

CITTA' DI
VENEZIA



Direzione Lavori Pubblici
Settore Viabilità Terraferma e Mobilità
Polo Tecnico "ex Carbonifera" Viale Ancona 63 – 30172 Mestre (VE)

**PROGETTO SPERIMENTALE DI MICROMOBILITA' PER MONOPATTINI
ELETTRICI IN SHARING NEL COMUNE DI VENEZIA**

A

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA

Venezia, maggio 2020

Progettista
arch. Cristina Guerretta
ing. Roberto Di Bussolo

Responsabile del Procedimento
ing. Roberto Di Bussolo

Premessa

La Città di Venezia, considerato il regime di contenimento e distanziamento sociale imposto dall'emergenza sanitaria connessa al rischio di infezione da Coronavirus, nell'ambito della cosiddetta "Fase 2", considerata la necessità straordinaria ed urgente di procedere ad aumentare l'offerta di forme di mobilità alternative nel territorio comunale, in modo da soddisfare le esigenze di mobilità urbana in tale periodo emergenziale, primariamente a favore dei cittadini che necessitano di una più ampia offerta di mobilità, complementare al trasporto pubblico su autobus o tram, ma successivamente anche a favore di turisti e cityusers (che dal mese di giugno, presumibilmente, potranno tornare a spostarsi nella nostra città da tutte le regioni d'Italia), considerati gli effetti positivi di riduzione dell'inquinamento atmosferico e di traffico veicolare già constatati a seguito dello sviluppo dei diversi servizi di mobilità condivisa (car sharing e bike sharing) esistenti nel suo territorio, intende ampliarne l'offerta, introducendo sul mercato, in forma sperimentale per un periodo di dodici mesi, un soggetto interessato all'erogazione del servizio di mobilità in sharing a flusso libero con monopattini elettrici.

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 Venezia approvati dalla Giunta Comunale con Delibera n. 374 del 4 novembre 2019.

L'obiettivo di questo nuovo servizio è quindi duplice: offrire ai cittadini e ai visitatori della nostra straordinaria città 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 il cosiddetto 'ultimo miglio' negli spostamenti intermodali alleggerendo le strade della nostra città, mediamente più strette di quelle delle altre città di dimensioni simili, di veicoli in coda. Si tratta di un servizio che si può integrare con quelli già attivi contribuendo così anche a diminuire l'uso dei mezzi più inquinanti aiutandoci a migliorare l'ambiente e la qualità dell'aria".

L'erogazione del servizio in via sperimentale

In considerazione della delicata fase emergenziale che tutta la nostra comunità sta vivendo, l'Amministrazione Comunale di Venezia, nell'interesse primario dei cittadini che, dal 18 maggio vedranno terminare il periodo di lockdown, ha elaborato 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. 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 servizio, con limite temporale di dodici mesi.

Si prevede, sin d'ora, che tale periodo di sperimentazione possa venire prolungato, previo accordo dalle parti, per ulteriori 6 mesi e comunque per ragioni legate alla necessità di raccogliere ulteriori dati e analisi differenziate e completare il monitoraggio già effettuato. Risulta infatti evidente come la straordinarietà del momento che stiamo vivendo 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 e non altrettanto in una fase normale. 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 Città di Venezia, infatti, è quello di ottenere, durante la fase di sperimentazione, quante più informazioni utili all'individuazione di una futura selezione di durata pluriennale.

Si sottolinea che questa decisione appare, altresì, quella più aderente alla attuale normativa che regola la circolazione e il noleggio 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 scarsa regolazione del servizio di noleggio di detti mezzi.

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

L'assunto, del resto, appare ancora più fondato alla luce delle esperienze di altre città, sia Italiane sia estere (tra cui Milano, Torino, Verona, o Parigi, solo per fare alcuni esempi vicini e lontani) che hanno trovato non poche difficoltà nell'avvio del servizio.

Le maggiori difficoltà riscontrate nelle esperienze pregresse è legata a due fattori in stretta relazione tra loro: il numero di monopattini da mettere in dotazione al servizio di sharing che si vuole introdurre e il numero di soggetti privati a cui autorizzare la gestione del Servizio.

La pluralità di soggetti privati a cui è stato inizialmente affidato il servizio in diverse città ha rappresentato una difficoltà sia di fruizione da parte degli utenti, sia di gestione e controllo della sperimentazione da parte delle amministrazioni.

Questo è il motivo per cui, in questa prima fase sperimentale, la Città di Venezia ha deciso, in aderenza a quanto previsto dal già citato art. 1 comma 75-septies delle legge 27 dicembre 2019 n. 160, di non frammentare la sperimentazione e di limitare ad uno il numero delle licenze attivabili.

Per ragioni simili e connesse anche alla morfologia della rete stradale, ciclabile e pedonale della città di Venezia, è stato fissato un numero contenuto di dispositivi da mettere in circolazione, che sia di almeno 400 unità (di cui 100 destinati alle zone di Lido e Pellestrina); è previsto anche che l'aumento oltre le 500 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 la particolare situazione emergenziale lo richiedesse, fino ad un massimo di 800 unità. E' un dato ormai consolidato da diversi anni di studio sulla rete viaria di terraferma della città che l'evoluzione repentina dell'urbanizzazione incontrollata e non regolamentata, subita negli ultimi 30 anni del secolo precedente, abbia generato una conformazione morfologica degli spazi pubblici (sezioni carrabili delle strade, aree pedonali, marciapiedi, aree per la sosta di veicoli, motocicli, velocipedi o assimilabili) straordinariamente ristretti, in particolare nell'area centrale di Mestre dove si concentrano le più alte domande di mobilità tipiche dei vettori da "ultimo miglio".

L'unicità del soggetto privato gestore del servizio in via sperimentale garantisce invece i seguenti aspetti positivi:

- migliore fruibilità del servizio da parte degli utenti, che in questa fase di sperimentazione utilizzeranno un unico tipo di dispositivo, un unico tipo di servizio e un unico sistema di noleggio;
- maggior efficacia della gestione e monitoraggio della sperimentazione da parte dell'Amministrazione comunale, che deve rapportarsi con un unico soggetto, anche nel caso in cui risultasse necessario e urgente apportare delle modifiche in corso d'opera su alcuni aspetti del servizio;
- miglior fruibilità e intelligibilità dei dati di sperimentazione raccolti dal soggetto privato per l'invio, dopo obbligatoria procedura di anonimizzazione, all'Amministrazione comunale.

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 allo spostamento in bus/tram o in auto privata, mentre per altre tratte complementari. 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 (gli stalli dedicati alla sosta di entrambi i mezzi in sharing, biciclette e monopattini, sono prevalentemente posizionati affiancati), sia in termini di concorrenzialità (il servizio di monopattini in sharing sarà prevalentemente dedicato agli spostamenti in centro città o verso le aree più suggestive come il parco di San Giuliano, Forte Marghera, Venezia centro storico, il Lido, mentre le biciclette in sharing saranno molto 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, funziona tramite App, 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 sia nella parte di terraferma, sia in quella lagunare, come indicato nell'allegato tecnico; in considerazione del carattere sperimentale del servizio, il gestore deve essere altresì in grado di estendere/modificare il servizio stesso anche in quelle zone del territorio comunale che attualmente non lo prevedono (o lo prevedono in modalità particolari), a seguito delle ulteriori necessità dell'utenza, da valutarsi di concerto con l'Amministrazione comunale.

Il servizio dovrà funzionare con prenotazione rapida da effettuarsi a ridosso del momento dell'utilizzo del mezzo, ovvero il mezzo, se libero, potrà essere utilizzato anche senza dover procedere alla prenotazione; al fine della 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 con un margine di errore possibilmente non superiore a 20 mt.

È previsto che il gestore svolga 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 provveda alla localizzazione ed al recupero di ciascun monopattino che risulta abbandonato o non restituito.

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 che il gestore, a propria cura e spese, attivi 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 sono posizionati gli stalli ed è incentivata la sosta dei mezzi, così come dettagliato nelle tavole planimetriche.

Il gestore del servizio dovrà fornire una applicazione per il noleggio dei 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, il gestore del presente servizio si dovrà dotare di supporti che consentano l'interoperabilità dei sistemi adottati.

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

Il gestore dovrà 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 il gestore di dotarsi di copertura assicurativa per svolgere il servizio, per i massimali e i rischi meglio dettagliati nell'avviso.

E' previsto l'impegno del gestore 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.

Aree e modalità di circolazione

La circolazione dei monopattini elettrici prevista da questo progetto sperimentale è consentita esclusivamente in ambito urbano e più precisamente, nella aree cittadine meglio individuate nella planimetria allegata che sarà confermata da apposita Ordinanza Dirigenziale prima dell'avvio del servizio.

Il transito dei monopattini è garantito su tutte le piste ciclabili, le piste ciclopedonali 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 (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 Venezia:

- *_ lungo le corsie veicolari della tangenziale, sulle rampe, rotatorie e svincoli di ingresso e uscita della tangenziale stessa;
- *_ lungo la bretella di accesso all'aeroporto e lungo il tratto di via Triestina compreso tra la rotatoria di accesso all'Aeroporto Marco Polo e il confine comunale;
- *_ lungo la viabilità di accesso all'aeroporto;
- *_ lungo via Triestina, nel tratto sprovvisto di pista ciclabile compreso tra l'abitato di Favaro e quello di Tessera;
- *_ lungo via Asseggiano, nel tratto sprovvisto di pista ciclabile compreso tra l'abitato di Gazzera e il confine comunale;
- *_ lungo via Orlanda, nel tratto sprovvisto di pista ciclabile compreso tra l'abitato di Tessera e la SR 14;
- *_ lungo tutta la SR14;
- *_ lungo la SS14 nel tratto compreso tra la Sr14 e la SR11 (compresa la rotatoria di fronte al parco San Giuliano e il ponte di San Giuliano)
- *_ lungo il Cavalcavia Da Verrazzano, e poi lungo la SR245, dalla rotatoria sotto la tangenziale alla rotatoria di via Giussani;

- *_ lungo il cavalcavia degli Arzeroni fino alla connessione con via Paccagnella
- *_ lungo tutta la viabilità interna all'ambito di Porto Marghera da via dell'Elettricità compresa fino alla laguna
- *_ lungo la SS309 e la SP24;
- *_ lungo tutta la viabilità compresa tra via Brunacci, via dell'Avena, la SR11, la SS309;
- *_ lungo via Trieste nel tratto del cavalcaferrovia;
- *_ all'interno di tutto p.le Roma e di tutti gli spazi pedonali di Venezia centro storico;

È vietato attraversare le rotaie del tram a bordo del monopattino, mentre è consentito conducendo il dispositivo a mano e farlo solo sulle strisce pedonali.

È vietato transitare sotto i portici, sui marciapiedi, in piazza Ferretto, a Venezia centro Storico (comprese le isole non carrabili), sui Murazzi del Lido, sulle spiagge e in tutte le aree pedonali dove è vietato il transito delle biciclette, mentre nelle piazze pedonali dove è consentito il transito alle bici il monopattino non potrà superare la velocità di 6 km/h.

Nei parchi è consentito il transito solo lungo i percorsi ciclopedonali ed è vietato il deposito del dispositivo dove la segnaletica all'ingresso indica una chiusura notturna dell'area; nel parco Albanese e nel parco di San Giuliano il deposito è consentito solo nelle aree appositamente dedicate.

È vietato il trasporto dei monopattini sui vaporetti, sui Ferryboat, sugli autobus, sul tram, e su qualsiasi tipo di mezzo/imbarcazione (pubblico e privato).

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 ai minori di 14 anni.

È consentito l'uso dai 14 ai 18 anni, ma in questo caso gli utenti devono avere casco 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.

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

Aree di sosta

La sosta dei monopattini elettrici in sharing prevista da questo progetto sperimentale è consentita esclusivamente all'interno dell'area operativa di Mestre Centro e nelle aree puntuali individuate

come stalli di sosta dedicati (così come dettagliato nella planimetria allegata), 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.

E' vietato il transito e il deposito dei monopattini all'interno di piazza Ferretto e lungo tutte le calli e le aree pedonali adiacenti alla piazza. L'Amministrazione comunale potrà altresì individuare, all'interno dell'area operativa, delle aree di pregio architettonico dove non potrà in ogni caso essere consentita la sosta e il deposito dei monopattini, e sarà cura e responsabilità del gestore provvedere all'attuazione delle misure idonee al rispetto del divieto, con recupero e spostamento dei monopattini.

E' vietato il transito dei monopattini lungo tutti i marciapiedi della rete viaria di terraferma e lungo tutta la rete viaria delle isole carrabili della Laguna, mentre la sosta sui marciapiedi dell'area operativa sarà consentita solo se il mezzo sarà correttamente posizionato con il suo cavalletto e in modo tale da non intralciare i percorsi pedonali, cioè dovrà sempre avvenire con modalità tali da non ridurre lo spazio del marciapiede utilizzabile dai pedoni in transito sotto la misura di 1,2 metri.

Costi e vantaggi per l'Amministrazione

Il servizio viene autorizzato, in via sperimentale, a favore di un unico gestore, 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 ex art. 32, comma 1 lettera a) del Regolamento Comunale COSAP (cfr. "non assoggettabilità al canone") approvato con deliberazione di C.C. n. 35 dell'8-9/03/1999.

Tra le condizioni poste al soggetto privato, al fine di validamente accettare di svolgere il servizio di mobilità descritto, vi è, oltre all'obbligo di trasmissione dei dati raccolti nell'espletamento dell'attività, di cui già si è detto, la disponibilità a riservare, nella misura dell'80%, gli spazi e gli eventuali ricavi dell'attività di pubblicità svolta attraverso la APP di gestione del servizio a favore dell'Amministrazione Comunale, nonché l'apposizione del logo del Comune di Venezia su ogni mezzo.

Il gestore si impegna 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 impegna 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; l'Amministrazione comunale dovrà avvisare il gestore della data scelta per i due eventi con almeno due mesi di anticipo.

Il gestore si impegna a concordare ideazione e programma dei due eventi con l'Amministrazione Comunale almeno due mesi prima delle date concordate, 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.