



Audizione informale ASSOSHARING nell'ambito dell'esame delle proposte di legge C. 24/A e abb. recanti "Modifiche al codice della strada"

IX Commissione TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

Camera dei Deputati

Roma, 14 Dicembre 2020

## Come il COVID19 cambierà le abitudini della mobilità sharing di domani.

### AGENDA 2030

Sono passati 5 anni da quando [l'Onu](#) fissò 17 obiettivi sociali e ambientali dell'agenda per lo sviluppo sostenibile.

Ma, l'evoluzione di questi anni fa pensare che vi sia il rischio concreto che la realizzazione degli obiettivi di carattere ambientale rimanga un tema puramente teorico, senza che ci sia l'evidenza di risultati tangibili.

L'esperienza della pandemia, secondo alcuni scienziati frutto di un sovvertimento dell'ecosistema, ci fa pensare che dovremmo ritornare a un equilibrio più giusto con le bellezze della natura e con gli altri abitanti del nostro pianeta. Altrimenti sarà la natura con i suoi virus e le sue carestie a fare definitivamente a meno di noi.

### COVID19 - ABITUDINI

La pandemia da Coronavirus, secondo le previsioni dell'Agenzia Internazionale per l'Energia, che ha comportato allo stop forzato alla mobilità e all'economia, ha determinato, quest'anno, un sostanziale calo di emissioni mondiali di anidride carbonica fino all'8% rispetto al 2019. Il *lockdown* fortunatamente sta finendo e questo fa pensare che il trasporto ripartirà. Un ritorno al passato che certo non fa venire in mente una maggiore sostenibilità ecologica.

Alcune cose, tuttavia, cambieranno. Tra queste, probabilmente si cercherà di fare a meno dei servizi pubblici e si tornerà ad usare maggiormente la macchina di proprietà, anche per evitare il rischio di contrarre un virus dalla contagiosità ancora troppo poco nota. Per quanto ci si stia avviando all'utilizzo di auto più ecologiche, nel breve e medio periodo questo invertirà la battaglia contro le emissioni urbane da scarichi inquinanti.

Per evitare questi scenari, varrà la pena di provare ad essere più innovativi e a pensare al futuro e non al passato. Si tratta anche di sviluppare abitudini sociali più equilibrate e sostenibili dal punto di vista energetico e ambientale.

### LA MOBILITA' SHARING DI DOMANI

La mobilità in *sharing* si propone di dare, a livello globale, un contributo a questo cambiamento di mentalità, proponendo una mobilità più ecologica e più sicura da contagi del virus con una crescita annua (CAGR) del 25,1% entro il 2025.

Il [Green Deal](#) dell'Europa prevede la riduzione delle emissioni di Co2 del 55% entro il 2030 arrivando all'impegno collettivo della *carbon neutrality* entro il 2050.

Gli aiuti europei del [Recovery Fund](#) hanno allocato per l'Italia 18,5 Mld € per la transizione energetica e la mobilità locale sostenibile.

I servizi di *sharing mobility* saranno in prima linea come parte integrante dell'impegno.

In questo contesto è nata Assosharing, la prima associazione di categoria dello *sharing mobility* per lo sviluppo di politiche a favore di forme di mobilità più sostenibili.

Secondo una recente ricerca del [MIT](#) di Boston a firma dell'urbanista italiano Carlo Ratti, la mobilità condivisa potrebbe ridurre anche il fabbisogno di spazi di parcheggio dell'86% nelle città liberando suolo prezioso e facendo ripensare radicalmente l'utilizzo degli spazi magari in favore di altri servizi intermodali che renderebbero più *smart* le città di domani.

## ASSOSHARING

Assosharing è la prima associazione di categoria nel comparto della *sharing* mobility, nata a Settembre 2020 con l'obiettivo di proporre delle linee guida per la regolamentazione dell'industria di monopattini, biciclette, scooter e automobili in condivisione.

Il settore, nella sua interezza, conta oltre 5 milioni di utenti iscritti in Italia, a dimostrazione della sempre maggiore importanza rivestita dal comparto dello *sharing* nelle abitudini di vita degli italiani. Lo *sharing* svolge infatti un ruolo importante e ancora di più in questo particolare momento storico in cui la capacità del trasporto pubblico locale è stata ridotta al 50%, pertanto occorre incentivare soluzioni alternative che in sicurezza permettano lo spostamento delle persone.

### LA SITUAZIONE IN ITALIA

I dati, in Italia, sono poco incoraggianti. Gli italiani passano infatti nel traffico oltre 38 ore l'anno, ben lontano dalla media europea di 30,4 ore. Un altro aspetto che viene, a nostro avviso, troppo poco considerato è quello dello spazio pubblico. L'impianto urbanistico delle nostre città spesso non è stato progettato per le automobili, eppure le vetture private hanno fagocitato ogni spazio a scapito di tutti gli altri utenti della strada, come pedoni, ciclisti, etc.

L'utilizzo dell'auto privata nel contesto urbano viene spesso erroneamente considerato come la scelta economicamente più conveniente e più comoda da utilizzare.

### I DATI

Percorrenza degli spostamenti urbani: secondo le analisi raccolte da ISFORT sulla base del rapporto Audimob nel 2018 la lunghezza media degli spostamenti urbani era di circa 4,2 km, distanza che potrebbe essere coperta, a volte in minor tempo, utilizzando anche mezzi di trasporto alternativi.

- Velocità media in città: secondo il libro bianco dei trasporti di Confcommercio del 2015, infatti, la velocità media in ambito urbano è di 15 km/h, velocità che scende a 7-8 km/h nelle ore di punta.
- L'utilizzo dei mezzi privati: secondo una ricerca dell'ANCI sulla mobilità urbana, per percorrere i tragitti casa-lavoro e casa-studio, nelle nostre città circolano quotidianamente 1.875.560 milioni di autovetture che trasportano 2.494.211 milioni persone, per una media di 1,33 persone per automobile (con conseguenti 1.256.908 milioni di macchine senza un passeggero). I due terzi dei veicoli si muove con il solo conducente a bordo. Se solo ogni auto trasportasse due persone, conti alla mano, circolerebbero 628 mila vetture in meno. Con un compagno di viaggio, i pendolari, risparmierebbero ogni anno 360 milioni di euro, solo di carburante e 660 mila tonnellate di Co2 di emissioni.
- Spazio urbano: le automobili private occupano uno spazio fondamentale delle nostre città, dal momento che le stesse rimangono parcheggiate per il 95% del tempo. Al contrario le auto in condivisione vengono utilizzate molte volte al giorno da utenti diversi, necessitando così di un minor numero di parcheggi. Lo spazio pubblico "risparmiato" può essere meglio sfruttato ed essere adibito per corsie dedicate ad altre forme di mobilità sostenibile (TPL, biciclette, monopattini e scooter in condivisione), per la creazione di spazi verdi, arredi urbani o per aumentare la superficie di alcune attività commerciali (come nel caso di dehor di attività di somministrazione, particolarmente colpite dalla crisi pandemica).

Inoltre, come evidenziato dal 17° Rapporto Audimob sulla Mobilità degli Italiani, bisognerà puntare alle soluzioni di trasporto condiviso per aiutare il Paese a ripartire. Ridistribuire i flussi di mobilità nelle città nel corso della giornata, ridurre i picchi di domanda e decongestionare bus, metropolitane e treni nelle ore di punta. E ancora portare almeno al 38% (+3% vs 2019) la quota di mobilità sostenibile con mezzi a basso impatto ovvero piedi, bici, micromobilità, trasporto pubblico e mobilità in *sharing* in tutte le sue forme. E' questa in sintesi la sfida per il post pandemia e l'auspicio per il futuro.

Molte città italiane hanno già riconosciuto l'importanza e il valore aggiunto della *sharing mobility* adeguando le proprie infrastrutture per aiutare lo sviluppo della mobilità condivisa. Città come Milano, Roma, Torino, Firenze stanno progressivamente potenziando le infrastrutture con il numero di piste ciclabili al fine di favorire lo sviluppo della mobilità dolce in una sempre maggiore

sicurezza per gli utenti e concesso gratuitamente stalli di parcheggio esclusivamente dedicati alle macchine in condivisione. Alcune hanno anche realizzato o progettato delle c.d. "isole della mobilità" dove i cittadini possono scegliere tra varie tipologie di mezzi di trasporto in condivisione favorendo spostamenti maggiormente sostenibili e intermodali.

### **Proposte di modifica del Codice della Strada**

Accogliamo con favore l'intenzione di adeguare la normativa alle evoluzioni tecnologiche e chiediamo che il concetto di *sharing* venga inserito nel Codice della Strada includendo tutte le tipologie di mobilità condivisa attualmente esistenti (biciclette, monopattini, scooter e auto).

- Introduzione del concetto di veicolo in condivisione

Proponiamo di inserire l'articolo 84-bis "Locazione senza conducente in condivisione, cd.*sharing*";

- Creazione di parcheggi dedicati alla mobilità in condivisione

Proponiamo la creazione di parcheggi dedicati alla mobilità in *sharing* che siano come minimo in rapporto 1:1 rispetto ai veicoli autorizzati dalle amministrazioni (e.g. per 16.000 biciclette ci dovranno essere 16.000 stalli).

Al fine di snellire il più possibile le procedure per le amministrazioni proponiamo che i parcheggi dedicati alla micromobilità di monopattini e biciclette in condivisione possano essere realizzati anche solo attraverso segnaletica orizzontale.

Per i veicoli registrati e già autorizzati alla circolazione ai sensi del codice della strada (e.g. motocicli e/o autovetture), prevedere in determinate zone spazi di parcheggio riservati unicamente ai veicoli in condivisione e a prescindere dalla tipologia di motorizzazione delimitati da segnaletica orizzontale e verticale.

- Segnaletica omogenea per i parcheggi dedicati

E' necessario rendere la segnaletica orizzontale e verticale per gli stalli di sosta e in particolare quelli dedicati ai servizi di *sharing*, maggiormente omogenea nei diversi Comuni. I parcheggi dedicati al *carsharing*, ad esempio, sono contrassegnati da colore rosso a Roma mentre hanno colore giallo a Firenze. Questo può generare disorientamento nei cittadini-utenti che si spostano da un Comune all'altro.

Similmente anche le differenti denominazioni delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) nelle diverse municipalità possono creare altrettanta confusione. A titolo d'esempio unicamente nel Comune di Milano le zone a traffico limitato assumono denominazioni diverse come 'Area C' o 'Area B' a seconda che si paghi un *ticket* d'ingresso e/o a seconda dell'area che circoscrivono.

- Velocità monopattini

Al fine di migliorare la sicurezza e l'esperienza degli utenti, proponiamo di abbassare la velocità massima dei monopattini da 25 km/h a 20 km/h e di aumentarla nelle aree pedonali portandola da 6km/h a 10km/h.

- Responsabilità solidale

Così come previsto nel Testo a fronte all'art. 82 per i veicoli privati utilizzati da un soggetto terzo per i quali è esclusa la responsabilità solidale, si propone l'estensione di tale disposizione anche ai veicoli in *sharing*, secondo la proposta di emendamento che segue:

*"4 ter. Si intende per uso in sharing il noleggio senza conducente, a breve termine, di veicoli in condivisione per un periodo non superiore a 30 giorni consecutivi, di un veicolo autorizzato al noleggio in sharing in favore di un soggetto terzo. Lo sharing non comporta la responsabilità solidale di cui all'articolo 196. Il responsabile è il conducente del veicolo al momento della violazione, al quale, nei termini di cui all'articolo 201, deve essere notificato il verbale della avvenuta violazione in quanto effettivo trasgressore. Non si applicano le disposizioni dell'articolo 94 del presente codice e dell'articolo 247-bis del regolamento."*

- Pubblicità

Consentire la pubblicità sui veicoli condivisi tramite servizi di *sharing mobility* analogamente a quanto oggi avviene per i taxi e il trasporto pubblico locale.