



Disciplina dell'uso condiviso, non professionale, di veicoli privati a titolo gratuito

A.C. 859, A.C. 930

Dossier n° 86 - Schede di lettura
 23 gennaio 2019

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	859	930
Titolo:	Disposizioni per la promozione dell'utilizzo condiviso di veicoli privati (car sharing)	Disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati
Iniziativa:	Parlamentare	Parlamentare
Primo firmatario:	De Lorenzis	Scagliusi
Numero di articoli:	5	7
Date:		
presentazione:	3 luglio 2018	13 luglio 2018
assegnazione:	5 dicembre 2018	12 dicembre 2018
Commissioni competenti:	IX Trasporti	IX Trasporti
Sede:	referente	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, V Bilancio e Tesoro, VI Finanze (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria), X Attività produttive (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento) e XIV Politiche UE	I Affari Costituzionali, II Giustizia, V Bilancio e Tesoro, VI Finanze, VIII Ambiente, X Attività produttive e XIV Politiche UE

Il presente dossier prende in esame le proposte di legge A.C. [930](#) e A.C. [859](#) in materia rispettivamente di *car pooling* e di *car sharing* tra privati.

Si tratta di nuove forme di trasporto, non espressamente disciplinate nell'ordinamento, ma praticate nella realtà economica, riconducibili ai principi della cosiddetta *sharing economy* che promuove l'uso condiviso e ottimizzato delle risorse private in un'ottica di maggiore efficienza e di migliore compatibilità ambientale ed economica.

La proposta di legge A. C. [930](#), riprende in parte significativa, integrandoli, i contenuti della proposta di legge in materia di *car pooling* nel testo derivante dall'esame svolto nella precedente legislatura e il cui iter non si è concluso (A. C. 2436).

La proposta di legge in materia di car sharing tra privati (A.C. 859)

La proposta di legge C. [859](#) si compone di 5 articoli ed è finalizzata, come indicato nell'**articolo 1**, a definire l'**utilizzo condiviso dei veicoli privati appartenenti a persone fisiche (car sharing tra privati)** ed a stabilire i criteri e le modalità per la realizzazione di tale pratica e le misure e le iniziative per la sua diffusione. Tra le finalità sono in particolare indicate le seguenti (art. 1, **comma 2**):

- a) l'uso più efficiente del parco di veicoli privati circolanti e la contestuale diminuzione del numero medio di veicoli privati parcheggiati e non utilizzati;
- b) la progressiva riduzione del numero di veicoli di proprietà privata individuale;
- c) un migliore e più razionale impiego degli spazi urbani.

L'**articolo 2** introduce la **definizione normativa di car sharing tra privati**, attualmente **non presente nell'ordinamento**. Il **car sharing tra privati** viene definito come **l'uso di un veicolo privato che viene messo in condivisione dal proprietario in favore di soggetti terzi che lo utilizzano per fini privati**. A tal fine il **comma 3** modifica l'articolo 82, comma 4, del Codice della strada, introducendo un periodo che prevede che "si intende per uso proprio anche la condivisione temporanea di un veicolo privato per un periodo non superiore a trenta giorni in favore di soggetti terzi che lo utilizzano per fini privati".

Sono indicati come "destinatari della legge" (*in proposito sarebbe preferibile, in conformità ai principi generali di generalità ed astrattezza delle disposizioni di legge la dizione "soggetti interessati"*), i **soggetti privati proprietari intestatari di veicoli adibiti ad uso proprio** secondo quanto indicato nella carta di

circolazione.

Per quanto riguarda le **modalità di condivisione**, il **comma 4** prevede che gli **utilizzatori** del veicolo messo in condivisione **possano essere posti in contatto tramite servizi dedicati** a questo scopo, forniti da intermediari pubblici o privati, **anche attraverso l'utilizzo di piattaforme digitali** le cui caratteristiche sono descritte nel successivo articolo 3.

Circa le **modalità del servizio** il **comma 5** prevede che **a chi mette in condivisione un veicolo** di proprietà possa essere **riconosciuto un rimborso per le maggiori spese** sostenute:

a) per la **circolazione del veicolo**, **sulla base dei costi chilometrici** di esercizio calcolati in base alle tabelle nazionali elaborate dall'Automobile club d'Italia e pubblicate periodicamente nella *Gazzetta Ufficiale*;

b) per l'**eventuale pagamento della sosta, del pedaggio** per strade e autostrade e di sanzioni amministrative per violazioni del codice della strada che vengano commesse durante l'utilizzo da parte di altri privati, nel caso che i costi non siano imputati direttamente a questi ultimi;

c) per i **costi** derivanti dall'**adeguamento del veicolo ai fini dell'utilizzazione tramite le piattaforme digitali** e da ogni altra modifica necessaria per l'uso condiviso del veicolo, maggiorati in ragione delle quote richieste per l'iscrizione e per l'abbonamento alle piattaforme nonché degli oneri sostenuti per il pagamento del premio dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione del veicolo.

Il **comma 7** prevede l'**esenzione dalle imposte sui redditi per gli introiti** derivanti dall'attività di condivisione dei veicoli privati ed il **comma 6** prevede che il *car sharing* tra privati non si configuri come attività professionale o di impresa e non costituisca servizio di noleggio né di trasporto senza conducente. In tal senso, salvo quanto previsto dal comma 5, non può essere richiesto un corrispettivo con finalità di guadagno economico.

L'**articolo 3, comma 1**, ammette espressamente l'**utilizzo di piattaforme digitali per la gestione e l'uso condiviso di veicoli di privati**, anche se tale previsione appare priva di contenuto normativo sostanziale in quanto si tratta di una mera facoltà e non esistono norme che attualmente vietino ciò.

I successivi commi dell'articolo stabiliscono **regole per la gestione della piattaforma**. Si prevede in particolare che il **gestore della piattaforma stabilisca** in modo chiaro e trasparente le **tariffe per l'uso condiviso del veicolo**, determinate anche in relazione a parametri di percorrenza chilometrica e al tempo d'uso del veicolo stesso e che **agisca in veste di agente provvisorio di raccolta dei pagamenti dovuti a ciascun proprietario**, allo scopo di accettare pagamenti dagli utenti richiedenti i veicoli a nome e per conto dei proprietari. Si prevede quindi l'obbligo del gestore della piattaforma di corrispondere al proprietario del veicolo messo in condivisione le somme ad esso spettanti per il rimborso delle spese sostenute e ammissibili. Si prevede infine l'obbligo di effettuare le transazioni in denaro sulle piattaforme digitali **esclusivamente** mediante **sistemi di pagamento elettronico** che ne garantiscano la tracciabilità.

A differenza di quanto disposto nella proposta di legge A.C. 930 non viene precisato se l'attività del gestore della piattaforma preveda la possibilità della corresponsione di un corrispettivo a carico degli utilizzatori né le modalità d'incasso del medesimo.

L'**articolo 4** modifica il **D.L. n. 83 del 2012**, introducendo, all'art. 23, comma 2, che elenca le **finalità a cui può essere destinato il Fondo speciale rotativo per la crescita sostenibile**, istituito presso il MISE, una **nuova lettera c-quater**. Tale disposizione prevede tra le **possibili destinazioni del Fondo**: la **promozione di piattaforme digitali nel settore del car sharing tra privati**.

Il Fondo per la crescita sostenibile è destinato, sulla base di obiettivi e priorità periodicamente stabiliti e nel rispetto dei vincoli derivanti dall'appartenenza all'ordinamento comunitario, al finanziamento di programmi e interventi con un impatto significativo in ambito nazionale sulla competitività dell'apparato produttivo, con particolare riguardo alle seguenti finalità:

- la promozione di progetti di ricerca, sviluppo e innovazione di rilevanza strategica per il rilancio della competitività del sistema produttivo, anche tramite il consolidamento dei centri e delle strutture di ricerca e sviluppo delle imprese;
- il rafforzamento della struttura produttiva, il riutilizzo di impianti produttivi e il rilancio di aree che versano in situazioni di crisi complessa di rilevanza nazionale tramite la sottoscrizione di accordi di programma;
- la promozione della presenza internazionale delle imprese e l'attrazione di investimenti dall'estero, anche in raccordo con le azioni che saranno attivate dall'ICE - Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane;
- interventi in favore di imprese in crisi di grande dimensione;
- la definizione e l'attuazione dei piani di valorizzazione delle aziende sequestrate e confiscate alla criminalità organizzata.

Si prevede inoltre che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle risorse assegnate a legislazione vigente, elabori annualmente il programma coordinato di **iniziative di informazione e di educazione alla mobilità alternativa e sostenibile**, con particolare riferimento alla promozione del *car sharing* tra privati.

L'**articolo 5** reca infine la clausola di invarianza finanziaria in base alla quale dall'attuazione della

disposizioni non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La proposta di legge in materia di car pooling (A.C. 930)

La proposta di legge si compone di sette articoli ed è finalizzata, come indicato nell'articolo 1, allo **sviluppo di un sistema di mobilità basato sull'uso condiviso di veicoli privati**, da applicarsi su larga scala, che possa contribuire in modo significativo alla riduzione dei costi di viaggio, del numero delle vetture in circolazione, della congestione del traffico e dell'impatto ambientale: si tratta del sistema denominato *car pooling*, come anche indicato nella relazione illustrativa. Tale sistema di mobilità viene considerato strumento di mobilità sostenibile ai sensi del decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998.

Con il D.M. 27 marzo 1998 è stata prevista, per il conseguimento dagli impegni assunti nel Protocollo di Kyoto del 1997, l'adozione da parte di regioni ed enti locali, di una serie di misure per la prevenzione e la riduzione delle emissioni inquinanti. Tra queste, l'art. 3 del decreto ha previsto l'adozione, da parte delle imprese e degli enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e delle imprese complessivamente più di 800 addetti ubicate nelle aree urbane con una popolazione superiore a 150.000 abitanti e nei comuni a maggiore inquinamento atmosferico, di un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente, finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico, individuando a tal fine un responsabile della mobilità aziendale. L'articolo 4 del decreto prevede che i comuni con una popolazione superiore a 150.000 abitanti e quelli a maggiore inquinamento atmosferico incentivino associazioni o imprese ad organizzare servizi di uso collettivo ottimale delle autovetture, nonché a promuovere e sostenere forme di multiproprietà delle autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone, dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso ed ai chilometri percorsi, a condizione che i servizi di uso collettivo ottimale e le forme di multiproprietà avvengano con autoveicoli elettrici, ibridi, con alimentazioni a gas naturale o GPL dotati di dispositivo per l'abbattimento delle emissioni inquinanti, o immatricolati ai sensi della direttiva 94/12/UEE (che identificava i veicoli c.d. Euro 2).

L'**articolo 2** contiene le definizioni: in particolare quella di **car pooling**, qualificato come la modalità di trasporto **non professionale** consistente nell'uso condiviso di veicoli privati tra due o più utenti che devono percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso, messi in contatto anche tramite le piattaforme di intermediazione fornite dai gestori.

Sono inoltre definite le figure del **gestore**, ossia il soggetto privato o pubblico che gestisce la piattaforma di intermediazione, dell'**utente operatore**, ossia il soggetto che attraverso la piattaforma, si offre di trasportare uno o più utenti fruitori lungo un medesimo itinerario o parte di esso, con un veicolo idoneo, a fronte del pagamento di una somma a titolo di compartecipazione alle spese sostenute, non eccedente i costi di trasporto e che non determini un profitto per l'attività svolta e dell'**utente fruitore** definito come il soggetto che attraverso la piattaforma utilizza il veicolo condiviso dall'utente operatore a fronte del pagamento di una somma a titolo di compartecipazione alle spese con questo concordate attraverso la piattaforma. E' inoltre introdotta la definizione di **piattaforma di intermediazione (o di piattaforma)** intesa come ogni servizio di interconnessione di utenti fornito dai gestori attraverso l'utilizzo di strumenti informatici e no.

L'**articolo 3** disciplina le **caratteristiche del car pooling**. Innanzi tutto si precisa che il *car pooling* rappresenta un **contratto di trasporto gratuito**, ai sensi dell'articolo 1681 terzo comma del codice civile, e non si configura come attività d'impresa di trasporto di persone.

L'art. 1681 stabilisce che "Salva la responsabilità per il ritardo o per l'inadempimento nell'esecuzione del trasporto, **il vettore risponde dei sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore durante il viaggio e della perdita e dell'avaria delle cose che il viaggiatore porta con sé, se non prova di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno**" precisando anche che "sono nulle le clausole che limitano la responsabilità del vettore per i sinistri che colpiscono il viaggiatore". Il terzo comma estende questo regime di responsabilità aggravato anche all'ipotesi di trasporto gratuito, alla quale, pertanto il *car pooling* è assoggettato. **Resta distinto da questa ipotesi il cosiddetto "trasporto di cortesia"**, anch'esso connotato dall'assenza di una controprestazione, ma che si differenzia dal trasporto gratuito in quanto non sussiste alcun rapporto giuridico tra trasportato e vettore (ad esempio il trasporto di un amico). Secondo la giurisprudenza, la mancanza di un rapporto contrattuale nel trasporto di cortesia giustifica l'applicazione, in caso di danni al trasportato, dell'articolo 2043 del codice civile che disciplina la responsabilità extracontrattuale (in questo senso Cass. 21389/2011). Pertanto, a differenza che nel trasporto gratuito, nel caso di trasporto a titolo di cortesia spetta al trasportato provare sia il dolo o la colpa del guidatore sia il nesso causale.

Essendo il *car pooling* una forma di trasporto gratuito la norma disciplina con precisione i limiti entro i quali possono essere ammesse delle dazioni economiche dal trasportato al guidatore. La norma ammette forme di compartecipazione alle spese di viaggio condivise tra gli utenti, prevedendo che la quota di compartecipazione a carico dell'utente fruitore è determinata dall'utente operatore e indicata nella piattaforma di intermediazione. Tale importo è aumentato dell'eventuale commissione applicata dal gestore ai sensi

dell'articolo 4, comma 3, ed è espressamente accettato dall'utente fruitore. In considerazione della gratuità del trasporto la compartecipazione non può essere superiore al costo complessivo del servizio di trasporto sulla tratta in oggetto e non può determinare profitti per l'utente operatore.

Si stabilisce che l'ammontare complessivo della compartecipazione a carico degli utenti fruitori non può essere superiore al **90 per cento dell'importo previsto dalle tabelle dell'Automobile Club d'Italia (ACI)** al netto di eventuali pedaggi per strade, autostrade, soste e imbarco del veicolo su treni e traghetti.

Le Tabelle nazionali dei costi chilometrici di esercizio di autovetture e motocicli, che l'Automobile club d'Italia deve elaborare entro il 30 novembre di ciascun anno e comunicare al Ministero delle finanze che provvede alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale entro il 31 dicembre, sono indicate come parametro di riferimento per profili fiscali attinenti al reddito di lavoro dipendente ai sensi dell'[articolo 51, comma 4, lettera a\) del D.P.R. 917 del 1986](#). Le tabelle definiscono il **costo chilometrico di esercizio** dei mezzi di trasporto. Esse sono articolate individuando per ciascun modello di mezzo di trasporto, anche non più in commercio, i costi chilometrici distinguendo tra costi non proporzionali (interessi, tasse, assicurazione) e costi proporzionali (costo del carburante, degli pneumatici, delle manutenzioni e valore capitale).

Andrebbe valutata la congruità degli importi risultanti dall'applicazione del citato parametro di calcolo in ragione della necessità di assicurare esclusivamente la copertura delle spese evitando un qualsivoglia beneficio economico ulteriore per il vettore. In particolare andrebbe valutato se l'importo così risultante debba intendersi come spesa complessiva massima rimborsabile (da dividersi tra i vari soggetti che partecipano al trasporto condiviso, incluso il vettore) ovvero come massimo importo pro capite. Allo stesso modo andrebbe valutato se e in che misura tali limiti debbano essere presi in considerazione da parte delle piattaforme.

L'**articolo 4** disciplina l'attività dei **gestori della piattaforma di intermediazione**. Essi organizzano e gestiscono le piattaforme di intermediazione attraverso le quali gli utenti operatori e gli utenti fruitori accedono ai servizi di *car pooling* e la loro attività può configurarsi come attività di impresa.

Attraverso la piattaforma di intermediazione, i gestori possono proporre all'utente operatore un importo da indicare ai fini della compartecipazione alle spese che tenga conto delle caratteristiche dell'itinerario offerto in condivisione. Tale indicazione **non è vincolante**, restando all'utente operatore l'onere di indicare l'itinerario **e i costi da porre in compartecipazione**.

I gestori riportano nella piattaforma l'ammontare dell'eventuale commissione applicata per i servizi di intermediazione offerti. Essa è indicata agli utenti fruitori quale **ammontare indipendente e distinto dalla quota di compartecipazione** proposta dall'utente operatore.

Il gestore riceve, in qualità di **agente provvisorio di raccolta**, i pagamenti in nome e per conto degli utenti operatori. Il gestore corrisponde a tali utenti le somme per le spese **sostenute e ritenute ammissibili** ai sensi dell'articolo 3, trattenendo l'ammontare della commissione eventualmente applicata. Ogni transazione operata mediante la piattaforma di intermediazione è **eseguita esclusivamente attraverso sistemi di pagamento elettronico che ne assicurino la tracciabilità**.

Spetta al gestore anche un'attività di sostanziale vigilanza della correttezza generale delle condotte dei diversi utenti, anche prevedendo in base alla gravità e al numero delle violazioni, ai termini delle proprie condizioni generali d'utilizzo sottoscritte dagli utenti e nel rispetto delle garanzie ivi indicate, la **sospensione temporanea** o l'**interdizione in via definitiva** dell'accesso alla piattaforma di intermediazione.

Le fattispecie tipizzate nella proposta di legge sono le seguenti:

- l'ipotesi nella quale l'utente operatore **non sia in possesso di una valida patente di guida** o che **utilizzi un veicolo privo della prescritta assicurazione o non regolarmente revisionato**, un **veicolo con autista o adibito a servizio di piazza** o un altro tipo di **veicolo commerciale**. A tal fine il gestore può chiedere la presentazione di copia del certificato di immatricolazione o di altro documento che dimostri che l'utente è autorizzato a far uso del veicolo.
- il caso in cui l'**utente operatore generi un profitto mediante l'attività svolta tramite la piattaforma**, tenuto conto della natura degli itinerari offerti, della loro frequenza, del numero degli utenti fruitori trasportati e della compartecipazione alle spese richiesta. Anche in tal caso il gestore può chiedere la presentazione di documentazione che attesti la conformità degli itinerari percorsi e delle compartecipazioni richieste.

In via generale gli interventi di sospensione o interdizione dell'uso della piattaforma possono essere applicati a ogni utente che con la propria condotta **integri violazioni rilevanti e previamente indicate nelle condizioni generali di utilizzo della piattaforma di intermediazione sottoscritte dagli utenti**.

L'**articolo 5** disciplina l'attività di **promozione del car pooling**. Si prevede in particolare che le amministrazioni e gli enti pubblici provvedano a riservare nei propri siti *internet* e *intranet* istituzionali uno spazio dedicato ai servizi di mobilità sostenibile e, nell'ambito di questi, ai servizi di *car pooling*.

Con specifico riferimento al *car pooling* è fornita adeguata pubblicità ai servizi eventualmente promossi dalla stessa amministrazione o ente o da altri soggetti pubblici e privati che operano nell'area in cui l'amministrazione o l'ente ha sede. Al medesimo obbligo sono soggette le **imprese private** che occupano presso un unico stabilimento un numero complessivo di addetti superiore a 250; la vigilanza sull'attuazione delle disposizioni citate è affidata al responsabile per la mobilità aziendale (*mobility manager*).

Si prevede poi che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero delle

infrastrutture e dei trasporti elaborino, entro il 15 marzo di ciascun anno, un programma coordinato di iniziative di informazione e di educazione alla mobilità sostenibile, con particolare attenzione all'incentivazione del *car pooling*, anche attraverso lo svolgimento di campagne informative sui principali mezzi di comunicazione. Tali iniziative saranno realizzate nell'ambito delle rispettive competenze e a valere sulle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente.

L'ultimo comma dell'articolo 5 prevede che entro un mese dall'entrata in vigore della legge il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti renda disponibili sul sito istituzionale del portale dell'automobilista delle interfacce applicative, come definite dall'Agenzia per l'Italia digitale nel Piano triennale per l'informatica nella pubblica amministrazione 2017-2019, al fine di dare la possibilità ai gestori, nel rispetto della *privacy* degli utenti, di consultare: a) la validità della patente degli utenti registrati al servizio; b) la validità della copertura assicurativa dei veicoli registrati al servizio; c) l'effettuazione della revisione dei veicoli registrati al servizio. Il Ministero dell'Interno e il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, nel rispetto della *privacy* degli utenti, si impegnano a fornire ai gestori i dati di cui ai precedenti punti a), b) e c).

L'**articolo 6** stabilisce che a decorrere dall'anno 2019, è riconosciuto un credito di imposta fino all'importo massimo di 10 mila euro annui, nel limite massimo complessivo di 1 milione di euro annui, alle imprese che adempiono alle disposizioni di cui all'articolo 5, comma 1, e che gestiscono direttamente servizi di *car pooling*, rimettendo ad un decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza Unificata, la definizione dei criteri e delle modalità per l'accesso al credito d'imposta. Si prevede che il decreto sia sottoposto alle Commissioni parlamentari competenti secondo la procedura del cosiddetto "doppio parere". E' inoltre prevista la copertura finanziaria dell'intervento.

L'**articolo 7** prevede infine che le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano provvedono ad attuare quanto previsto dalla presente legge, compatibilmente con i propri statuti di autonomia e con le relative norme di attuazione.

Relazioni allegata o richieste

Le proposte di legge, di iniziativa parlamentare, sono corredate dalla necessaria relazione illustrativa.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Il contenuto dei provvedimenti, recando misure in materia di mobilità sostenibile, è principalmente riconducibile alla materia "**tutela dell'ambiente**".

La materia tutela dell'ambiente e dell'ecosistema è riconosciuta come **competenza esclusiva dello Stato (art. 117, secondo comma, lett. s)**. In proposito, la Corte costituzionale ha peraltro ripetutamente affermato che "non si può discutere di materia in senso tecnico, perché la tutela ambientale è da intendere come valore costituzionalmente protetto, che in quanto tale delinea una sorta di «materia trasversale», in ordine alla quale si manifestano competenze diverse, anche regionali, fermo restando che allo Stato spettano le determinazioni rispondenti ad esigenze meritevoli di disciplina uniforme sull'intero territorio nazionale" (ex multis: sentenze n. 278/2012, n. 171/2012, n. 20/2012, n. 235/2011, n. 191/2011, n. 225/2009, n. 12/2009, n. 378/2007).

Inoltre, introducendo una forma contrattuale nuova che disciplina la specifica tipologia di trasporto gratuito denominata *car pooling*, la proposta di legge rientra altresì nella materia "ordinamento civile" di cui all'articolo 117, comma secondo lettera l) della Costituzione, di esclusiva competenza statale.

Con riferimento all'articolo 6, che riconosce un credito di imposta alle imprese, deve essere richiamata la materia "sistema tributario dello Stato" ascritta alla competenza esclusiva statale (art. 117, secondo comma, lett. e), Cost.).

Viene infine in rilievo la materia "trasporto locale", di competenza residuale regionale.

Come rilevato dalla Corte costituzionale nella sentenza n. 50 del 2005, in caso di interferenze tra norme rientranti in materie di competenza statale ed altre di competenza concorrente o residuale regionale, "può parlarsi di concorrenza di competenze e non di competenza ripartita o concorrente. Per la composizione di siffatte interferenze la Costituzione non prevede espressamente un criterio ed è quindi necessaria l'adozione di principi diversi". I principi enucleati dalla Corte sono il principio di prevalenza, che può applicarsi "qualora appaia evidente l'appartenenza del nucleo essenziale di un complesso normativo ad una materia piuttosto che ad altre" (nello stesso senso, *ex plurimis*, sentenze n. 44 del 2014, n. 118 del 2013, n. 334 del 2010, n. 237 del 2009), ed il principio di leale collaborazione, "che per la sua elasticità consente di aver riguardo alle peculiarità delle singole situazioni" ed impone alla legge statale di predisporre adeguati strumenti di coinvolgimento delle regioni, a salvaguardia delle loro competenze (nello stesso senso, *ex plurimis*, sentenze n. 44/2014, n. 234/2012, n. 187/2012, n. 88/2009, n. 50/2008, n. 213/2006, n. 133/2006, n. 231/2005, n. 219/2005).

Documenti all'esame delle istituzioni dell'Unione europea

Le istituzioni europee sono favorevolmente orientate nei confronti di forme di condivisione dei mezzi di trasporto riconducibili alla economia collaborativa o *sharing economy*, quali il *car-sharing* o il *car-pooling*, ritenute utili per aumentare il tasso di utilizzo dei veicoli circolanti sulle strade, decongestionare il traffico urbano e ridurre le emissioni di gas ad effetto serra.

Sulla *sharing economy* nel suo complesso, la Commissione europea ha adottato nel 2016 alcune linee guida con la comunicazione **Un'agenda europea per l'economia collaborativa**, [COM\(2016\) 356](#).

Nello stesso anno, il Parlamento europeo, con la risoluzione del **24 novembre 2016 sulle nuove opportunità per le piccole imprese di trasporto, compresi i modelli di economia collaborativa** ([2015/2349\(INI\)](#)) ha invitato la Commissione, gli Stati membri e gli enti locali a promuovere, nel settore dei trasporti, modalità di condivisione, quali il ***car-sharing***, il *bicycle sharing*, il trasporto merci condiviso, i taxi collettivi e il ***car-pooling***, favorendone l'interconnessione con i trasporti pubblici. Lo stesso atto di indirizzo invitava la Commissione UE a monitorare attentamente lo sviluppo dell'economia digitale e l'impatto delle iniziative legislative dell'«Agenda digitale» nel settore dei trasporti e rivolgendosi oltre che alla Commissione, anche agli Stati membri e alle parti sociali, invitava altresì a vigilare sull'impatto della digitalizzazione sul numero e sulle tipologie delle professioni nel settore dei trasporti al fine di garantire che le "politiche sociali e occupazionali si mantengano al passo con la digitalizzazione del mercato del lavoro dei trasporti".

Nel 2017 il Parlamento europeo si pronuncia nuovamente in materia con due ulteriori atti di indirizzo:

- la risoluzione del 18 maggio 2017 [sul trasporto stradale nell'Unione europea \(2017/2545\(RSP\)\)](#) in cui si afferma l'opportunità di promuovere il *car-pooling* o il *car-sharing* con la finalità di **ridurre le emissioni** nel settore dei trasporti su strada. Il testo definisce il *car-pooling* e il *car-sharing* risorse importanti "per lo sviluppo sostenibile della connettività, tra l'altro nelle regioni ultraperiferiche, montane e rurali" e conseguentemente invita "la Commissione, gli Stati membri e le autorità locali a promuovere l'emergere di modelli di economia collaborativa in questo campo";
- la risoluzione del 15 giugno 2017 su **un'agenda europea per l'economia collaborativa** ([2017/2003\(INI\)](#)) sottolinea "la necessità di **offrire certezza giuridica alle piattaforme e ai loro utenti per garantire lo sviluppo dell'economia collaborativa nel settore dei trasporti dell'UE**", avendo ribadito l'importanza di operare una distinzione tra "il *car-pooling* e la condivisione dei costi nel quadro di un viaggio in corso che il conducente ha pianificato per fini propri, da un alto, e i servizi regolamentati per il trasporto passeggeri, dall'altro".

La Commissione europea è tornata a sottolineare l'importanza del contributo che forme di economia collaborativa possono apportare alla riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra e alla decarbonizzazione con le seguenti comunicazioni:

- **Un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti**, [COM\(2017\) 283](#) in cui si evidenziano le potenzialità derivanti dallo "sviluppo di soluzioni di mobilità cooperative, interconnesse e altamente automatizzate" o da "nuovi concetti di mobilità, ad esempio il *car-sharing*";
- **Verso la mobilità automatizzata: una strategia dell'UE per la mobilità del futuro** [COM\(2018\) 283](#), sui veicoli autonomi, in cui si legge che questi, oltre a garantire la mobilità a persone non in grado di guidare autonomamente (anziani o disabili) o non sufficientemente servite dal trasporto pubblico, potrebbero "incentivare i sistemi di *car-sharing* e il concetto di "mobilità come servizio", abbattendo costi e tempi dei trasporti, migliorando l'urbanistica e la qualità dell'aria;
- **Un'Europa che protegge: aria pulita per tutti**, [COM\(2018\)330](#), in cui, evidenziato come il settore dei trasporti sia il maggior produttore di emissioni di ossido di azoto, vengono individuate soluzioni nella diffusione di modi di trasporto più puliti attraverso la pianificazione urbana o sistemi di *car-sharing*.