



COMUNE DI PADOVA

Codice Fiscale e P. IVA 00644060287

SETTORE URBANISTICA SERVIZI CATASTALI E MOBILITA'

SERVIZIO MOBILITA' E TRAFFICO

Via Frà Paolo Sarpi, 2 - 35138 PADOVA

Telefono 049.8204814

PEC: mobilita@pec.comune.padova.it

RELAZIONE TECNICO - ECONOMICA

per il servizio sperimentale di bike sharing a flusso libero (free floating) nel territorio del Comune di Padova

IL BIKE SHARING DI PADOVA.

Il bike sharing è una modalità di spostamento tra quelle che compongono la mobilità sostenibile ed è finalizzato a servire spostamenti per lo più di breve percorso in ambito urbano, spesso in sinergia con altre modalità di trasporto.

Il primo sistema bike sharing di Padova, attivo dal 2013 ed in scadenza nel 2021, funziona con 265 biciclette in gran parte a pedalata tradizionale ma anche a pedalata assistita, dislocate in diverse stazioni fisse di ricovero (28) del territorio urbano.

Una volta effettuato il prelievo, al termine del periodo d'uso l'utente deve riconsegnare la bicicletta esclusivamente in una delle stazioni del sistema.

Le stazioni sono prevalentemente concentrate in centro storico e quelle maggiormente utilizzate riguardano la Stazione ed i comparti universitari mentre, a parte poche eccezioni, non sono presenti nei quartieri esterni

Il numero massimo di abbonamenti, con oltre 2000 utenti, si è raggiunto nel 2015.

Il relativo investimento ha usufruito di fondi appositamente reperiti mediante concorso e finanziamento del Ministero dell'Ambiente, fondi UE, e Camera di Commercio, senza quindi alcun finanziamento da parte del Comune di Padova, neppure per la gestione e la manutenzione, a parte la messa a disposizione di spazi pubblicitari per ca. 250 mq..

Le tariffe applicate risultano sostanzialmente rappresentate dall'abbonamento annuale, particolarmente favorevole di 25 €/anno (con agevolazioni per gli studenti universitari) e dalla gratuità della prima mezzora di spostamento, condizioni, che, insieme, coinvolgono oltre il 95% della totalità di prese e spostamenti effettuati dagli utenti

Con questa caratterizzazione, il servizio, pur mediamente apprezzato dai cittadini, ha però incontrato progressivamente difficoltà gestionali, conseguenti soprattutto al precario equilibrio economico offerto dal servizio.

Tuttavia, insieme alla ricerca del suo mantenimento in efficienza ed alla sua promozione, il servizio di bike sharing a Padova ha ricevuto e può beneficiare di ulteriori supporti di sviluppo:

- il progetto europeo Velocittà, con il quale sono state verificate e acquisite esperienze di altri operatori per servizi analoghi;
- il PUMS Co.Me.Pa., in fase d'approvazione;
- il nuovo BiciMasterPlan, in fase d'approvazione.

Il PUMS, in particolare, comprendendo tra i propri obiettivi quello del raddoppio della quota modale complessiva della bicicletta rispetto al valore attuale (17%), indirettamente implica che anche la modalità "sharing" subisca un incremento corrispondente.

Il nuovo BiciMasterPlan, in corso di redazione, inoltre, prevedendo l'ampliamento e il completamento della rete ciclabile soprattutto lungo le principali strade radiali del centro abitato, crea i presupposti anche per uno sviluppo del servizio di bike sharing.

LIMITI E CRITICITA' DEL SISTEMA TRADIZIONALE.

Un primo limite dimostrato dall'attuale sistema bike sharing di Padova risiede nella difficoltà, dovuta a varie cause, di aumentare la dotazione delle stazioni nel centro storico.

Una prima causa è il costo dell'investimento iniziale che, per la sua entità, rende il sistema rigido, concentrato solo nell'area centrale e difficilmente modulabile ed integrabile con i quartieri più esterni.

Una seconda causa è che la localizzazione di nuove stazioni deve tener conto della scarsità degli spazi disponibili. Nuove stazioni dovrebbero infatti affrontare la limitatezza geometrica degli spazi a disposizione, oltre ad ottemperare le prescrizioni di tutela architettonica e paesaggistica che vigono in molti ambiti del centro storico.

Un altro limite dimostratosi durante la vita del servizio, fino ad oggi, consiste nella rigidità della dotazione degli stalli di sosta, soprattutto se questa si abbina ad alcune criticità operative del servizio.

A titolo di esempio, è risultata non performante in particolare la stazione del piazzale Stazione (la più importante del sistema), trovata spesso vuota da chi deve prelevare, ma anche talvolta piena da chi deve restituire, nonostante il servizio di distribuzione avvenga con regolarità, nonché l'obsolescenza delle biciclette originarie che usufruiscono di un rinnovamento insufficiente.

LA MODALITA' FREE FLOATING.

Il free floating è una tipologia di bike sharing basata su un sistema "a flusso libero", in cui le biciclette non sono dislocate – nei periodi di non utilizzo – presso stazioni fisse ma liberamente sul territorio dove si svolge l'operatività del servizio da parte del gestore.

La mancanza di stazioni sul territorio comunale, e quindi in particolare nel centro storico, supera il primo limite sopra descritto, quello della difficile espandibilità del sistema attuale, che peraltro si può ottenere e meglio regolamentare con i nuovi sistemi di geolocalizzazione esistenti

Con la modalità free floating si supera poi anche il secondo limite, quello della disponibilità delle biciclette o degli stalli liberi nelle stazioni.

Oltre a ciò, con la modalità free floating la città di Padova ha la possibilità di offrire il servizio di bike sharing in modo diffuso anziché puntuale anche nelle aree urbane periferiche, finora non servite dal sistema. In esse, dove per propria natura la domanda è diradata, l'offerta di stazioni tradizionali sottoutilizzate non sarebbe economicamente sostenibile.

CARATTERISTICHE E DIMENSIONAMENTO DEL SISTEMA

Affinchè il sistema risulti economicamente sostenibile è necessario, in particolare, che il suo dimensionamento raggiunga strutturalmente la "massa critica". A tal fine, anche alla luce delle esperienze più recenti che hanno il vantaggio di aver fatto tesoro di precedenti esperienze negative in altre realtà, anche internazionali, si ritiene che la quantità di bici e l'estensione di attuazione del servizio debbano risultare notevolmente aumentati rispetto alla situazione esistente:

Nella prima fase si prevede di installare 500 biciclette da utilizzare sia nell'area centrale più estesa del centro storico (raggio di circa 2 km), sia nei quartieri esterni, almeno entro una distanza di 4 km. dal centro.

Tra gli obiettivi che ci si pone sulla strutturazione della domanda, quelli maggiormente influenti sulla sostenibilità economica del sistema sono i seguenti:

- quantità annua di abbonamenti lunghi (annuali, semestrali): 3.000;
- quantità annua di abbonamenti brevi (settimanali, week-end): 2.000

Il modello tariffario dev'essere in linea con quello di esperienze analoghe e deve contestualmente produrre, come risultato, l'aumento della domanda e l'intensificazione dell'utilizzo rispetto al sistema attuale.

SOSTENIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA DEL PROGETTO E VALUTAZIONE DELLE RISORSE NECESSARIE

Valore stimato della concessione di servizi: € 450.000,00 (Iva esclusa)

Corrispettivo annuo stimato che il Comune di Padova deve assicurare all'affidatario per garantire l'equilibrio economico della concessione di servizi (soggetto a ribasso in fase di gara): € 100.000,00 (Iva esclusa).

Non sono previsti rischi da interferenze quindi gli oneri per la sicurezza vengono considerati pari a zero.

Per definire la spesa necessaria a sostenere il progetto si analizzano le 2 componenti del costo del sistema: iniziale e di esercizio.

Per costo iniziale si intende quello relativo a:

- la fornitura delle biciclette;
- la fornitura di eventuali dotazioni del sistema diverse dalle biciclette (rastrelliere, pannelli segnaletici, ..);
- l'acquisto e installazione dei sistemi di back office (sistema di bigliettazione, software, centrale di controllo, ...);
- le attrezzature per la manutenzione delle biciclette, il magazzino dei ricambi e i veicoli per il riequilibrio delle biciclette;
- lo sviluppo del sito web;
- la campagna di marketing per il lancio del servizio.

Si precisa che tutti gli elementi del sistema forniti dal concessionario resteranno al termine del contratto di proprietà dello stesso.

Si stima che il costo iniziale di allestimento del sistema ammonti parametricamente a 500,00 euro per ogni bicicletta messa a disposizione.

Per costo di esercizio si intende quello per:

- le spese del personale
- le spese per le attività di manutenzione e riparazione delle biciclette;
- le spese per la manutenzione dei mezzi e delle attrezzature per lo svolgimento del servizio;
- la redistribuzione delle biciclette;
- i costi di gestione del back office (diritti di licenza per i software, assicurazioni, ...).

Si prevede un costo parametrico di esercizio di 350,00 euro/anno per ogni bicicletta.

Per la copertura dei costi d'esercizio il concessionario potrà disporre dei ricavi tariffari, che si stima possano arrivare alla quota annua del 70% dei costi d'esercizio annui.

Si riporta di seguito il quadro economico così calcolato.

| n° d'ordine | descrizione | algoritmo | importo (€) |
|-------------|--|---------------------------------------|-------------|
| 1 | costo iniziale di allestimento del sistema (fornitura bicicletta, fornitura e predisposizione stalli di aggancio, acquisto e installazione dei sistemi di back office, ...) suddiviso per anno | $500,00 \times 500 / 5 = 50.000,00$ | -50.000,00 |
| 2 | costo operativo annuo | $350,00 \times 500 = 175.000,00$ | -175.000,00 |
| 3 | ricavi tariffari annui | $175.000,00 \times 0,71 = 125.000,00$ | 125.000,00 |
| | | sommano | -100.000,00 |

Il Comune ha rilevato che le somme massime necessarie per garantire l'equilibrio complessivo della concessione sono pari a 100.000,00 euro all'anno.

OBBLIGHI CONTRATTUALI

- l’Affidatario è soggetto alla piena osservanza di Leggi e Regolamenti in materia di appalti pubblici in particolare concessione di servizi pubblici, sicurezza e salute dei lavoratori;
- tempo contrattuale 12 mesi dalla sottoscrizione del contratto;
- l’Affidatario deve essere in possesso di polizza di responsabilità civile verso terzi contro la responsabilità per danni causati a terzi nel corso dell’esecuzione della concessione di servizi con un massimale complessivo di polizza non inferiore a € 5.000.000,00 nonché un massimale per sinistro di € 500.000,00, senza esclusione di rischi ad eccezione di quelli previste dalla normativa vigente;
- la polizza dovrà contenere l’espressa rinuncia da parte della compagnia assicuratrice ad ogni azione di rivalsa nei confronti del Comune di Padova;
- cauzione: l’affidatario è tenuto a versare prima della sottoscrizione del contratto l’importo di € 100.000,00, a titolo di garanzia, anche con polizza fidejussoria, per i danni arrecati durante l’occupazione del suolo pubblico.

INFORMAZIONI COMPLEMENTARI

Sono a carico dell’affidatario le spese contrattuali inerenti e conseguenti (bollo, registrazione in caso d’uso).

Si richiama l’attenzione su quanto disposto dal D.Lgs. 50/2016 per quanto concerne le clausole di esclusione.

L’Amministrazione si riserva la facoltà di addivenire o meno, in toto o in parte, all’affidamento della concessione di servizi oggetto della presente procedura.