

Regolamento dei servizi di mobilità in sharing

1. Finalità del regolamento

Il presente regolamento fornisce il quadro di riferimento entro il quale si devono inserire le azioni relative alla fornitura e al funzionamento delle attività di mobilità in sharing a due ruote in comune di Pisa.

Ai contenuti del presente regolamento dovranno in particolare uniformarsi le autorizzazioni all'esercizio di attività di noleggio, le procedure selettive per l'individuazione dei soggetti autorizzati a operare nel territorio comunale, l'attività di controllo sulle attività di noleggio e quanti altri atti si riferiscano direttamente o indirettamente alla mobilità a due ruote in sharing pubblico.

Sono esclusi le attività di noleggio pubblico effettuate con piccole flotte (meno di 20 veicoli) da operatori privati senza utilizzare il suolo pubblico per lo stazionamento dei veicoli non in fase di noleggio.

Analoga esclusione riguarda servizi 'finalizzati', sempre operati da privati e destinati al servizio esclusivo di specifici gruppi di utenti.

Per mobilità a due ruote si intendono le biciclette sia muscolari che a pedalata assistita, i monopattini e gli scooter elettrici. Sono esclusi altri veicoli di micromobilità quali segway, monowheel e overboard, la cui circolazione è interdetta sull'intero territorio comunale negli spazi aperti alla pubblica circolazione ai sensi del D.M. 229/2019.

2. Contingentamenti

Come previsto dalla vigente normativa in materia di monopattini (art.1, c.75-ter L.160/2019), al fine di mantenere un livello di ordine e decoro pubblici adeguati alla qualità storico-artistica della città di Pisa, di offrire un servizio efficiente per i cittadini e i visitatori nonché di garantire condizioni operative e di mercato che rendano possibile il raggiungimento di un ragionevole equilibrio economico di impresa, l'offerta di mobilità in sharing è sottoposta a contingentamento sia del numero massimo di veicoli presenti, sia del numero di operatori ammessi a svolgere il servizio. Tali esigenze di efficienza, razionalizzazione delle attività, ordine e decoro pubblico, previste espressamente per il legislatore in relazione all'uso dei monopattini, non possono che valere –data l'evidente analogia di presupposti e caratteristiche delle attività in questione– anche per le altre forme di mobilità in sharing.

Si tratta infatti di un servizio che deve necessariamente utilizzare una risorsa scarsa come lo spazio pubblico urbano, e lo può fare solo nell'ambito di una regolamentazione che garantisca una equilibrata fruibilità di tale spazio da parte di tutti i soggetti interessati.

Si tratta poi di attività economiche caratterizzate da margini operativi modesti, soprattutto in realtà urbane delle dimensioni di Pisa, il che rende necessario limitare la concorrenza **nel** mercato da parte di un numero eccessivo di operatori, ed affidare alla concorrenza **per** il mercato il mantenimento dei necessari meccanismi concorrenziali di selezione delle imprese più efficienti.

2.1 Numero di operatori

Il numero massimo di operatori che, sulla base delle conoscenze sin qui acquisite e nella logica sperimentale del presente regolamento, si ritiene di poter autorizzare a operare il servizio è di un operatore per il segmento monopattini-biciclette e di un operatore per i servizi con e-scooter.

Si ritiene infatti opportuno, al fine di favorire la massima efficienza operativa da una parte e garantire la presenza dei diversi segmenti di offerta dall'altra, non suddividere la categoria dei monopattini da quella delle biciclette, e quella delle biciclette tra elettriche e muscolari. Tale integrazione, unificando sistemi a differente redditività ma omogenei sotto il profilo gestionale, può da una parte garantire importanti economie operative e, dall'altra, generare un flusso di ricavi tale da rendere sostenibile l'esercizio di tutti i modi e garantire in tal modo alla città la presenza di un efficace servizio di bike sharing senza oneri per la pubblica amministrazione.

In caso contrario, essendo differenti i margini operativi garantiti da monopattini e biciclette, gli operatori sarebbero propensi a offrire solo la modalità più redditizia, cioè il monopattino elettrico, e costringerebbe gli eventuali gestori del solo servizio di bike sharing, sempre che siano presenti, a ridurre i livelli di offerta e a praticare tariffe più elevate, con conseguente perdita di benessere sociale, ovvero a richiedere una quota di contribuzione all'Amministrazione Comunale.

Un analogo ragionamento può poi essere sviluppato nel caso delle e-bike rispetto alle biciclette muscolari, data la differente redditività propria di queste due modalità e le differenti tariffe applicabili.

E' peraltro preminente interesse della città poter disporre di tutte le modalità disponibili: basti pensare alla difficoltà di utilizzo del monopattino da parte delle persone anziane e alla necessità di sostituire l'attuale limitato e oneroso sistema *station based* con uno di più moderna concezione.

Nell'ambito della procedura selettiva, tenuto conto dei consistenti vantaggi per l'interesse pubblico, saranno dunque selezionati operatori –singoli o associati– che siano in grado di offrire un servizio integrato bici (elettriche e muscolari) + monopattini.

Nel caso degli e-scooter al contrario non si ravvisa un'analogia integrabilità con gli altri sistemi, né una loro altrettanto evidente utilità pubblica, e si potranno pertanto attivare procedure di affidamento separate.

In ogni caso l'individuazione degli operatori ammessi a svolgere i servizi di sharing deve avvenire secondo una procedura selettiva in cui siano stabiliti i requisiti necessari per garantire un corretto, ordinato e sicuro svolgimento delle attività.

2.2 Dimensione delle flotte

Il dimensionamento massimo delle flotte operative complessivamente ammesse a operare in territorio di Pisa è il seguente:

- biciclette elettriche, 600 veicoli;
- biciclette muscolari, 400 veicoli;
- monopattini, 600 veicoli;
- e-scooter, 300 veicoli.

Per flotta operativa si intende il numero di veicoli contemporaneamente presenti sul suolo pubblico, indipendentemente dal loro effettivo stato di efficienza; è quindi escluso il materiale di rimpiazzo tenuto in deposito.

Il numero effettivo delle flotte presenti all'avvio del servizio sarà quello specificato in sede di offerta, e non potrà essere inferiore al 50% del valore massimo ammesso.

Nel corso di validità dell'autorizzazione e previo accordo con il concedente l'operatore potrà variare il numero di veicoli in esercizio, sempre nel rispetto dei limiti sopra definiti.

Come già in precedenza specificato, il contingentamento riguarda le sole attività di noleggio di veicoli posteggiati in spazi pubblici e rivolte a un pubblico indifferenziato, mentre non riguarda altre eventuali attività di noleggio 'da rimessa' e/o di tipo 'finalizzato'.

3. Agevolazioni

Dato l'interesse pubblico per la disponibilità della mobilità in sharing, non è prevista la corresponsione del canone di occupazione del suolo pubblico, né per i veicoli né per le stazioni, a esclusione del caso di cui al successivo articolo 5.3.

Al fine di consentire le operazioni di pronto intervento e ricollocazione dei veicoli, l'Amministrazione autorizzerà l'accesso gratuito alle aree pedonali e alle ztl per i mezzi di servizio aziendali a ciò destinati.

Tali veicoli sono altresì esentati dal pagamento della sosta, quando previsto.

4. Obblighi degli operatori

I capitolati di affidamento dovranno prevedere, tra le altre, le seguenti prescrizioni:

- ✓ il servizio deve essere attivo 24/24 e 7/7, ed essere rivolto a un'utenza indifferenziata in possesso dei requisiti minimi necessari richiesti;
- ✓ l'utenza potrà essere discriminata solo sulla base di comportamenti scorretti che l'operatore è in grado di documentare, secondo le modalità prestabilite nei termini e condizioni di utilizzo da quest'ultimo definiti e preventivamente comunicati agli utenti;
- ✓ la tipologia di attività è di tipo *free floating*, con le precisazioni di cui all'articolo seguente. L'operatore può tuttavia prevedere meccanismi premiali per incentivare l'utenza a utilizzare luoghi preferenziali di rilascio anche dove non previsti dal presente regolamento. Punti obbligati di rilascio possono in particolare essere previsti in corrispondenza dell'ospedale di Cisanello, dell'aeroporto G. Galilei e nella zona D, purché questo non comporti una riduzione della copertura territoriale del servizio;
- ✓ l'area operativa minima deve coprire l'area urbana compatta così come individuata nello schema riportato in allegato (zone A e B), mentre l'estensione dell'attività al litorale, ivi compresa la ciclovvia del Trammino e S. Piero a Grado (zona D), è obbligatoriamente richiesta per il solo periodo estivo (Giugno-Settembre). Ampliamenti rispetto all'area minima e/o all'estensione temporale costituiscono aspetti premiali nelle procedure selettive.
- ✓ i dati circa gli utilizzi della mobilità e il suo funzionamento devono essere messi a disposizione all'Amministrazione. Devono inoltre essere rese accessibili le informazioni necessarie da parte delle piattaforme di integrazione dei servizi di mobilità.

5. Circolazione e sosta dei veicoli in sharing

5.1 Biciclette e monopattini

L'uso dei veicoli in sharing è consentito su tutta la viabilità urbana compresa all'interno del territorio comunale nella quale è consentito il transito delle biciclette, con esclusione di quelle a maggior concentrazione turistica attorno al complesso monumentale del Duomo (zona C).

Per i monopattini in ambito extraurbano è consentito l'uso solo lungo le piste ciclabili in sede separata.

Il rilascio e la sosta dei veicoli in sharing potrà avvenire:

- nel Centro Storico nelle sole zone perimetrate e individuate dalla apposita segnaletica ;
- nel resto del territorio comunale, a bordo delle strade dove la sosta è consentita, ovvero negli spazi attrezzati per la sosta delle biciclette, moto e ciclomotori.

La sosta sui marciapiedi o nelle aree pedonali è tollerata solo all'esterno del Centro Storico (zona B) e in assenza nelle immediate vicinanze di spazi attrezzati per la sosta di moto e/o biciclette. La sosta dovrà avvenire sempre con cavalletto abbassato, senza cioè appoggiare il veicolo a muri o altri manufatti.

In ogni caso i veicoli non devono rappresentare ostacolo o pericolo per la circolazione dei pedoni, e in particolare dei disabili motori o ipovedenti, non devono arrecare disturbo alle attività presenti e non possono mai ridurre lo spazio libero di transito pedonale al di sotto di 1,5 m.

Il rispetto delle regole suddette dovrà essere controllato dall'operatore impedendo la chiusura del noleggio al di fuori dei corretti punti di rilascio e richiedendo al termine del noleggio una fotografia che attesti il corretto posizionamento del veicolo.

I limiti di velocità dei veicoli in sharing, da imporre attraverso la regolazione automatica dei veicoli, dovranno essere:

- 6 km/h in: piazza Vittorio Emanuele II, Corso Italia, ponte di Mezzo, Borgo Stretto, via Oberdan, via U. Dini, piazza dei Cavalieri, via Corsica, via dei Mille, piazza delle Vettovaglie, piazza San Omobono, via Cavalca, piazza Dante, piazza Torricelli;
- 20 km/h in tutto il resto del territorio comunale;
- 0 km/h (conduzione a mano) in zona C

5.2 e-Scooter

Gli e-scooter devono rispettare le normali regole di circolazione e sosta previste nel Codice della Strada relativamente ai veicoli motorizzati.

Devono in particolare rispettare il divieto assoluto di sosta sui marciapiedi. A tal fine l'operatore dovrà richiedere al termine del noleggio una fotografia che attesti il corretto posizionamento del veicolo.

L'eventuale identificazione di punti ove concentrare la presa e rilascio dei veicoli è lasciata alla discrezione dell'operatore. La possibilità di identificare e delimitare tali punti con segnaletica verticale e orizzontale è subordinata all'autorizzazione del Comune e al pagamento della relativa COSAP.

6. Altre prescrizioni

6.1 Identificazione dei veicoli

Tutti i veicoli utilizzati per il servizio dovranno essere identificati da un codice univoco, chiaramente leggibile dall'esterno, che consenta di risalire agli utenti che lo hanno utilizzato quando questo sia reso necessario a seguito di infrazioni o sinistri.

6.2 Rimozione veicoli in sosta irregolare

La presenza di veicoli in sosta irregolare viene segnalata dai soggetti autorizzati (polizia municipale, Pisamo) all'operatore, il quale dovrà rimuoverli entro i tempi massimi specificati nel Capitolato.

In caso di soste particolarmente disturbanti o pericolose, ovvero in assenza di un tempestivo intervento da parte dell'operatore, i veicoli potranno essere rimossi dall'Amministrazione comunale direttamente o per tramite di soggetti da essa incaricati.

In questo caso verrà irrogata all'operatore la relativa sanzione oltre al rimborso delle spese di rimozione e custodia del veicolo.

6.2 Servizi finalizzati integrativi

L'operatore potrà in regime di mercato libero stipulare accordi con altri soggetti, sia pubblici che privati, al fine di fornire servizi finalizzati, cioè esclusivamente destinati a specifici gruppi di utenti. I veicoli utilizzati per i servizi finalizzati dovranno essere chiaramente distinguibili da quelli utilizzati per il servizio pubblico.

6.3 Aggiornamento del regolamento

Le dimensioni e le caratteristiche delle flotte, così come le altre prescrizioni, saranno periodicamente rivalutate sulla base delle esperienze acquisite e potranno portare a una revisione del presente regolamento, anche in corso di validità degli affidamenti, per inserire modifiche migliorative che non pregiudichino l'economicità di gestione delle attività, ovvero per adottare provvedimenti conseguenti a gravi ed evidenti problemi di sicurezza, ordine pubblico o decoro urbano.

Allegati: azzonamento del territorio comunale



