;
- possibilità di valutare, confrontare e monitorare le prestazioni dei privati, raccogliendo importanti serie di dati significativi.

Lo sviluppo di un servizio di mobilità elettrica in monopattino risulta oltremodo strategico, risultando per la sua stessa natura ideale come mezzo di trasporto complementare alle altre forme di Trasporto Pubblico Locale. Ciò si traduce in un mezzo di trasporto particolarmente utile ed efficace nella conurbazione urbana se abbinato ad esempio ai mezzi di trasporto pubblico tradizionali. In questo senso, si ribadisce che il Comune di Padova, con il presente bando, vuole altresì incentivare questa sinergia.

Descrizione delle modalità di gestione del servizio di monopattini elettrici in sharing

Il servizio di micromobilità per monopattini elettrici in sharing rappresenta una concreta possibilità di offrire alla cittadinanza un'alternativa di mobilità urbana in questo frangente emergenziale, considerati gli effetti positivi evidenti in termini di potenziamento delle forme di mobilità urbana, che, per alcune tratte risulteranno alternative o complementari allo spostamento in bus/tram o in auto privata. Anche per quest'ultimo motivo il nuovo servizio è stato progettato in sinergia con il servizio di bike sharing (che si adatta a garantire la copertura di percorrenze più lunghe rispetto ai monopattini in sharing), in modo tale da minimizzare le interferenze tra i due servizi, sia in termini di occupazione degli spazi pubblici, sia in termini di concorrenzialità (si prevede che il servizio di monopattini in sharing sarà prevalentemente utilizzato dall'utenza per brevi spostamenti, mentre le biciclette in sharing saranno agevolmente usate anche nei collegamenti tra i quartieri di periferia e il centro città).

Il servizio, i cui standard minimi sono analiticamente indicati nell'avviso pubblico di manifestazione di interesse e nel capitolato prestazionale, funziona tramite App per smartphone, deve essere garantito continuativamente per tutti i giorni dell'anno, senza nessuna limitazione minima né in termini temporali, né in termini di distanza, all'interno dell'area comunale individuata dalle planimetrie allegate al bando, facendo riferimento in primo luogo alla zonizzazione dei centri abitati, in attuazione dell'art. 1 comma 75-ter delle legge 27 dicembre 2019 n. 160, che definisce le aree in cui i monopattini possono circolare, sostanzialmente equiparandoli ai velocipedi. In considerazione del carattere sperimentale del servizio, i gestori devono essere altresì in grado di estendere/modificare il servizio stesso anche in quelle zone del territorio comunale verso le zone periferiche della città, a seguito delle ulteriori necessità dell'utenza, da valutarsi di concerto con l'Amministrazione comunale; così come, a seguito di specifici accordi o convenzioni, estendere il servizio anche ai comuni contermini.

Il servizio dovrà funzionare con prenotazione rapida da effettuarsi a ridosso del momento di utilizzo del mezzo; il dispositivo, se libero, potrà essere utilizzato anche senza dover procedere alla prenotazione. Per una migliore gestione del servizio, i monopattini elettrici dovranno essere dotati di interfaccia di bordo con il sistema digitale e funzionanti anche in assenza di postazioni fisse per la custodia o il ricovero dei monopattini; i monopattini dovranno essere provvisti di un sistema di georeferenziazione in grado di delimitare l'area di attivazione del servizio.

È previsto che gli operatori svolgano quotidianamente le operazioni di riequilibrio della distribuzione dei monopattini sul territorio in funzione dell'andamento della domanda, anche su eventuale segnalazione del Comune, e che provvedano alla localizzazione ed al recupero di ciascun monopattino che risulta abbandonato, non restituito, o posizionato in aree dove la sosta non è ammessa.

A seguito della situazione emergenziale che si è venuta a creare con la crisi legata alla diffusione del virus Covid-19, il gestore dovrà garantire altresì la sanificazione dei mezzi nel rispetto delle norme vigenti e, in ogni caso, almeno con cadenza regolare ogni due giorni.

È previsto inoltre che i gestori, a loro cura e spese, effettuino un'adeguata azione di informazione nei confronti degli utenti circa le regole di utilizzo, fra le quali quelle relative al rispetto del Codice della Strada, alla sicurezza stradale, alla velocità, alle modalità consentite di transito e sosta e che i monopattini in servizio siano dotati di un sistema tecnologico atto a garantire l'informazione all'utenza in merito alle aree e percorsi in cui è consentita la circolazione dei mezzi, nonché in merito alle aree nelle quali è vietata la sosta dei mezzi, così come dettagliato nelle tavole planimetriche.

I gestori del servizio dovranno fornire un'applicazione per il servizio monopattini, secondo un sistema di pagamento (su base di tariffe a tempo e di abbonamenti incentivanti), che dovrà avvenire avvalendosi di supporti informatici e digitali, offrendo le opportune informazioni per incentivarne e promuoverne l'uso da parte dei cittadini e anche dell'utenza turistica.

Qualora il Comune decida di attivare sistemi e supporti atti alla condivisione di titoli e/o abbonamenti per servizi di trasporto pubblico e servizi complementari come questo, gli operatori del servizio si dovranno dotare di supporti che consentano l'interoperabilità dei sistemi adottati.

Quanto alla raccolta dei dati durante il servizio di sperimentazione, gli operatori dovranno provvedere affinché il servizio venga fornito in conformità con le norme nazionali e comunitarie vigenti in materia di protezione dei dati personali.

I gestori dovranno fornire all'Amministrazione tutti i dati raccolti durante l'espletamento del servizio (quali a titolo di esempio non esaustivo: tipologia utenti, anagrafica dei mezzi, database noleggi e viaggi, stato dei mezzi, interazione con il mezzo, registrazioni e pagamenti, tipologia delle segnalazioni da parte di utenti o cittadini) e, al fine di garantire il corretto rispetto della legislazione sulla privacy, tali dati dovranno essere forniti in forma anonima, con processo di anonimizzazione a carico del gestore, che pertanto mantiene la titolarità del trattamento. L'Amministrazione Comunale potrà trattare e utilizzare i dati anonimizzati per analisi e indagini finalizzate alla redazione di una successiva gara di appalto di durata pluriennale, per un oculato affidamento del servizio in questione.

L'Amministrazione si riserva di modificare le tipologie di informazioni richieste e di procedere alla pubblicazione delle analisi effettuate rispettando l'anonimizzazione dei dati.

E' previsto, anche in conformità con l'art. 1 comma 75-septies delle legge 27 dicembre 2019 n. 160, l'obbligo per gli operatori di dotarsi di copertura assicurativa per svolgere il servizio, per i massimali e i rischi meglio dettagliati nell'avviso.

E' previsto l'impegno dei singoli gestori a manlevare l'Amministrazione, anche in sede giudiziale, da ogni eventuale danno, a cose o persone, correlato all'esecuzione del servizio, ivi compresi i danni eventualmente arrecati durante l'occupazione di suolo pubblico.

Caratteristiche tecniche dei monopattini

I monopattini che costituiranno la flotta dovranno essere assimilabili a velocipedi, ai sensi della Legge 27 dicembre 2019 n. 160, così come modificata dalla Legge 26.02.2020 n. 8 di conversione con modifiche del DL 30.12.2019 n. 162 ("Milleproroghe"), c. 75-ter.

In particolare, ai sensi dell'articolo 50 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, anche al di fuori degli ambiti territoriali della sperimentazione, i monopattini dovranno essere a propulsione elettrica, non dotati di posti a sedere, dotati di motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW. Le caratteristiche tecnico-funzionali dovranno essere conformi agli altri requisiti tecnici e costruttivi indicati nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2019.

Requisiti minimi per la conduzione del mezzo

Per la conduzione del mezzo la normativa non prevede titoli abilitativi per la conduzione. È vietato l'uso ai minori di 14 anni. È consentito l'uso dai 14 ai 18 anni, ma in questo caso gli utenti devono avere casco

protettivo e patentino AMI (quello per i motorini); sono comunque fatte salve eventuali norme disciplinari, più restrittive, adottate dal gestore privato ed indicate nei regolamenti forniti all'utente all'atto di iscrizione al servizio.

Per la conduzione vanno scrupolosamente osservati specifici comportamenti definiti dai commi 75-ter e 75-quater, art. 1, della L. 160/2019, di cui si riporta l'estratto:

[...]

75-ter. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica di cui al comma 75 possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età e possono circolare esclusivamente sulle strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, ove è consentita la circolazione dei velocipedi, nonché sulle strade extraurbane, se è presente una pista ciclabile, esclusivamente all'interno della medesima. I monopattini non possono superare la velocità di 25 km/h quando circolano sulla carreggiata e di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità e di giorno, qualora le condizioni atmosferiche richiedano l'illuminazione, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sprovvisti o mancanti di luce anteriore bianca o gialla fissa e posteriormente di catadiottri rossi e di luce rossa fissa, utili alla segnalazione visiva, non possono essere utilizzati e possono essere solo condotti o trasportati a mano. Chiunque circola con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica in violazione delle disposizioni del presente comma è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

75-quater. I conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica di cui al comma 75 devono procedere su un'unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due, devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che non sia necessario segnalare la manovra di svolta. I conducenti di età inferiore a diciotto anni hanno, altresì, l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo. È fatto divieto di trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità e di giorno, qualora le condizioni atmosferiche richiedano l'illuminazione, i conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica hanno l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retro-riflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Chiunque violi le disposizioni del presente comma è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 200.

[...]

Dal momento che i monopattini, alla luce delle recenti disposizioni legislative sono considerati velocipedi, e quindi, veicoli, trovano applicazione le norme di comportamento di carattere generale del C.d.S., alle quali pertanto si rimanda.

Aree e modalità di circolazione

La circolazione dei monopattini elettrici prevista da questo progetto sperimentale è consentita esclusivamente in ambito urbano, all'interno del perimetro dei centri abitati e sarà subordinata a specifiche limitazioni per quanto riguarda la sosta ed il transito, meglio individuate nella planimetria allegata che sarà confermata da apposita Ordinanza Dirigenziale prima dell'avvio del servizio (Allegati 3, 4).

Il transito dei monopattini è garantito su tutte le piste ciclabili, le piste ciclo-pedonali e le corsie ciclabili, all'interno di tutte le strade interne alle zone 30, e sulle strade urbane con limite di velocità inferiore o pari a 50 km/h, ad eccezione di quelle segnalate nell'elenco del presente paragrafo. I monopattini elettrici del presente servizio in sharing dovranno essere dotati di dispositivo in grado di regolamentare la velocità nelle diverse aree dove è consentita la loro circolazione, in modo tale da non superare la massima velocità consentita di 20 Km/h, (con riduzione quindi rispetto alle indicazioni dell'attuale normativa, e ridotta a 6 km/h nelle aree pedonali dove è consentito il transito delle biciclette). La app che vedono gli utenti che accedono

al servizio dovrà, a scanso di equivoci, evidenziare che il transito è vietato sui seguenti tratti della rete stradale interna al territorio del Comune di Padova:

- lungo le strade extraurbane principali e secondarie, nonché lungo le corsie veicolari della tangenziale, sulle rampe, rotatorie e svincoli di ingresso e uscita della tangenziale stessa;
- nelle strade urbane all'interno del centro abitato in cui il limite di velocità è superiore a 50 km/h (nella fattispecie, via Friburgo, dove il limite di velocità è di 60 km/h);
- all'interno dell'area pedonale "Liston" (area esclusivamente pedonale), dove l'Amministrazione Comunale aveva già istituito il divieto di circolazione permanente delle biciclette. Si richiama di seguito l'elenco delle vie e piazze interessate dal provvedimento: via VIII Febbraio, via del Municipio, via C. Battisti (tratto da via VIII Febbraio alla Riviera dei Ponti Romani), piazzetta Garzeria, via e piazza Cavour, via P.F. Calvi, via S. Lucia, via S. Fermo, via Cittadella, via Davila. È consentito il transito ai mezzi esclusivamente se condotti a mano;
- all'interno delle principali aree di pregio storico – culturale – artistico tutelate totalmente o parzialmente da vincoli di carattere storico-architettonico, quali: Prato della Valle (inclusa isola Memmia), nel sagrato della Cattedrale, sagrato della Basilica di S. Antonio, e Basilica di S. Giustina, nonché nelle aree interne ai Giardini dell'Arena diverse dalle corsie di scorrimento riservate ai velocipedi);
- all'interno della Z.I.P. (Zona Industriale di Padova).

È inoltre tassativamente vietato attraversare le rotaie del tram a bordo del monopattino (c.d. "attraversamento dinamico"), mentre è consentito l'attraversamento conducendo il dispositivo a mano e solo in corrispondenza degli attraversamenti pedonali. Sulle Riviere, il transito è rigorosamente vietato su tutta la sezione utile della carreggiata, anche nei tratti esterni ai binari del tram. Negli altri tratti interessati dal passaggio del tram, il transito potrà essere consentito presso le piste ciclabili ove presenti, o nelle corsie veicolari esterne ai binari di pertinenza del tram.

È vietato transitare sotto i portici, sui marciapiedi, e in tutte le aree pedonali descritte precedentemente, mentre nelle altre aree esclusivamente pedonali dove è consentito il transito alle bici, il monopattino non potrà superare la velocità di 6 km/h.

Nei parchi e aree verdi è consentito il transito solo lungo i percorsi ciclo-pedonali ed è vietata la sosta del dispositivo all'interno delle aree di pertinenza del parco.

È vietato il transito dei monopattini all'interno dei mercati fissi, di quelli settimanali, nei centri commerciali e negli impianti sportivi (aperti o chiusi).

È vietato il transito e deposito dei monopattini all'interno di qualsiasi edificio pubblico o privato.

È vietato l'uso e la circolazione dei dispositivi in tutte le situazioni che possano compromettere parzialmente la sicurezza degli utilizzatori del servizio e/o di terzi (ad es. in condizioni meteo avverse, o presso le carreggiate non asfaltate presenti in centro storico, in cui il transito potrebbe risultare difficoltoso) e il gestore è tenuto a sospendere momentaneamente il servizio al verificarsi di tali situazioni, dandone tempestiva comunicazione all'Amministrazione comunale e agli utenti.

Limitazioni alla sosta

I servizi in oggetto dovranno essere disponibili all'utilizzo secondo lo schema a flusso libero, con la possibilità di rilasciare il dispositivo in un punto diverso da quello di prelievo. L'adozione di tale schema è tuttavia soggetta a specifiche limitazioni alla sosta dei monopattini.

Si ribadisce che nelle aree di pregio storico/architettonico o comunque sottoposte a vincolo, la sosta è rigorosamente vietata. Transitò e sosta dei monopattini sono inoltre vietate lungo tutto il tracciato del tram che collega le zone Nord e Sud di Padova.

Sono state inoltre individuate aree e strade in cui il transitò è consentito, ma la sosta è vietata:

- in corrispondenza della zona Piazze (Piazza delle Erbe e Piazza dei Frutti, Piazza dei Signori, Piazza Eremitani), ed alcune vie del centro storico, indicate nella planimetria allegata;
- ponti e strade/percorsi in prossimità di zone arginali o parchi fluviali (Piovego, Bacchiglione, Parco delle Mura).

Al fine di preservare il decoro urbano e garantire la massima condivisione del servizio, nonché consentire in maniera più agevole il recupero e ricollocamento dei mezzi, è vietato il deposito dei dispositivi anche all'interno delle seguenti aree:

- all'interno delle zone di pertinenza dei parchi urbani;
- aree interne di pertinenza dell'Ospedale, Orto Botanico, Fiera, Stazione ferroviaria, Università, Palazzo Moroni.

In linea con le disposizioni del Codice della Strada, si ricorda che non è consentita la sosta sui marciapiedi.

In ogni caso i monopattini dovranno essere dotati di idoneo cavalletto per la sosta.

Per incentivare gli utenti a rispettare tali indicazioni, uno degli standard minimi di servizio che dovrà essere garantito dagli operatori, dovrà essere quello di impedire il blocco del dispositivo (e quindi della tariffazione) laddove l'utente effettui la sosta in corrispondenza di tali aree.

Negli allegati planimetrici all'avviso (Allegati 3, 4), sono indicate graficamente le aree soggette a restrizioni per il transitò e la sosta.

In questo contesto, la tariffazione dovrà tener conto della capacità di distribuire ed ottimizzare la fruizione del servizio e del parco monopattini mediante applicazioni tariffarie differenziate, vantaggiose o penalizzanti, ad esempio a seconda della localizzazione della sosta e la distanza dello spostamento. Il servizio dovrà prevedere una tariffa più vantaggiosa nella zona centrale del centro storico, compresa entro un raggio pari a circa 2 km (distanza percorribile in monopattino in circa 10 minuti), nonché nelle zone ravvicinate alla linea del tram e alle linee più importanti del TPL (ad es. in un raggio di 50 m di distanza), o in prossimità dei parcheggi scambiatori, nonché in altre zone che dovranno essere definite nel dettaglio dall'operatore in sede di offerta e comunque poi concordate con l'Amministrazione Comunale.

A tale scopo, l'Amministrazione, negli allegati planimetrici, fornisce le indicazioni delle linee di Trasporto Pubblico Locale più importanti, in particolare le linee che attraversano trasversalmente la città, per le quali l'operatore dovrà modulare la propria tariffazione, al fine di incentivare la sinergia tra trasporto pubblico locale e monopattino, nell'ottica di mettere ad disposizione dell'utenza un mezzo versatile per il trasporto c.d. dell'ultimo miglio". Sono individuate alcune aree di sosta preferenziali, poste in corrispondenza dei parcheggi scambiatori posizionati lungo le principali direttrici di collegamento tra il centro città e le zone più esterne, con obbligo a carico del gestore di prevedere un sistema di tariffe che incentivi l'utente a concludere la corsa in uno di detti stalli, così favorendo l'uso più ordinato possibile del servizio (All. 5). Nella stessa planimetria allegata alla presente relazione viene indicata la posizione anche di altre possibili aree di sosta. L'Amministrazione si riserva in ogni caso di individuare ulteriori aree da verificare e concordare con gli operatori, a seguito di sopralluogo congiunto, al termine della fase di selezione. La fase emergenziale ha contribuito infatti a modificare le esigenze di spazi pubblici per la riorganizzazione di alcune attività commerciali, soprattutto all'interno della zona centrale della città. L'individuazione delle aree idonee dovrà

tener conto di tali esigenze, che potranno ulteriormente mutare nei prossimi mesi, nonché della mobilità degli altri utenti della strada.

Nel caso di differenti necessità riscontrate durante l'esercizio del servizio, l'Amministrazione comunale, inoltre, si riserva di modificare o segnalare ulteriori aree dove non potrà in ogni caso essere consentita la sosta e il deposito dei monopattini, dandone tempestiva comunicazione ai gestori. Sarà cura e responsabilità del gestore provvedere all'attuazione delle misure idonee al rispetto del divieto, con recupero e spostamento dei monopattini.

Negli allegati planimetrici all'avviso sono altresì indicate le aree soggette a restrizioni per la circolazione.

Costi e vantaggi per l'Amministrazione

Il servizio viene autorizzato, in via sperimentale e senza costi a carico dell'Amministrazione, salva la concessione a titolo gratuito dell'occupazione del suolo pubblico, giustificata dalla particolarità del servizio, che si configura come di interesse pubblico, in quanto garantisce, pur nei limiti della sperimentazione, un servizio di mobilità aggiuntiva ed alternativa più che mai necessario per il contenimento dell'emergenza sanitaria a sostegno della cittadinanza: ne consegue che le occupazioni strumentali all'espletamento del servizio rientrano tra quelle previste dall'art. 20 pt. 14 del "Regolamento per l'applicazione del canone per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche (Cosap) e tariffe".

Tra le condizioni poste al soggetto privato, al fine di validamente accettare di svolgere il servizio di mobilità descritto, vi è l'obbligo di trasmissione dei dati raccolti nell'espletamento dell'attività, nonché l'apposizione del logo del Comune di Padova su ogni mezzo.

Gli operatori si impegnano a concedere il proprio supporto in tutte le azioni di promozione del Servizio, e in concomitanza con 2 eventi di promozione della mobilità sostenibile organizzati dall'Amministrazione Comunale, si impegnano a concedere l'utilizzo gratuito del servizio per tutti gli utenti iscritti in ragione di 2 giornate all'anno; in tali giornate gli utenti iscritti potranno utilizzare i monopattini senza limiti di viaggi.

I gestori del servizio si impegnano a concordare ideazione e programma dei due eventi con l'Amministrazione Comunale con congruo anticipo, garantendo il supporto dei costi di gestione dei due eventi, nella misura minima necessaria a coprire i costi legati alla gestione delle attività inerenti il presente servizio; il gestore si impegna a dare relativa comunicazione e pubblicità degli eventi a tutti gli utenti iscritti.

Infine, saranno tutti a carico del gestore i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria, riparazione, sostituzione di parti o dell'intero mezzo, recupero dei mezzi nel caso siano localizzati in altri Comuni, all'interno di spazi privati o in luoghi non stradali; a carico dell'operatore sono anche le dovute comunicazioni agli utenti relative alla sospensione del servizio, per qualsiasi motivo.

ELABORATI GRAFICI CORRELATI

- Allegato 3, planimetria complessiva della città di Padova con l'indicazione delle zone soggette a restrizioni per il transito e la sosta, indicazioni dei percorsi ciclabili e ciclo-pedonali dove è consentita la circolazione;
- Allegato 4, planimetria della città di Padova raffigurante in dettaglio la zona centrale con l'indicazione delle zone soggette a restrizioni per il transito e la sosta, indicazioni dei percorsi ciclabili e ciclo-pedonali dove è consentita la circolazione;
- Allegato 5, planimetria con l'indicazione delle principali linee del trasporto pubblico locale e dei parcheggi scambiatori.