

---

XVI Legislatura – Senato della Repubblica Atto n. 1509

*Nota di approfondimento a cura del Comitato di Redazione ACI del 15.6.2009*

L'atto n. S 1509 recante "Norme per l'istituzione e la disciplina del servizio di condivisione di veicoli (vehicle sharing)" presentato al Senato di iniziativa del Sen. Musso, è stato assegnato per l'esame in sede referente alla Commissione permanente VIII (Lavori pubblici, comunicazioni). L'analisi in Commissione non è ancora iniziata ma sono già stati richiesti i pareri delle commissioni 1<sup>a</sup> (Aff. cost.), 2<sup>a</sup> (Giustizia), 5<sup>a</sup> (Bilancio), 10<sup>a</sup> (Industria), 13<sup>a</sup> (Ambiente).

Con il disegno di legge in esame si intende fornire una regolamentazione al servizio di locazione a breve termine di veicoli a motore a favore di utenti abbonati, denominato vehicle sharing ossia condivisione di veicoli. L'attività del vehicle sharing viene ad essere paragonata ad un servizio di interesse pubblico, complementare al trasporto pubblico locale attuato dalle pubbliche amministrazioni per migliorare l'offerta dei propri servizi di trasporto. Sono individuati gli *standard* qualitativi dell'offerta e gli enti che ne devono promuovere l'attuazione (comuni e province) attraverso l'assegnazione con procedure concorsuali.

Si riporta di seguito lo schema del disegno di legge con la relazione di accompagnamento.

DISEGNO DI LEGGE di iniziativa del senatore MUSSO COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 APRILE 2009

Norme per l'istituzione e la disciplina del servizio di condivisione di veicoli (vehicle sharing)

Onorevoli Senatori. – Il presente disegno di legge provvede a colmare una lacuna legislativa riguardante il servizio di condivisione di veicoli (*vehicle*

---

*sharing*), quale servizio innovativo di trasporto pubblico. Tale lacuna si va facendo più rilevante a mano a mano che il nuovo servizio, già attivo in molte tra le più importanti città italiane, si espande ed interessa un numero sempre maggiore di cittadini. Il servizio di *vehicle sharing* in Italia si è gradualmente diffuso nelle aree urbane a partire dal 2002, soprattutto grazie all'impulso dato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, e oggi, pur essendo ancora un fenomeno di nicchia, sta interessando un gran numero di cittadini che si avvicinano a questo servizio sia per ragioni culturali e di sensibilità ambientale, sia per ragioni di economicità e praticità.

Il servizio di *vehicle sharing* oggi in Italia, così come nel resto d'Europa, è fornito su basi imprenditoriali quale servizio di trasporto e nella maggior parte dei casi è promosso dai comuni, quale forma complementare ed integrativa del trasporto pubblico, che affidano il servizio ad operatori privati o misti sulla base di contratti di servizio.

Sebbene già attivo, oggi il servizio presenta un vuoto normativo che solleva diverse problematiche sia per i soggetti gestori del servizio sia per gli utenti e per le pubbliche amministrazioni che intendono inserirlo nella propria offerta di servizi di trasporto.

In particolare, gli elementi di criticità che l'attuale carenza normativa genera sono:

- la mancanza di requisiti richiesti a chi voglia attivare un servizio di *vehicle sharing* offerto al pubblico, con il pericolo di diffusione di un'offerta che non garantisca a sufficienza i cittadini, sia dal punto di vista della qualità che dei requisiti di sicurezza;

- l'indeterminatezza delle modalità di adesione al servizio da parte dell'utenza, che lascia spazio a indebite sovrapposizioni con altri servizi di trasporto offerti al pubblico;

- l'indeterminatezza della tipologia di veicoli che possono essere destinati a questo servizio, con il conseguente pericolo di uso di veicoli non

adeguati a discapito dell'utenza;

- l'impossibilità, per le pubbliche amministrazioni che hanno promosso il *vehicle sharing* sul proprio territorio come forma complementare di trasporto pubblico locale, di tutelare adeguatamente gli stalli di sosta destinati al *vehicle sharing*, stante l'attuale impossibilità di rimuovere i veicoli che su di essi sostano indebitamente. Ciò inficia una delle fondamentali caratteristiche di ogni servizio di trasporto pubblico, con grave danno all'utenza ed al servizio in generale.

Il testo del presente disegno di legge vuole quindi colmare questa lacuna fornendo un quadro di riferimento contenente gli elementi fondamentali e rimandando a provvedimenti attuativi le norme di tipo procedurale.

La filosofia seguita è stata quella di garantire l'iniziativa privata prevedendo procedure di attivazione semplici, ma al contempo assicurando garanzie minime di servizio per i cittadini utenti. Contemporaneamente si riconosce al *vehicle sharing* la valenza di strumento a disposizione delle pubbliche amministrazioni per migliorare l'offerta dei propri servizi di trasporto. In tal senso, qualora previsto dalla pubblica amministrazione nella programmazione dei propri servizi (al fine di migliorare i livelli qualitativi e la copertura), il *vehicle sharing* si connota quale servizio complementare di trasporto pubblico, richiedendo precisi *standard* qualitativi dell'offerta ma potendo godere dei privilegi di cui gode il servizio pubblico di trasporto.

La possibilità da parte delle pubbliche amministrazioni di affidare il servizio di *vehicle sharing* mediante gli usuali strumenti dei contratti di servizio fa inoltre sì che il servizio sia soggetto alle norme generali di affidamento mediante procedure concorsuali, il che garantisce una logica di competizione imprenditoriale.

Nel dettaglio, gli articoli 1 e 2 definiscono il *vehicle sharing*, i soggetti che possono svolgere l'attività e quelli che possono fruire del servizio, che si connota come un servizio ad abbonamento.

L'articolo 3 definisce i requisiti minimi per i soggetti che intendano avviare un'attività di *vehicle sharing* e la relativa procedura limitata alla

---

presentazione di denuncia di inizio attività presso il comune di competenza, e al deposito di copia del regolamento di gestione e del contratto tipo.

L'articolo 4 specifica quali veicoli possono essere adibiti al *vehicle sharing*, di quale tipo di immatricolazione necessitino e a quale titolo i veicoli debbano essere a disposizione del gestore.

L'articolo 5 prevede il *vehicle sharing* quale servizio di interesse pubblico, complementare al trasporto pubblico locale, promosso da comuni e province, definendo le azioni di incentivo che gli enti locali possono adottare. L'articolo rimanda a specifico decreto la definizione di aspetti importanti dal punto di vista normativo ma di natura squisitamente tecnica, quali la segnaletica per gli stalli di sosta e le caratteristiche dei contrassegni.

L'articolo 6 apporta al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le modifiche necessarie derivanti dall'adozione delle misure sopra previste.

L'articolo 7 prevede l'adozione di requisiti minimi per il servizio di *vehicle sharing*, a garanzia e tutela degli utenti, e di criteri per una gestione uniforme sul territorio nazionale del servizio di *vehicle sharing* quale complementare al trasporto pubblico locale, nonché ulteriori aspetti tecnici rilevanti, tra cui i criteri di sicurezza per i veicoli, demandati ad un successivo decreto specifico adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

L'articolo 8 prevede infine che le attività di *vehicle sharing* già avviate al momento dell'entrata in vigore della legge debbano uniformarsi alle nuove norme entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 7.

## **DISEGNO DI LEGGE**

### **Art. 1.**

1. Il servizio di locazione a breve termine di veicoli a motore ad utenti abbonati al servizio stesso è denominato condivisione di veicoli (*vehicle sharing*).

2. L'attività di *vehicle sharing* può essere svolta da soggetti pubblici o privati, denominati gestori, anche in forma consortile.

#### Art. 2.

1. Possono fruire del servizio di *vehicle sharing* le persone fisiche o giuridiche che sottoscrivono l'abbonamento con uno dei gestori di cui all'articolo 1, comma 2.

2. Il servizio di *vehicle sharing* deve essere assicurato continuativamente per tutti i giorni dell'anno e per l'intera giornata.

#### Art. 3.

1. I gestori privati possono svolgere l'attività di *vehicle sharing* previa dichiarazione di inizio attività da presentare ai comuni nei quali si svolge l'attività. Nella denuncia il soggetto interessato deve dichiarare, ai sensi degli articoli 38 e 46 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445:

a) l'iscrizione al registro delle imprese, prevista dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 7 dicembre 1995, n. 581;

b) la disponibilità dei veicoli e il luogo privato o pubblico, in concessione o in disponibilità, ove i veicoli stessi devono essere ricoverati;

c) di non trovarsi in una delle condizioni ostative previste dall'articolo 5, comma 2, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114.

2. I gestori, almeno quindici giorni prima dell'inizio effettivo dell'attività, sono tenuti a depositare presso i comuni in cui si svolge l'attività di *vehicle sharing* copia del regolamento di gestione e del contratto tipo.

---

**Art. 4.**

1. Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 82, comma 5, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la destinazione dei veicoli adibiti al *vehicle sharing* è intesa per uso di terzi. Possono essere adibiti al servizio di *vehicle sharing* i motoveicoli di cui all'articolo 53, comma 1, lettere a) e b), nonché gli autoveicoli della categoria M1 ed N1 di cui all'articolo 47, comma 2, del decreto legislativo n. 285 del 1992, nella disponibilità del soggetto gestore del servizio a titolo di proprietà, di locazione finanziaria o di locazione senza conducente.

**Art. 5.**

1. I comuni di cui all'articolo 36, commi 1 e 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e le province per i rimanenti comuni, ai fini della prevenzione e della riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore, possono istituire un servizio di interesse pubblico di *vehicle sharing*, quale servizio complementare al trasporto pubblico locale, con gestione diretta o mediante affidamento ai soggetti di cui all'articolo 3.

2. In caso di affidamento a gestori privati per l'espletamento del servizio possono essere utilizzati anche veicoli in disponibilità del comune o di altro soggetto da esso delegato alla gestione o alla pianificazione della mobilità, acquisiti in comodato d'uso.

3. I comuni possono stabilire che i veicoli adibiti al servizio di *vehicle sharing* complementare al trasporto pubblico, ai fini di facilitarne la mobilità e l'utilizzo, possano accedere e sostare all'interno delle zone a traffico limitato (ZTL) o di altre aree limitate ed usufruire delle corsie riservate al trasporto pubblico. A tal fine i veicoli devono essere riconoscibili mediante apposizione di logo sul veicolo o mediante apposito contrassegno da esporre sulla parte anteriore e posteriore per gli autoveicoli, e nella sola parte anteriore per i motoveicoli.

5. Mediante decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti,

sentita l'Associazione nazionale comuni italiani (ANCI), sono stabilite le caratteristiche dei contrassegni da esporre sui veicoli e della segnaletica stradale per le aree di sosta riservate ai veicoli medesimi.

Art. 6.

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 7, comma 1, lettera d), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «e alla sosta dei veicoli adibiti al servizio complementare al trasporto pubblico denominato *vehicle sharing*»;

b) dopo l'articolo 84 è inserito il seguente:

«Art. 84-bis. – (*Servizio di vehicle sharing*). – 1. Agli effetti del presente articolo un veicolo si intende adibito a *vehicle sharing* quando il soggetto che ne ha la disponibilità, a titolo di proprietà, di locazione finanziaria o di locazione senza conducente, lo adibisce a locazione in abbonamento abituale per l'utilizzo da parte di più utenti.

2. L'attività del servizio di *vehicle sharing* è disciplinata da norme speciali in materia.»;

c) all'articolo 158, comma 2, lettera d), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «e dei veicoli adibiti a *vehicle sharing*»;

d) all'articolo 196, comma 1, secondo periodo, dopo le parole: «risponde solidalmente il locatario» sono inserite le seguenti: «ancorché in sublocazione».

2. Chiunque adibisce un veicolo al servizio di *vehicle sharing*, ai sensi dell'articolo 84-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1 del presente articolo, senza ottemperare alle condizioni di cui agli articoli 3 e 5 della presente legge, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.000.

---

Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni. In caso di recidiva la sanzione del fermo è di sei mesi.

Art. 7.

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinati: i requisiti minimi cui il servizio di *vehicle sharing* in generale deve ottemperare anche a garanzia e tutela degli utenti, i criteri per la gestione uniforme sul territorio nazionale del servizio di *vehicle sharing* quale complementare al trasporto pubblico locale; i criteri per la determinazione delle tariffe del servizio; le procedure per l'affidamento; le condizioni di efficienza e sicurezza dei veicoli, cui devono attenersi i comuni per l'organizzazione del servizio anche in forma consortile.

Art. 8.

1. Le attività di *vehicle sharing* già esercitate alla data di entrata in vigore della presente legge sono uniformate alle nuove disposizioni entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 7.



