



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

Prot. vedi timbro digitale
Fasc.: 2021/XI.2.1/370.1

Oggetto: Affidamento in concessione dei servizi di bike e monopattini elettrici in sharing nel Comune di Venezia.

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO

Premesse

- è compito dello Stato e degli Enti pubblici locali promuovere politiche di sviluppo sostenibile che garantiscano la salvaguardia dell'ambiente in cui vive ed opera l'uomo, a beneficio delle generazioni presenti e future, guidate da un'appropriata azione amministrativa;
- uno dei capisaldi delle politiche di miglioramento della qualità dell'aria e della mobilità urbana e metropolitana è la sharing mobility che consente l'utilizzo di mezzi di trasporto individuali condivisi accessibili a tutta la collettività in alternativa ai classici mezzi di trasporto pubblico e ai veicoli privati;
- con Deliberazione di Giunta Comunale n. 374 del 4 novembre 2019 è stata approvata la Documentazione Preliminare funzionale alla Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) della Città di Venezia la quale, tra le misure strategiche previste per ampliare l'offerta di servizi di mobilità nonché a contributo della soluzione dei problemi del traffico e della sosta, incentiva lo sviluppo dei servizi integrativi di trasporto e nella fattispecie il potenziamento e l'evoluzione dei servizi di sharing mobility verso soluzioni sempre più capillari e funzionali;
- il Comune di Venezia mette a disposizione della cittadinanza i servizi in sharing riconoscendone il valore ambientale e collettivo già dal 25/05/2020;
- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), che ha ottenuto il parere VAS n. 21 in data 06.02.2025, incentiva lo sviluppo dei servizi integrativi di trasporto e nella fattispecie il potenziamento e l'evoluzione dei servizi di *sharing mobility* verso soluzioni sempre più capillari e funzionali;
- con Deliberazione di Giunta Comunale n.121 del 30/05/2023 si è espressa la volontà di allineare temporalmente le scadenze dei servizi di sharing mobility (bike, monopattini e car sharing) al fine di non escludere la possibilità di affidare un unico servizio che li potesse comprendere tutti. Tuttavia, con successiva Deliberazione di Giunta comunale n.119 del 19/06/2025, si è ritenuto di mantenere la gestione del car sharing distinta rispetto ai servizi di bike sharing e monopattini in sharing in quanto apparivano ancora differenti sia il target di utilizzatori che la localizzazione degli stalli di sosta;



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

- nelle more della conclusione delle procedure funzionali all'individuazione di un nuovo concessionario, con le seguenti determinazioni dirigenziali sono stati prorogati i servizi in essere e precisamente:
 - con determina dirigenziale n. 1307 del 27/06/2025, è stato rinnovato l'affidamento in concessione del servizio di Bike sharing a flusso libero nel Comune di Venezia fino al 31/01/2026;
 - con determina dirigenziale n. 1309 del 27/06/2025, è stata prorogata l'attività di car sharing nel Comune di Venezia fino al 31/01/2026;
 - con determina dirigenziale n. 1310 del 27/06/2025, è stata prorogata l'attività di noleggio di monopattini elettrici in sharing nel territorio del Comune di Venezia fino al 31/01/2026;
- sulla scorta della Deliberazione di Consiglio Comunale n.44 del 30/10/2025, il servizio di bike sharing e monopattini in sharing si è configurato come servizio pubblico locale a rilevanza economica, essendo necessario un contributo pubblico al fine di garantire l'accessibilità fisica ed economica, la continuità, la non discriminazione, la qualità e la sicurezza necessarie per assicurare la soddisfazione dei bisogni delle comunità locali e per garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale;

Quadro normativo di riferimento

- il D.Lgs. n. 201/2022, avente ad oggetto il riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica;
- il Decreto della Direzione Generale per il mercato, la concorrenza, la tutela del consumatore e la normativa tecnica n. 639 del 31 agosto 2023 del Ministero delle imprese e del made in Italy (MIMIT);
- il Decreto Direttoriale del 16 maggio 2025 del Ministero delle imprese e del made in Italy (MIMIT), avente ad oggetto la regolazione del settore dei servizi pubblici locali non a rete di rilevanza economica;
- la legge n. 160/2019 e s.m.i.;
- la legge n. 207/2024 (Legge di bilancio 2025);
- l'art. 177 del Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. n. 36/2023), che definisce la concessione di servizi come un contratto a titolo oneroso stipulato per iscritto mediante il quale una o più stazioni appaltanti o enti concedenti affidano la prestazione e la gestione di servizi a uno o più operatori economici, riconoscendo loro il diritto di sfruttare economicamente i servizi oggetto del contratto, con trasferimento del rischio operativo;
- gli artt. 176 e ss. del D.Lgs. n. 36/2023 che disciplinano le procedure di affidamento dei contratti di concessione di servizi da parte delle amministrazioni aggiudicatrici;
- il D.Lgs n. 267/2000 e s.m.i. (Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali – T.U.E.L.).



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

Descrizione intervento e obiettivi

Con Deliberazione n. 44 del 30/10/2025 il Consiglio Comunale ha approvato di istituire, ai sensi e per gli effetti delle previsioni dell'art. 10 comma 4 del decreto legislativo n. 201/2022, il servizio di monopattini in sharing come servizio pubblico locale a rilevanza economica da affidarsi unitariamente al servizio di bike sharing, nonché di affidare tramite un'unica procedura di concessione ad evidenza pubblica a terzi i servizi di bike sharing e monopattini in sharing.

Con la Deliberazione n. 44 del 30/10/2025 il Consiglio Comunale ha inoltre approvato:

- la relazione redatta ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. n. 201/2022 dal Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile;
- di dare mandato alla Giunta Comunale di approvare lo schema di contratto di servizio posto a base della procedura di gara;
- di dare atto che la compensazione economica da porre a base di gara è stimata in € 182.951,00 annui (oneri fiscali esclusi), pari a € 223.200,22 annui, per un periodo di 48 mesi - 4 anni);
- che la compensazione economica, le tariffe e gli obblighi di servizio, possano essere variati, anche in corso di validità dell'affidamento, al configurarsi di eventi sopravvenuti straordinari e imprevedibili, ivi compreso il mutamento della normativa o della regolazione di riferimento, purché non imputabili al Concessionario, in grado di incidere in modo significativo sull'equilibrio economico - finanziario dell'operazione;
- di approvare le modalità di determinazione delle tariffe, in ottemperanza a quanto disposto nell'art. 26 del d. lgs. n. 201/2022, come dettagliato nella Relazione ex art. 14;
- di dare atto che le tariffe saranno determinate all'esito della procedura di gara demandandone alla Giunta Comunale la successiva approvazione;

Inoltre, nella succitata Relazione ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. n. 201/2022 si evidenzia che il servizio prestato dal Concessionario, al fine di assicurare i requisiti di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, dovrà garantire, a fronte del corrispettivo erogato:

- un servizio operativo tutti i giorni, ventiquattro ore al giorno, con tariffe accessibili entro gli importi approvati dall'Amministrazione comunale;
- un servizio capillare, facilmente fruibile, con mezzi sicuri ed in ottimo stato di manutenzione e che non comporti utilizzo di nuove infrastrutture;
- un servizio che incentivi i comportamenti maggiormente virtuosi con riferimento alla disciplina della sosta dei mezzi, che devono essere resi disponibili e ricollocati negli spazi appositamente destinati ai servizi in sharing al fine di garantire il decoro urbano ed il



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

rispetto degli spazi pubblici, fatta salva l'individuazione da parte dell'Amministrazione Comunale di eventuali aree destinate al free floating, sempre nel rispetto del Codice della Strada vigente e di quanto previsto dal Disciplinare Tecnico, documento che viene qui espressamente richiamato, ancorché non materialmente allegato, e inteso quale parte integrante e sostanziale della presente Relazione;

- fornire dati puntuali sull'utilizzo del servizio e i relativi incassi, per il continuo monitoraggio e lo studio di interventi migliorativi, nonché per valutare opportunità di integrazione con altre modalità di trasporto al fine di ridurre l'utilizzo dell'auto privata;
- consentire un'attività periodica di monitoraggio delle dinamiche di utilizzo del servizio, al fine di evitarne un utilizzo improprio, anche attraverso il ripristino, con estensione temporale e territoriale delle ordinanze di sicurezza urbana ex art. 54 del TUEL;
- sviluppare campagne sistematiche di comunicazione/promozione dei servizi e svolgere una indagine "customer satisfaction" dopo il primo anno di esercizio;
- partecipare a eventi sulla mobilità sostenibile organizzati dalla Amministrazione Comunale;
- attivare un servizio di call center per l'assistenza alla clientela;
- essere disponibile ad ampliare il servizio ai Comuni contermini sulla base di specifici accordi da stipulare tra Comune di Venezia, Comuni richiedenti e Concessionario.

Alla luce di quanto sopra, il Comune di Venezia intende:

- consolidare e integrare i servizi di sharing mobility in un sistema unico;
- unificare in un'unica concessione i tre segmenti:
 1. biciclette muscolari;
 2. biciclette elettriche;
 3. monopattini elettrici;
- affidare la gestione integrata a un unico operatore tramite gara pubblica;
- stabilire la durata del contratto a quattro anni.

Stato attuale del servizio

Dal 2020 il Comune di Venezia ha attivato servizi di bike sharing e monopattini in sharing, riconoscendone il valore ambientale e sociale. In particolare, sono stati avviati:

- il servizio di bike sharing, con circa 1.000 biciclette muscolari ed elettriche e 160 stalli;
- il servizio di monopattini in sharing, con una flotta di circa 500 mezzi.



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

Sulla base dell'esperienza maturata, l'Amministrazione intende consolidare e integrare tali servizi in un'unica concessione, comprendente biciclette muscolari, biciclette elettriche e monopattini elettrici, da affidare mediante procedura di evidenza pubblica per la durata di quattro anni.

I servizi di bike e monopattini in sharing vengono riconosciuti come:

- soluzioni per il trasferimento dell'ultimo miglio;
- alternative all'auto privata;
- complementari al trasporto pubblico;
- flessibili temporalmente (non vincolati a orari o fermate fisse);
- convenienti per l'utente, che evita costi di acquisto e manutenzione e rischi di furto.

La mobilità urbana contemporanea richiede servizi di trasporto condiviso sempre più diversificati, facilmente accessibili, capillari e di qualità.

Oggi i servizi in sharing (bici e monopattini elettrici) rappresentano una vera e propria evoluzione rispetto al passato, grazie a una serie di innovazioni che ne migliorano l'efficienza, la fruibilità e la sostenibilità economica:

- assenza di infrastrutture fisse: le biciclette sono dotate di un lucchetto intelligente, controllabile anche tramite smartphone attraverso un'app dedicata, e realizzato con materiali ad alta resistenza;
- accessibilità immediata: grazie alla gestione tramite app, l'utente può accedere rapidamente al servizio, senza procedure di iscrizione complesse;
- impatto visivo e diffusione capillare: il design accattivante e i costi di gestione favoriscono un'elevata presenza sul territorio, rendendo il servizio facilmente riconoscibile e promuovendone l'utilizzo;
- assistenza elettrica: la disponibilità di biciclette a pedalata assistita consente spostamenti più rapidi e copertura di distanze maggiori, ampliando la platea degli utenti potenziali.

Passaggio al modello station-based

Nel corso dell'attuale servizio sono emersi alcuni possibili elementi di miglioramento, riconducibili principalmente alle caratteristiche della gestione dei mezzi secondo il modello free-floating. In particolare, la possibilità di rilasciare i mezzi in aree non specificamente dedicate ha richiesto un costante presidio del territorio per contenere eventuali criticità legate a questioni di ordine urbano, di posizionamento non autorizzato dei mezzi, nonché di ingombro non controllato degli spazi pubblici. Inoltre, le attività di recupero e riequilibrio dei



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

mezzi, tipiche del modello free-floating, hanno comportato un impatto non trascurabile sull'efficienza operativa complessiva del servizio, evidenziando l'opportunità di valutare soluzioni alternative più strutturate, come il modello station-based.

Il passaggio al modello station-based è stato individuato pertanto come soluzione strategica per superare le criticità riscontrate. Questo approccio consente di garantire maggiore ordine e decoro urbano grazie alla presenza di stazioni dedicate e ben riconoscibili. Allo stesso tempo, un modello station-based facilita la gestione operativa del servizio, rendendo più efficiente il riequilibrio delle flotte e assicurando una maggiore disponibilità dei mezzi per gli utenti. Infine, la presenza di stazioni fisse contribuisce ad aumentare la visibilità e la riconoscibilità del servizio sul territorio, favorendo una migliore percezione da parte della cittadinanza e incentivandone l'utilizzo.

Documenti a base di gara

- Relazione ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs n. 201/2022;
- Bando di gara;
- Disciplinare tecnico e relativi allegati;
- Schema di contratto;
- Schema di domanda di partecipazione;
- Informativa privacy;

Oggetto della concessione e importo

Oggetto della concessione è l'esercizio di un servizio pubblico di mobilità in sharing per il Comune di Venezia, da attuarsi con biciclette sia elettriche che muscolari e con monopattini.

Il servizio richiesto prevede la riduzione al minimo delle aree free floating e un aumento degli stalli dedicati (senza la previsione di stazioni di aggancio obbligato dei veicoli), a favore di un servizio station-based più ordinato e sicuro.

Descrizione servizio	CPV	P (principale) S (secondaria)	Importo base gara
Servizi di trasporto pubblico terrestre	60112000-6	P	€ 182.951,00 (oneri fiscali esclusi)



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

Il valore economico della concessione è calcolato, ai sensi dell'art. 179 del D.Lgs. 36/2023, come fatturato totale del Concessionario stimato per l'intera durata del servizio. Tale importo è stato desunto sulla base degli incassi diretti e indiretti oltre alla compensazione economica di concessione necessari per garantire l'equilibrio economico della gestione e all'esenzione dal pagamento del canone di occupazione del suolo pubblico, sommati per i quattro anni previsti di durata della concessione. Il valore della concessione viene quindi stimato in € 3.044.498,00. Si precisa che tale stima ha un mero valore indicativo per i concorrenti che si assumono appieno, in caso di aggiudicazione, l'onere dell'alea economico-finanziaria (rif. art 177 del D Lgs. 36/2023) del servizio in concessione.

Pertanto, al fine di consentire il raggiungimento dell'equilibrio, viene previsto a base gara una compensazione economica annua di € 182.951,00 (oneri fiscali esclusi, pari a € 223.200,22 oneri compresi) per un periodo di quattro anni, per un importo complessivo stimato di € 731.804,00 oneri fiscali esclusi.

Si attesta che, per la presente concessione, non sono previsti oneri per la sicurezza dovuti a rischi da interferenza ai sensi del D.Lgs. n. 81/2008. Le attività di sharing si svolgono infatti prevalentemente su suolo pubblico e non presentano elementi di contatto con i processi lavorativi dell'Ente. Inoltre, i locali e i mezzi necessari alla gestione delle flotte rimangono nell'esclusiva disponibilità giuridica del Concessionario. Per quanto riguarda l'utilizzo delle eventuali attrezzature fornite dal Concedente, nello specifico le rastrelliere, queste risultano conformi alle normative vigenti. Al fine di garantire il necessario coordinamento, le parti si impegnano a comunicare tempestivamente via mail o verbale eventuali inagibilità delle sopra citate attrezzature. In caso di subappalto, la redazione del DUVRI e la gestione dei relativi costi ricadranno esclusivamente nel rapporto tra appaltatore e subappaltatore, restando a carico del concessionario i soli oneri aziendali propri della natura del servizio.

I costi della manodopera, sulla scorta della precedente Concessione, sono stimati indicativamente nella misura del 30% del valore totale della concessione (3.044.498,00).

Suddivisione in lotti

Ai sensi dell'art. 58 del Codice degli Appalti, si precisa che la concessione è costituita da un unico lotto poiché il servizio non è efficacemente frazionabile per il conseguimento delle migliori condizioni sia economiche che di risultato e in particolare il lotto unico consente di conseguire maggiori economie di scala, con conseguente riduzione delle tariffe pagate dall'utenza e dalla compensazione economica pubblica, e permette una maggiore efficienza e gestione del rapporto contrattuale con un unico interlocutore, mentre la frammentazione del rapporto contrattuale con più contraenti comporterebbe per il Comune un significativo dispendio di risorse sia in termini temporali che di risorse umane. Dal punto di vista del



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

risultato, inoltre, il frazionamento potrebbe determinare una disomogeneità nella erogazione del servizio che vuole essere garantito a tutti gli utenti in modo uguale.

CODICI CPV: servizi di trasporto pubblico terrestre - 60112000-6.

La descrizione dei servizi oggetto di concessione mediante i codici CPV è stata effettuata mediante la scelta dei codici più aderenti, ma risulta necessariamente approssimata in quanto non esiste un codice CPV corrispondente ai servizi di bike e monopattini in sharing.

Requisiti di partecipazione

Il contratto collettivo nazionale di lavoro (CCNL) applicato al personale dipendente impiegato nell'attività prevalente oggetto della concessione (servizi di trasporto pubblico terrestre) è il seguente: Terziario, Distribuzione e Servizi – H011.

L'operatore economico che adotta un CCNL diverso da quello indicato, inserisce la dichiarazione di equivalenza delle stesse tutele economiche - normative per i propri lavoratori e per quelli in subappalto.

Il Concessionario è dunque tenuto a garantire l'applicazione del contratto collettivo nazionale e territoriale di cui al punto precedente. In alternativa, il concessionario è tenuto a garantire l'applicazione di un altro contratto che garantisca le stesse tutele economiche e normative per i propri lavoratori e per quelli in subappalto.

Ferma restando la necessaria armonizzazione con la propria organizzazione e con le esigenze tecnico organizzative e di manodopera previste nel nuovo contratto, il Concessionario è tenuto a garantire la stabilità occupazionale del personale impiegato nel servizio oggetto della concessione.

Il soggetto operatore si impegna, a pena di esclusione, in caso di aggiudicazione del contratto, ad assicurare:

- una quota pari ad almeno il 30% di occupazione giovanile rispetto alle assunzioni necessarie per l'esecuzione del contratto o per la realizzazione di attività ad esso connesse o strumentali;
- una quota pari ad almeno il 30% di occupazione femminile rispetto alle assunzioni necessarie per l'esecuzione del contratto o per la realizzazione di attività ad esso connesse o strumentali;

Gli operatori economici che occupano un numero pari o superiore a quindici dipendenti e non superiore a cinquanta, non tenuti alla redazione del rapporto sulla situazione del personale, ai



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

sensi dell'articolo 46 del decreto legislativo 11 aprile 2006, n. 198, sono tuttavia tenuti, entro sei mesi dalla conclusione del contratto, a consegnare una relazione di genere sulla situazione del personale maschile e femminile in ognuna delle professioni ed in relazione allo stato di assunzioni, della formazione, della promozione professionale, dei livelli, dei passaggi di categoria o di qualifica, di altri fenomeni di mobilità, dell'intervento della Cassa integrazione guadagni, dei licenziamenti, dei prepensionamenti e pensionamenti, della retribuzione effettivamente corrisposta. L'operatore economico è altresì tenuto a trasmettere la relazione alle rappresentanze sindacali aziendali e alla consigliera e al consigliere regionale di parità.

Gli operatori economici che occupano un numero di dipendenti pari o superiore a quindici sono tenuti, entro sei mesi dalla conclusione del contratto, a consegnare al Concedente una relazione che chiarisca l'avvenuto assolvimento degli obblighi previsti a carico delle imprese dalla legge 12 marzo 1999, n. 68, e illustri eventuali sanzioni e provvedimenti imposti a carico delle imprese nel triennio precedente la data di scadenza della presentazione delle offerte. L'operatore economico è altresì tenuto a trasmettere la relazione alle rappresentanze sindacali aziendali.

Termini per l'espletamento dell'incarico

L'affidamento dei servizi in sharing sarà concesso per un periodo di 48 mesi. Non è ammessa proroga come previsto dall'art. 178 comma 5 del D. Lgs. n. 36/2023.

Qualora si verificassero eventi sopravvenuti straordinari e imprevedibili, ivi compreso il mutamento della normativa o della regolazione di riferimento, purché non imputabili al concessionario, in grado di incidere in modo significativo sull'equilibrio economico – finanziario dell'operazione, l'Amministrazione Comunale si riserva di applicare quanto previsto dall'art. 192 del D.lgs. n. 36/2023 in tema di revisione del contratto.

Inoltre, in applicazione analogica a quanto previsto dall'art. 120 co. 11 del D.Lgs. n. 36/2023, sarà consentito all'Amministrazione Comunale, per il tempo strettamente necessario alla conclusione della procedura, prorogare il contratto con il soggetto concessionario uscente.

Modalità di aggiudicazione e calcolo dei punteggi

L'affidamento all'operatore economico avverrà mediante procedura di gara ad evidenza pubblica (artt. 13, 71 e 186 del D.lgs. n. 36/2023), per la concessione del servizio pubblico locale.

In particolare, si ritiene di procedere all'individuazione del contraente mediante procedura aperta ai sensi dell'art. 71 del D.Lgs 36/2023, adottando quale criterio di aggiudicazione quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo ai sensi degli artt. 107 e ss. del D.Lgs. 36/2023.



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

L'offerta economicamente più vantaggiosa cui affidare l'appalto sarà valutata da parte della commissione di gara, sulla base dei criteri di valutazione riguardanti Offerta Tecnica (comprensiva di test drive come meglio specificato nei paragrafi successivi) e Offerta Economica, mediante attribuzione di punteggi ad ognuna delle offerte presentate, secondo la seguente distribuzione.

CRITERIO	MAX PUNTEGGIO
Offerta tecnica	90
Offerta economica	10
TOTALE	100 PUNTI

La distribuzione del punteggio complessivo tra offerta tecnica e offerta economica è definita in modo da attribuire prevalenza agli elementi tecnico qualitativi dell'offerta. Tale scelta è motivata dal fatto che la valorizzazione dell'offerta tecnica consente di premiare soluzioni di maggiore qualità, idonee a garantire livelli più elevati di servizio, favorendo un incremento dell'utilizzo del servizio stesso da parte dell'utenza. A sua volta, ciò porterà a ricadute positive sia in termini di miglioramento della qualità della vita urbana — anche con riferimento agli effetti sul microclima e alla riduzione delle emissioni di CO₂ — sia in termini di promozione del benessere psico-fisico dei cittadini.

La somma dei punteggi assegnati per l'Offerta Tecnica e l'Offerta Economica costituirà il punteggio finale per ciascun concorrente e determinerà la graduatoria per l'aggiudicazione della gara. Non saranno ammesse offerte condizionate, parziali, o in aumento rispetto ai valori massimi posti a base d'asta e si procederà alla verifica delle offerte anomale ai sensi dell'art. 110 del D.lgs. n. 36/2023.

In merito alla disciplina ambientale, si dà atto che per la presente concessione non risultano applicabili specifici Criteri Ambientali Minimi (CAM) ai sensi dell'art. 57 del D.Lgs. n. 36/2023, data la natura peculiare del servizio oggetto di concessione.

Criteri di aggiudicazione

La commissione di gara valuterà l'offerta di ciascun concorrente sulla base dei seguenti criteri e sub-criteri.



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

Di seguito si riportano i criteri di valutazione che dovranno essere applicati per la valutazione delle offerte pervenute, che dovranno essere redatte secondo l'ordine e le indicazioni riportati nella seguente tabella:

A.	Criteri tecnici quantitativi	Punti	Aspetti valutati
A.1	Offerta di e-bike attrezzate come cargo bike	Fino a 3	0.2 punti per ogni veicolo attrezzato, sino al punteggio massimo attribuito, da inserire nella flotta entro al massimo 90 giorni dall'avvio.
	Totale	3	
B.	Criteri tecnici qualitativi	Punti	Aspetti valutati
B.1	Gestione delle flotte (max 2 facciate in A4)	Fino a 10	Elementi migliorativi proposti per l'attività di gestione e riequilibrio della flotta rispetto a quanto previsto nel Disciplinare Tecnico, in particolare agli artt. 9, 10, 11, 12 e 15. Il criterio sarà valutato in relazione ai seguenti aspetti: - approccio logistico e organizzativo volto alla migliore gestione delle problematiche legate al riequilibrio della flotta (comprensivo dell'organizzazione delle squadre dedicate) (fino a 2 punti); - impatto ambientale del mezzo utilizzato per la gestione e riequilibrio delle flotte: • veicoli alimentati a diesel o benzina (0 punti); • veicoli bifuel alimentati a GPL o Metano (fino a 0,5 punti); • veicoli ibridi (MHEV / PHEV) (fino a 1 punto); • veicoli full electric (BEV / HEV) (fino a 2 punti);



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

			- frequenza del riequilibrio della flotta nell'area operativa secondo quanto indicato nel Disciplinare Tecnico (fino a 2 punti); - efficacia delle strategie e modalità di gestione inerenti alla tempestività e all'efficacia del recupero/rimozione di veicoli disturbanti/pericolosi/danneggiati/in sosta irregolare (fino a 2 punti); - soluzioni tecnologiche proposte per l'attività di gestione delle flotte finalizzate a offrire al Concedente un immediato controllo dell'effettiva attuazione degli interventi di gestione e riequilibrio della flotta (fino a 2 punti).
B.2	Strumenti per assicurare il corretto rilascio dei mezzi e i corretti comportamenti da seguire (max 2 facciate in A4 e valutazione durante il test drive)	Fino a 10	Efficacia, ragionevolezza e comprensibilità degli strumenti tecnologici e/o gestionali dedicati al rilascio dei mezzi e ai comportamenti da seguire. A tali fini, saranno valutati i seguenti aspetti: - semplicità e comprensibilità delle operazioni di sblocco, blocco e riconsegna dei mezzi (oltre a quanto stabilito dall'art. 12 del Disciplinare Tecnico) (fino a 2 punti); - efficacia della proposta relativa al sistema bonus/malus da applicarsi per incentivare il rilascio delle corse all'interno degli stalli dedicati (fino a 2 punti); - efficacia della proposta circa il raggiungimento dell'obiettivo di tutela degli spazi pubblici e del decoro urbano (fino a 3 punti); - completezza e adeguatezza delle strategie proposte per la gestione di comportamenti gravemente scorretti degli utenti (che l'operatore è in grado di documentare), incluse le modalità di eventuale sospensione dell'accesso ai servizi, nel rispetto dei principi di trasparenza, proporzionalità e ragionevolezza (fino a 3 punti).



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

B.3	Qualità dei veicoli (max 1 facciata per tipologia di veicolo in A4 e valutazione durante il test drive)	Fino a 18	A seguito di valutazione dell'offerta tecnica e del test drive, sarà attribuito, a ciascuno dei criteri sottoelencati, un punteggio complessivo comprensivo delle tre tipologie di veicoli (bici muscolare, e-bike e monopattino): - comfort e guidabilità dei mezzi (fino a 3 punti); - dimensione e adeguatezza della struttura dei veicoli rispetto alla conformazione della media delle strade e delle piste ciclabili del Comune di Venezia (fino a 3 punti); - dimensione e adeguatezza della struttura dei veicoli rispetto all'adattabilità alle diverse caratteristiche fisiche degli utenti (fino a 3 punti); - robustezza strutturale, stabilità e qualità costruttiva dei mezzi in termini sia di telaio che di accessori (compresa la stabilità del cavalletto) (fino a 3 punti); - efficacia delle caratteristiche dei veicoli volte a impedire l'uso irregolare dei mezzi (utilizzo del mezzo da parte di due o più persone in contemporanea) (fino a 3 punti); - precisione del sistema GPS installato su ciascun veicolo (fino a 3 punti).
B.4	Inclusività e fruibilità del servizio (max 2 facciate in A4)	12	Formulazione di almeno due proposte qualitative in grado di rendere il servizio inclusivo, accessibile e usufruibile al maggior numero possibile di profili di utenza attraverso soluzioni qualitative differenziate e dedicate agli stessi. Saranno in particolare esaminati, a titolo esemplificativo, agevolazioni speciali, opzioni di utilizzo gratuito o soluzioni qualitative per favorire l'intermodalità. In particolare, saranno valutate, in ordine di priorità:



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

			- l'efficacia delle proposte in merito al coinvolgimento e all'inclusione di più tipologie di utenza (fino a 7 punti); - la continuità temporale delle proposte durante tutto il periodo della concessione nei confronti degli utenti (fino a 3 punti); - la visibilità pubblica e chiarezza di accesso alle agevolazioni/offerte proposte (fino a 2 punti). La proposta non deve contenere elementi di commistione con altri elementi presentati nella parte dei criteri tecnici di tariffe applicate all'utenza.
B.5	Attività di formazione (max 4 facciate in A4)	4	Formulazione di una proposta ampia, adeguata ed efficace relativa ad attività di formazione rivolta ai diversi stakeholders del territorio inerenti all'uso corretto di bici e di monopattini, alla sharing mobility e all'esistenza di soluzioni intermodali per gli spostamenti sul territorio comunale, anche tramite l'organizzazione di eventi dedicati. In particolare, saranno valutate, in ordine di priorità: l'efficacia della tipologia e modalità di svolgimento dell'attività, il numero delle attività di formazione e il numero complessivo di beneficiari coinvolti.
B.6	Attività di promozione (max 4 facciate in A4)	10	Formulazione di una proposta ampia, adeguata ed efficace relativa ad attività di informazione, sensibilizzazione e promozione delle specificità del nuovo servizio in sharing (anche in relazione ai benefici della mobilità sostenibile) finalizzate al massimo coinvolgimento dell'utenza non ancora iscritta (con particolare riguardo ai residenti del Comune di Venezia e della Città Metropolitana), attraverso azioni visibili, concrete e attrattive durante l'intero periodo della concessione. In particolare, saranno valutate, in ordine di priorità: l'efficacia della tipologia e modalità di svolgimento dell'attività, il numero delle attività di



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

			promozione e il numero complessivo di beneficiari coinvolti.
B.7	App utente (max 2 facciate in A4 e valutazione durante il test drive)	3	Design dell'interfaccia, user friendliness, accessibilità, completezza, chiarezza e sicurezza per l'utente.
	Totale	70	
C.	Criteri tecnici di tariffe applicate all'utenza	Punti	Aspetti valutati
C.1	Tariffa base bici muscolari a consumo	2	Costo per una corsa singola di 20'. Si specifica come per "<u>tariffe di base</u>" debbano intendersi quelle applicate all'utente generico che intende fare una corsa singola, senza essere collegato a forme di accesso particolari come abbonamenti, offerte speciali, sconti o agevolazioni. La tariffa base è da intendersi al netto dei sovrapprezzi di dissuasione o di eventuali altri incentivi e comprensiva dei costi di sblocco, di eventuali prenotazioni e/o altri costi indiretti o accessori. Il punteggio sarà così definito sulla base della riduzione percentuale sulle tariffe massime stabilite nel Disciplinare Tecnico e nella Relazione ex art. 14 del D.lgs. n. 201/2022: - 0 – 29% di riduzione: 0 punti; - 30 – 35 % di riduzione: 1 punto; - 36 – 40 % di riduzione: 2 punti.
C.2	Tariffa base e-bike a consumo	2	Costo per una corsa singola di 15'. Si specifica come per "<u>tariffe di base</u>" debbano intendersi quelle applicate all'utente generico che



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

			intende fare una corsa singola, senza essere collegato a forme di accesso particolari come abbonamenti, offerte speciali, sconti o agevolazioni ecc. La tariffa base è da intendersi al netto dei sovrapprezzi di dissuasione o di eventuali altri incentivi e comprensiva dei costi di sblocco, di eventuali prenotazioni e/o altri costi indiretti o accessori Il punteggio sarà così definito sulla base della riduzione percentuale sulle tariffe massime stabilite nel Disciplinare Tecnico e nella Relazione ex art. 14 del D.lgs. n. 201/2022: - 0 – 29% di riduzione: 0 punti; - 30 – 35 % di riduzione: 1 punto; - 36 – 40 % di riduzione: 2 punti.
C.3	Tariffa scontata ordinaria mensile delle e-bike	4	L'abbonamento deve comprendere una proposta caratterizzata da un numero pari ad almeno 40 corse/mese della durata ciascuna di massimo 20 min. (rinnovabile). La tariffa dell'abbonamento mensile è da intendersi comprensiva dei costi di sblocco e/o prenotazione del mezzo, nonché di altri costi indiretti o accessori. Le corse devono coprire l'intera area operativa. L'intervallo di tempo fra lo sblocco di un mezzo e un altro non deve superare i 5 minuti. Non devono essere imposti limiti sul numero di corse giornaliere. - da 20 € a 19 €: 1 punto; - da 18 € a 17 €: 2 punti; - da 16,99 € a 16,00 €: 3 punti - da 15,99 € a 15,00 €: 4 punti.
C.4	Tariffa scontata	6	L'abbonamento deve comprendere una proposta



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

	ordinaria mensile delle bici muscolari		caratterizzata da un numero illimitato di corse per tutta la durata del mese della durata ciascuna di massimo 30 min. La tariffa dell'abbonamento mensile è da intendersi, per ogni corsa comprensiva dei costi di sblocco e/o prenotazione del mezzo, nonché di altri costi indiretti o accessori. Le corse devono coprire l'intera area operativa. L'intervallo di tempo fra lo sblocco di un mezzo e un altro non deve superare i 5 minuti. Non devono essere imposti limiti sul numero di corse giornaliere. - 8,00 € - 8,99 €: 6 punti; - 9,00 € - 9,99 €: 5 punti; - 10,00 € - 10,99 €: 4 punti; - 11,00 € - 11,99 €: 3 punti; - 12,00 € - 12,99 €: 2 punti; - 13,00 € - 13,99 €: 1 punto.
C.5	Offerta annuale abbonamento bici muscolari	6	L'abbonamento deve comprendere una proposta caratterizzata da corse illimitate di massimo 30 minuti ciascuna. La tariffa dell'abbonamento è da intendersi comprensiva dei costi di sblocco e/o prenotazione del mezzo, nonché di altri contributi obbligatori ed eventuali costi aggiuntivi. Le corse devono coprire l'intera area operativa. Il tempo di sosta fra lo sblocco di un mezzo e un altro non deve superare i 5 minuti. - 40,00 € - 39,00 €: 6 punti; - 41,00 € - 42,00 €: 5 punti; - 43,00€ - 44,00 €: 4 punti; - 45,00 € - 46,00 €: 3 punti;



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

			- 47,00 € – 48,00 €: 2 punti; - 49,00 € – 50,00 €: 1 punto.
	Totale	20	
D.	Criteri economici	Punti	Aspetti valutati
D.1	% riduzione sul contributo comunale	10	
	Totale	10	

Punteggio relativo alla valutazione dell'offerta:

I punteggi verranno assegnati sulla base della seguente procedura:

I concorrenti dovranno fornire per ciascuno dei criteri individuati in tabella una relazione (in A4 e il cui numero di facciate è specificato all'interno di ciascun criterio) nella quale elencheranno gli elementi che, a loro giudizio, concorrono a qualificare positivamente il criterio, siano essi di comune applicazione che innovativi. Nel caso in cui tali elementi siano caratterizzabili quantitativamente, ne andranno specificate le relative quantità (e.g. numero di cargo bike).

In sede di commissione si darà lettura delle relazioni consegnate relativamente a ciascun criterio. Successivamente, ciascun commissario assegnerà ad ogni proposta relativa al singolo criterio un punteggio specifico.

Per quanto riguarda le proposte di tipo qualitativo (categoria B) ciascun commissario assegnerà ad ogni criterio un coefficiente scelto fra quelli della tabella, di seguito riportata, da moltiplicarsi al punteggio massimo assegnabile. In caso di più subcriteri, ciascun commissario assegnerà ad ogni subcriterio un coefficiente scelto fra quelli della tabella di seguito riportata da moltiplicarsi al punteggio massimo assegnabile del predetto subcriterio. Il punteggio finale del criterio sarà determinato dalla somma dei punteggi dei singoli subcriteri.

Per quanto concerne i criteri B.2, B.3 e B.7 dell'offerta tecnica, i punteggi assegnati saranno valutati anche alla luce del test drive.



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

Tabella dei coefficienti

Ottimo	1,00
Più che buono	0,9
Buono	0,8
Discreto	0,7
Più che sufficiente	0,6
Sufficiente	0,5
Quasi sufficiente	0,4
Scarso	0,3
Insufficiente	0,2
Gravemente insufficiente	0,1
Inadeguato	0

Nota sulla valutazione qualitativa dei veicoli

I punteggi dell'offerta tecnica, laddove indicato nel criterio di riferimento, saranno determinati anche sulla base di un test drive, che verrà effettuato con le seguenti modalità:

I rappresentanti dell'operatore dovranno consegnare i veicoli e illustrare ai commissari le modalità di download e le modalità d'uso dell'app. Durante lo svolgimento della prova, il rappresentante dell'operatore illustrerà le caratteristiche tecniche e il funzionamento di ogni mezzo, anche in movimento; i commissari avranno in ogni caso la facoltà di testare autonomamente i mezzi e l'applicazione per approfondirne meglio l'utilizzo.

La prova si svolgerà in un'area appositamente individuata dall'Amministrazione Comunale e strutturata come una simulazione operativa in tempo reale. L'area comprenderà, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- zone in cui è consentita la libera circolazione;
- tratti caratterizzati dalla presenza di traffico veicolare;



Area Lavori Pubblici, Mobilità e Trasporti
Settore Pianificazione e Mobilità Sostenibile
Servizio Sharing Mobility, Promozione e Monitoraggio Mobilità Sostenibile

- aree dotate di stalli di sosta per il parcheggio dei mezzi;
- zone pedonali.

Il fine sarà quello di valutare il comportamento dei veicoli e il sistema di gestione nelle diverse condizioni di utilizzo previste dal servizio.

Ogni sessione di prova avrà una durata di circa 30 (trenta) minuti.

Verrà convocata una seduta pubblica preliminare per la valutazione del test drive che precederà la seduta pubblica finalizzata all'apertura e all'esame delle offerte tecniche presentate dagli operatori.

La data della prova sarà comunicata agli operatori tramite PEC, i quali si accorderanno con l'Amministrazione comunale circa le relative modalità operative.

Il R.U.P.

dott.ssa Giulia Zennaro