

**Camera dei Deputati
IX Commissione Trasporti
DDL revisione del Codice della Strada**

**Audizione informale
Osservatorio Nazionale Sharing Mobility**

Roma, 19 febbraio 2019

Osservatorio Nazionale Sharing Mobility

L'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility (OSM), lanciato nel settembre 2015, è promosso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile. L'obiettivo dell'iniziativa è creare una piattaforma di collaborazione tra istituzioni pubbliche e private, operatori di mobilità condivisa e mondo della ricerca per analizzare, sostenere e promuovere il fenomeno della *Sharing Mobility* in Italia.

Ad oggi il network è composto da 91 membri di cui 66 operatori e 25 tra enti e istituzioni. Gli operatori che appartengono all'OSM offrono servizi di mobilità e trasporto quali¹: servizi ferroviari (n. 1), servizi di carsharing (n. 20), servizi e sistemi di bikesharing (n. 11), servizi di scootersharing (n. 6) servizi di campersharing (n.2), servizi di vansharing (n. 2), operatori di scooter, car e van pooling (n. 11), servizi di ridehailing (n. 2), Servizi di ridesplitting (n. 2), piattaforme aggregatrici di servizi di mobilità (n. 14).

L'OSM è il luogo in cui diversi soggetti, con esperienze e interessi diversificati, possono formare una visione comune di come la mobilità condivisa possa rendere maggiormente sostenibile il settore dei trasporti del paese, in particolare nell'ambito della mobilità urbana. L'OSM non è un'associazione di categoria; la voce ufficiale degli operatori è quella espressa da ciascuno di loro, singolarmente o dalle loro associazioni.

Ogni anno l'Osservatorio organizza la Conferenza nazionale sul tema della mobilità condivisa e pubblica il "Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility" in cui, oltre a fatti e numeri che riguardano lo stato di diffusione e utilizzo dei servizi di *sharing mobility* in Italia, dedica specifici approfondimenti alla definizione dei servizi e alla formazione di un glossario condiviso, utile anche in fase di regolazione e normazione in questo campo.

La visione dell'OSM

Analizzando le performance dell'insieme dei servizi di mobilità condivisa ciò che emerge è che mentre i servizi condivisi di tipo tradizionale (treno, metropolitana, autobus etc.) continuano ad assicurare quei livelli di capacità, velocità e raggio d'azione per cui occupano una posizione insostituibile nel panorama dei trasporti contemporaneo, i servizi di *sharing mobility* sono in grado di offrire quelle caratteristiche di accessibilità, disponibilità, flessibilità e versatilità tipiche del modello d'uso del veicolo personale. Questi servizi infatti, grazie all'uso delle piattaforme digitali, abilitano la condivisione di veicoli concepiti per un uso personale e di questi ultimi ne acquisiscono alcune delle caratteristiche chiave.

Il fatto che il novero dei servizi di *sharing mobility* aumenti e che le loro prestazioni siano complementari a quelle dei servizi condivisi di trasporto di tipo tradizionale, crea nuove opportunità d'integrazione. Queste nuove opportunità possono concretizzarsi secondo due linee evolutive:

- migliora la qualità complessiva degli spostamenti "da porta a porta" che combinano più modalità di trasporto sia condivise che individuali (intermodalità);

¹ Nota bene: alcuni operatori offrono più di un servizio condiviso di mobilità

- aumenta e si consolida negli individui l'abitudine di scegliere volta per volta la modalità di trasporto ottimale per ogni singolo spostamento (multimodalità).

Queste due linee evolutive si sostengono mutuamente e entrambe conducono verso lo stesso esito: ridurre le percorrenze effettuate con veicoli personali, ridurre il complessivo tasso di motorizzazione della popolazione e, conseguentemente, ridurre gli impatti della mobilità sull'ambiente, la salute e la società.

La Roadmap “Next Steps” e il suo aggiornamento (2018/2019) attraverso la costituzione di quattro distinti Gruppi di lavoro

Nel corso del primo anno di attività dell'OSM è stato messo a punto un documento condiviso dal titolo “Next steps: 5 passi avanti per la sharing mobility italiana”, presentato nel corso della 1° Conferenza nazionale a Roma nel 23 novembre del 2016. La Roadmap ha individuato cinque temi chiave (Regole, Politiche urbane, Assicurazioni, Incentivi, Investimenti) su cui è necessario fare, appunto, dei passi avanti per garantire uno “sviluppo sostenibile, armonioso e regolato della mobilità condivisa in Italia”. A distanza di due anni l'OSM ha intrapreso un processo di aggiornamento di quell'agenda, costituendo quattro gruppi di lavoro dedicati:

- *Gdl “Condividiamo nuove regole”* - **Tema:** Nuove regole favorevoli alla diffusione dei servizi di mobilità condivisa (regolazione, schemi di gestione per i nuovi servizi di mobilità condivisa, norme tecniche) - **Interlocazione:** Autorità di regolazione dei trasporti, Governo e Parlamento
- *Gdl “Le politiche urbane contano”* – **Tema:** Politiche e misure che possono essere attivate a livello locale nel quadro legislativo corrente (pianificazione dei trasporti, integrazione tra servizi, intermodalità, misure push/pull, linee guida, schemi di contratto di servizio...) – **Interlocazione:** Enti Locali, Governo e Parlamento
- *Gdl “Chi condivide paga meno”* - **Tema:** Idee e soluzioni per incentivare i servizi di mobilità condivisa nelle città italiane (buoni mobilità, inventivi fiscali, misure comportamentali e certificati bianchi) - **Interlocazione:** GSE, Governo, Parlamento
- *Gdl “Ti assicuro che funziona”* **Tema:** Polizze e modalità assicurative adatte al nuovo paradigma della mobilità condivisa (prodotti per il vehiclesharing e il carpooling) - **Interlocazione:** Ania e compagnie assicurative, Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni

I risultati del lavoro dei quattro gruppi saranno presentati nel corso della 3° Conferenza nazionale.

Audizione informale del 19 febbraio 2019

È registrato da tutte le statistiche sui trasporti - oramai da decenni - che in Italia vi sia un primato indiscusso della mobilità individuale rispetto a quella condivisa². Il predominio dell'auto privata rispetto ad altre modalità di trasporto è l'esito delle scelte di individui i quali, nel tempo, hanno accordato la loro preferenza ad alcuni modi di muoversi rispetto ad altri. Le regole che

² Oltre che della mobilità motorizzata rispetto a quella attiva

sovrintendono il funzionamento del sistema dei trasporti - e tra queste il Codice della Strada (CdS) - tendono a cristallizzare questo predominio, rallentando alcuni processi innovativi che stanno emergendo tanto dal lato dell'offerta che della domanda. Il fenomeno della *sharing mobility* è tra questi.

Nel lavoro effettuato nel campo delle norme tecniche da parte dell'OSM, sin dall'inizio è emerso che per lo sviluppo e la diffusione dei servizi di *sharing mobility* è necessario:

- includere i servizi di *sharing mobility* nel quadro di regole che preesistono al loro avvento;
- colmare le lacune normative riguardanti alcune tipologie di servizi e veicoli condivisi;
- garantire che ai servizi di *sharing mobility* siano attribuiti le stesse prerogative riconosciute ad altri servizi condivisi di trasporto quali per esempio i servizi di TPL e i servizi di Taxi (comunque funzionali alla riduzione degli impatti della mobilità motorizzata privata);
- attribuire spazio stradale esistente ai veicoli destinati all'uso di servizi di *sharing mobility*.

1.1 Le indicazioni della Roadmap “Next Steps” trasposte nel testo del Codice della Strada in vigore

Secondo la visione dell'OSM, l'uso dei servizi di *sharing mobility* è oggi uno degli strumenti a disposizione per promuovere una mobilità sostenibile. Per questo motivo i servizi di *sharing mobility* devono essere pienamente inclusi nelle norme e nei provvedimenti attuativi del Codice della Strada.

Nel Codice della Strada al Titolo III, Sezione II - Destinazione ed uso dei veicoli, art. 82 e seguenti, i cosiddetti servizi di *vehiclesharing* (carsharing, scootersharing, bikesharing, etc.) o di *ridesharing* (carpooling, ridehailing, ridesplitting, microtransit etc.)³ non sono contemplati. Da questa lacuna discende che molte previsioni del Codice della Strada attualmente in vigore non consentono ai servizi di *sharing mobility* di dispiegare quei vantaggi ambientali, sociali ed economici connessi al loro uso, al pari di quanto invece previsto per altri servizi condivisi di trasporto (TPL e Taxi).

Se è vero che questa condizione non ha impedito che già da alcuni anni i servizi di *sharing mobility* siano comunemente utilizzati in Italia⁴, è altrettanto vero che questa indefinizione costituisce un ostacolo a uno sviluppo sostenibile, organico e regolato della *sharing mobility* italiana.

L'inclusione dei servizi di *sharing mobility* e, più in generale, l'obiettivo di promuovere la condivisione di veicoli e tragitti per ridurre il peso della mobilità individuale riguarda in particolare i seguenti articoli del Codice su cui, in questo contributo scritto, sono trasposte le indicazioni della *Roadmap* dell'OSM citata in precedenza.

Art. 1. Principi generali

Inserire tra gli obiettivi delle norme e dei provvedimenti attuativi del Codice della Strada, oltre alla promozione dell'uso dei velocipedi anche la promozione dei servizi di trasporto condiviso - e tra questi - i servizi innovativi di *sharing mobility*.

³ Come anticipato, l'OSM ha messo a punto un glossario di queste tipologie di servizio associando ai termini utilizzati comunemente negli Stati Uniti una descrizione generale e una di dettaglio relativa alle diverse articolazioni dei servizi di *sharing mobility*.

⁴ Non tutti per altro, visto che i servizi di Ridehailing e di Microtransit mal si adattano alle definizioni oggi in vigore di servizio di noleggio con conducente e servizio di piazza (taxi) per trasporto di persone e il servizio di linea per trasporto di persone.

Art. 3. Definizioni stradali e di traffico

Ampliare la nozione di Parcheggio scambiatore (parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità) a quella di Hub dei servizi condivisi di trasporto (*Sharing mobility hub*) dove sia contemplata la presenza di aree di sosta di veicoli condivisi tramite servizi di *sharing mobility* oltre a quella di altri veicoli.

Art. 7. Regolamentazione della circolazione nei centri abitati

Consentire che nei centri abitati i comuni possano riservare limitati spazi alla sosta, riservare strade alla circolazione dei veicoli condivisi tramite servizi di *sharing mobility* (al fine di favorire la mobilità urbana).

Art. 23. Pubblicità sulle strade e sui veicoli

Consentire la pubblicità sui veicoli condivisi tramite servizi di *sharing mobility* e sull'arredo urbano e stradale ad essi dedicato (analogamente a quanto oggi accade su fermate autobus, pensiline etc.)

Art. 36. Piani urbani del traffico e piani del traffico per la viabilità extraurbana

Orientare la gestione ottimale degli spazi stradali esistenti, pubblici o aperti all'uso pubblico al reperimento di spazi per la sosta di veicoli condivisi tramite servizi di *sharing mobility*.

Art. 38. Segnaletica stradale, Art. 39. Segnali verticali, Art. 40. Segnali orizzontali

Inserire nella segnaletica stradale le indicazioni relative ai veicoli condivisi tramite servizi di *sharing mobility* in particolare per quanto riguarda gli stalli di sosta ad essi dedicati.

Art. 47. Classificazione dei veicoli

Prevedere l'inserimento di alcune tipologie di veicoli recentemente introdotte in altri paesi come veicoli condivisi tramite servizi di *sharing mobility* come il monopattino elettrico.⁵

Art. 82. Destinazione ed uso dei veicoli

Prevedere l'inserimento delle tipologie di servizi di *sharing mobility* al fine di consentire che i veicoli utilizzati tramite questi servizi siano identificabili tra loro e da quelli di altri servizi condivisi di trasporto già identificati dal Codice in vigore.

Art. 158. Divieto di fermata e di sosta dei veicoli

Introdurre il divieto di sosta oltre che negli "spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia...nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza" anche in quelli dedicati ai veicoli condivisi tramite servizi di *sharing mobility*;

Art. 159. Rimozione e blocco dei veicoli

Introdurre la rimozione dei veicoli oltre che negli "spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia...nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza" anche in quelli dedicati ai veicoli condivisi tramite servizi di *sharing mobility*.

⁵ L'OSM trasmetterà un Position Paper condiviso con i principali operatori di micromobilità presenti nell'Osservatorio e del mercato italiano

1.2 Un maggiore legame tra Codice della Strada e le politiche e misure a livello urbano

Fermo restando che le scelte relative alla pianificazione della mobilità rimangono una competenza specificamente locale e che la regolamentazione della circolazione nei centri abitati si attua attraverso le ordinanze del Sindaco, l'OSM richiama l'attenzione della Commissione sulla possibilità che nel testo del Codice della Strada vengano date indicazioni in grado di condizionare efficacemente le politiche urbane quali:

- stabilire che negli strumenti di pianificazione della mobilità urbana e locale i servizi di *sharing mobility* siano considerati come misure strategiche per la mobilità sostenibile;
- prevedere che l'integrazione dei servizi di *sharing mobility* con il trasporto pubblico locale sia declinata necessariamente con un livello minimo di spazi di sosta dedicati all'intermodalità (tra servizi complementari) e istituire gli "Hub della mobilità condivisa" per facilitare l'intermodalità tra trasporto pubblico e tutti i servizi di *sharing mobility*, ad esempio presso le stazioni ferroviarie e della metropolitana;
- Garantire uniformemente in tutte le città, ove sono operativi servizi di *sharing mobility*, condizioni operative essenziali quali ad esempio delle misure incentivanti dedicate ai veicoli usati da servizi di *sharing mobility*: l'accesso nelle zone a traffico limitato (ZTL) anche tramite pedaggio, la sosta agevolata sulle c.d. strisce blu e una quota standard di stalli di sosta dedicati sia in prossimità dei principali poli attrattori del traffico urbano che uniformemente distribuiti su tutta la rete stradale.