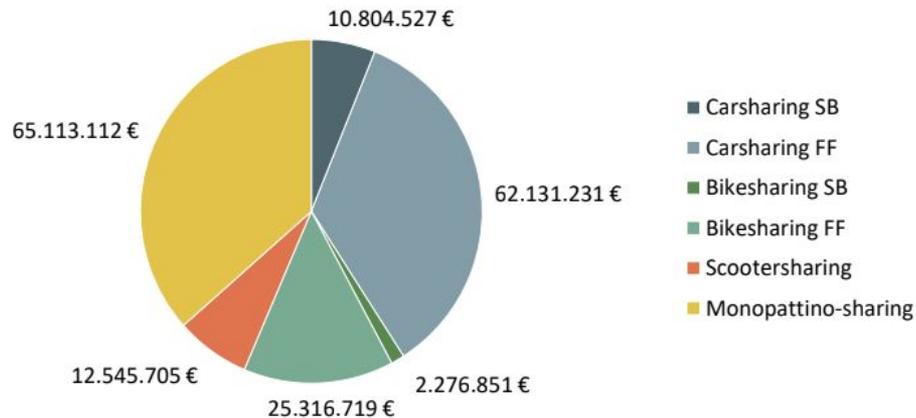




Audizione in Commissione IX Trasporti, Poste e Telecomunicazioni in merito ai progetti di legge recanti interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada (C. 41 Brambilla, C. 96 Gusmeroli, C. 195 Comaroli, C. 411 Vinci, C. 412 Vinci, C. 526 Berruto, C. 529Mulè, C. 578 De Luca, C. 634 Consiglio regionale della Lombardia, C. 684 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 686 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 697 Carè, C. 718 Santillo, C. 865 Consiglio regionale del Veneto, C. 874 Consiglio regionale del Veneto, C. 892 Iaria, C. 985 Rosato, C. 1030 Mascaretti, C. 1218 Consiglio regionale della Puglia, C. 1258 Deidda, C. 1265 Morassut, C. 1398 Cherchi, C. 1413 Consiglio regionale del Veneto e C. 1435 Governo)

Fatturato 2022 dei servizi di vehiclesharing



Fatturato totale 2022 -> 178.188.146

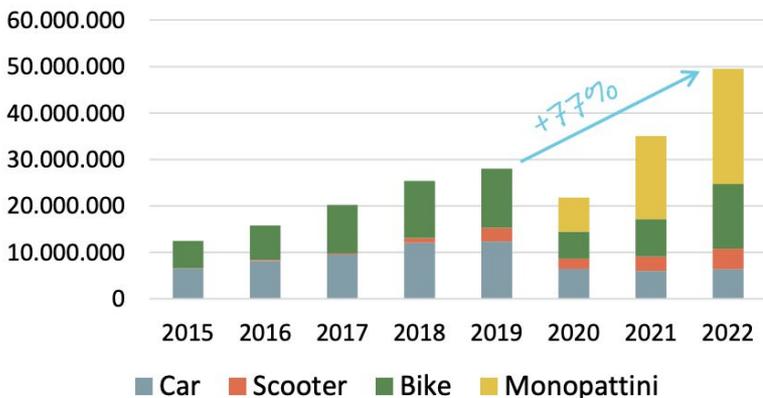
Segmento micro mobilità

- Giro d'affari complessivo di **119 M€**
- **2.300** addetti
- circa **100.000** tra monopattini elettrici e biciclette a pedalata assistita
- **100 milioni di km percorsi**

La domanda dei servizi di vehicle sharing in Italia nel 2022

Il 2022 è un anno segnato dalla fine dello stato d'emergenza e delle limitazioni connesse alla pandemia Covid-19 in tutto il paese, con un ritorno a livelli di attività e mobilità simili a quelli degli anni precedenti. Nel settore della sharing mobility si rafforzano i livelli di domanda complessiva con il numero di noleggi totali che cresce del 41% rispetto al 2021 per un totale di circa 49 milioni di viaggi, mentre il numero di km percorsi con veicoli in condivisione sfiora i 200 milioni, più 46% rispetto al 2019.

Numero dei noleggi effettuati



Noleggi 2021 -> 35 milioni
Noleggi 2022 -> 49,5 milioni (+41%)

Percorrenze chilometriche

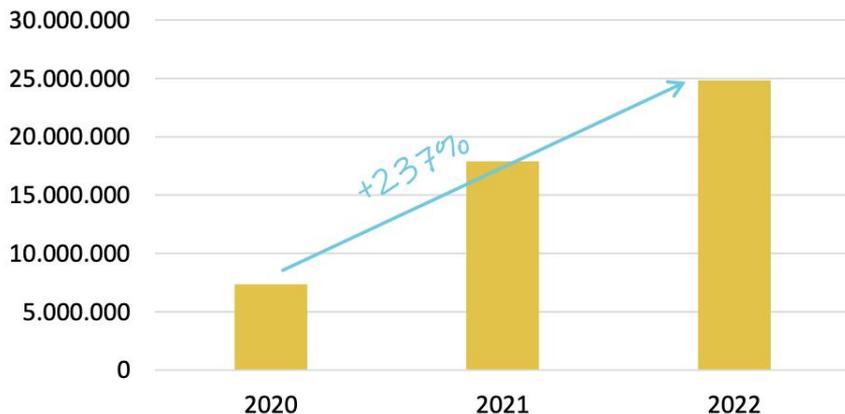


Km totali 2021 -> 133,4 milioni
Km totali 2022 -> 199,4 milioni (+46%)

La domanda di monopattino-sharing in Italia

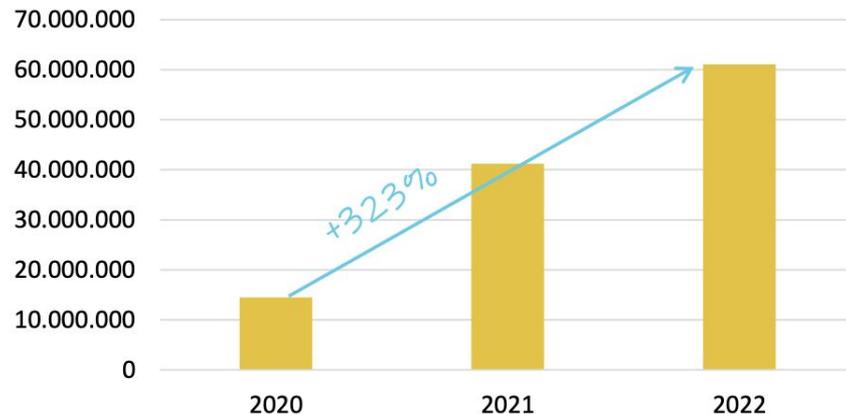
In linea con quanto già registrato l'anno precedente, il monopattino-sharing risulta il servizio più utilizzato in Italia guardando al numero di noleggi nel 2022. Venticinque milioni di noleggi che rappresentano il 50% di tutti i noleggi realizzati dai servizi di vehicle sharing nel nostro paese, il 38,8% in più del 2021. Trend a cui corrisponde anche un aumento nel 2022 delle percorrenze che arrivano a superare quota 60 milioni di km nel 2022.

Noleggi del monopattino-sharing



Noleggi 2021 -> 17,8 milioni
Noleggi 2022 -> 24,8 milioni (+39%)

Percorrenze del monopattino-sharing

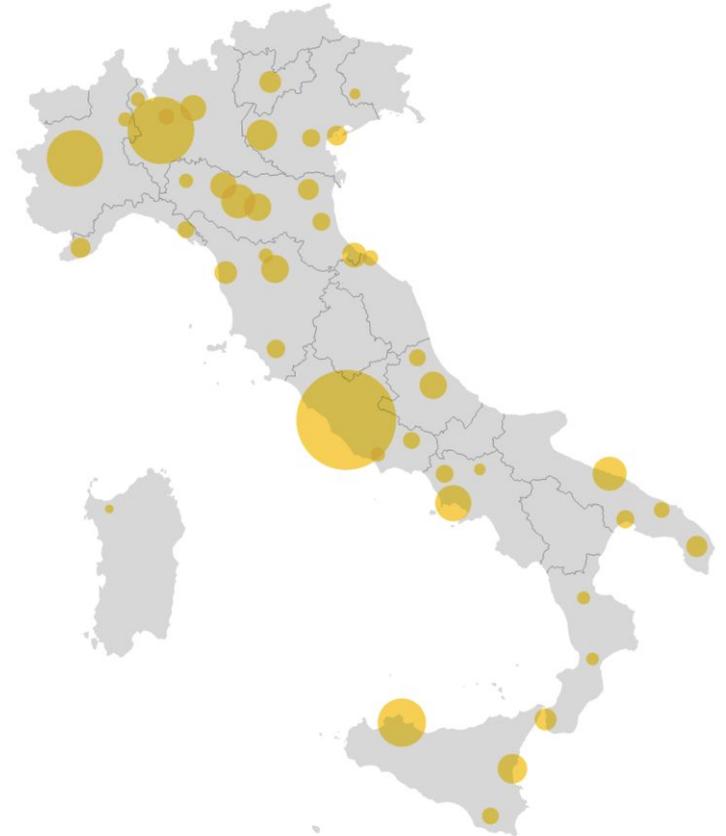
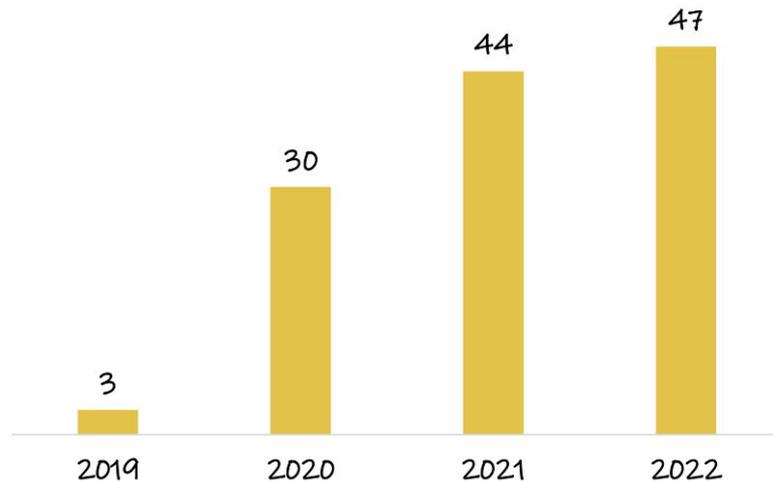


Km 2021 -> 41,2 milioni
Km 2022 -> 61 milioni (+48%)

Note:

La flotta di monopattini in sharing nel 2022

Città con servizi di
monopattino-sharing



Monopattini - Focus sulla Normativa di riferimento (art. 1-ter DL 121/2021)



<u>Prescrizione</u>	<u>Settore sharing</u>	<u>Settore privato</u>
Servizio in concessione	X	
Assicurazione	X	
Campagne informative	X	
Tecnologie a tutela degli utenti	X	
Limitazione area operativa	X	
Identificabilità utente	X	
Limitatore di velocità (20 e 6 km/h) da remoto / a bordo	X	
Foto fine corsa	X	
Standard di sicurezza (DM MIMS)	X	X

I servizi in sharing sono **molto più regolati** rispetto ai monopattini privati.

Inoltre, i gestori dei servizi in sharing **assicurano il rispetto di:**

- **limiti di velocità**
- **aree operative circoscritte**
- **standard di sicurezza dei veicoli**

Sebbene il limite di velocità valga per tutti i veicoli, **solo quelli in sharing sono regolati da remoto** e non possono in alcun modo eccedere i 20 km/h.

Incidenti - focus



- I dati recentemente pubblicati da ISTAT relativamente ai monopattini elettrici non tengono conto della differenza tra monopattini in sharing (con la loro attuale regolazione) e monopattini privati
- I dati dimostrano che l'attuale disciplina dei monopattini in sharing è più che idonea a ridurre il tasso di incidentalità del settore
- Tra il 2021 ed il 2022 è aumentata esponenzialmente la domanda di monopattini in sharing, mentre il numero di incidenti è drasticamente diminuito

Anno 2021 VS 2022, uso privato VS servizi in Sharing

Confronto 2021-2022: Monopattini in sharing in Italia

	2021		2022
Incidenti riportati	634	↓	372
Incidenti con feriti riportati	536	↓	172
Incidenti mortali riportati	1	↓	0
Indice di mortalità per incidente	0,186%	↓	0%

Confronto 2021-2022: Monopattini privati in Italia

	2021		2022
Incidenti riportati	2.101	↑	2.929
Incidenti con feriti riportati	1.980	↑	2.787
Incidenti mortali riportati	9	↑	16
Indice di mortalità per incidente	0,428%	↑	0,546%

Anno 2021 VS 2022, focus su uso privato

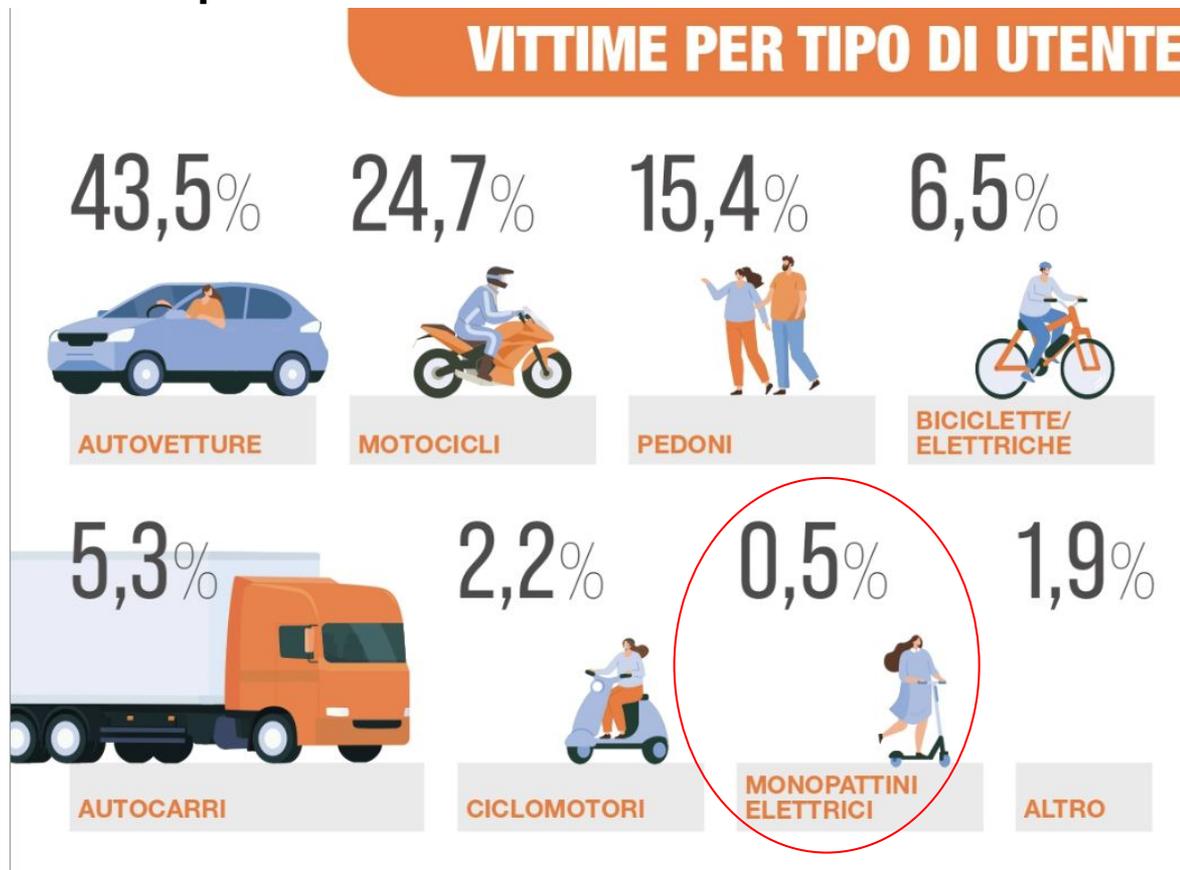
Fonte: report
ISTAT incidenti
stradali 2022

Dati relativi alla
incidentalità dei
monopattini
elettrici (totale)

Incidenti: 2.929

Feriti: 2.787

Morti: 16



Anno 2021 VS 2022, focus su sharing

Fonte: VII rapporto
Osservatorio
Nazionale della
Sharing Mobility
(dati 2022)

Dati relativi alla incidentalità dei monopattini elettrici (sharing)

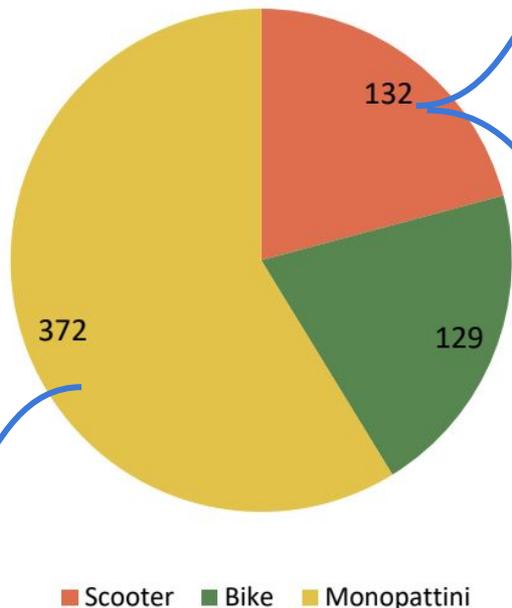
Incidenti: 372

Feriti: 172

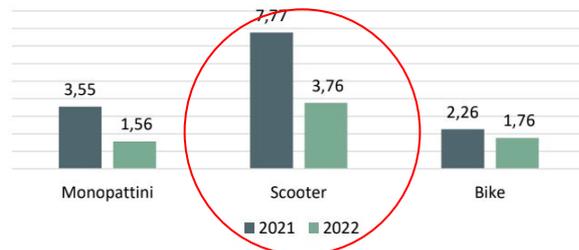
Morti: 0

12,70% del totale degli
incidenti avvenuti nel
2022 con monopattini
(privati e in sharing)

Numero di incidenti nei servizi di micromobilità in sharing 2022

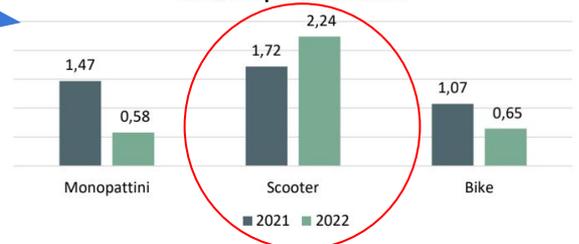


Incidenti per 100.000 noleggi



Per quanto riguarda gli incidenti ogni 100 mila noleggi si riscontra rispetto al 2021 un calo generale del numero di sinistri: -56% per i monopattini, -52% per gli scooter, -22% per le bici. Anche nel 2022, lo scootersharing rimane in testa a questa classifica, seguito dai servizi di bikesharing e monopattino-sharing sostanzialmente appaiati.

Incidenti per 100.000 km



Anche nel numero di incidenti ogni 100 mila km i servizi di scooter restano quelli che registrano più sinistri, in aumento rispetto al 2021 (+30%). Calano invece monopattini e biciclette con 0,58 e 0,65 incidenti ogni 100 mila km, registrando rispettivamente un calo del -61% e del -40% rispetto al 2021.

Assenza di una correlazione tra casco e numero di incidenti

La presenza del casco non porta una riduzione degli incidenti.

Il **tasso di decesso per incidente** nel settore dello sharing Italiano è **inferiore** a quello misurato in Israele (in cui vige l'obbligo del casco).

	2021	2022
Incidenti con feriti (Israele)	953	1.041
Incidenti con feriti (Italia)	1.980	2.787
Incidenti con feriti (sharing Italia)	536	172
Decessi per incidente (Israele)	0.52%	0.48%
Decessi per incidente (Italia)	0.45%	0.57%
Decessi per incidente (sharing Italia)	0.18%	0%

Confronto 2021-2022: Monopattini in sharing in Italia

	2021		2022
Incidenti riportati	634	↓	372
Incidenti con feriti riportati	536	↓	172
Incidenti mortali riportati	1	↓	0
Indice di mortalità per incidente	0,186%	↓	0%



Confronto 2021-2022: Monopattini privati in Italia

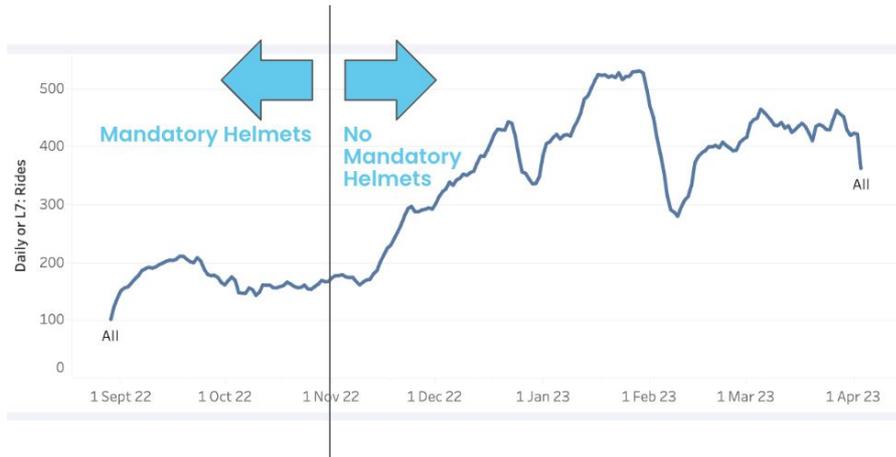
	2021		2022
Incidenti riportati	2.101	↑	2.929
Incidenti con feriti riportati	1.980	↑	2.787
Incidenti mortali riportati	9	↑	16
Indice di mortalità per incidente	0,428%	↑	0,546%

	9.2	953	1,041	נפגעים בתאונות קורקינטים חשמליים שדוחו עליהן למשטרה
	0.0	5	5	הרוג
	31.9	69	91	קשה
	7.5	879	945	קל
	12.0	382	428	נפגעים בתאונות קורקינטים חשמליים שלא דוחו עליהן למשטרה(2)
	25.5	145	182	קשה
	3.0	236	243	קל
	200.0	1	3	לא ידוע

Problemi collaterali dell'obbligo di casco per lo Sharing

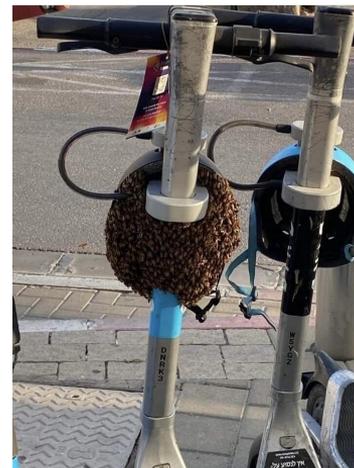
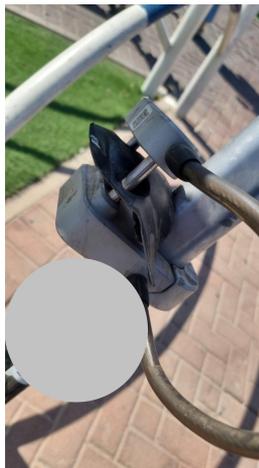
- **riduzione dell'utilizzo** stimata oltre il 70% (percorrenza media: 2,5 km/noleggjo) e contestuale **revisione degli investimenti** delle società sharing in Italia

Esempio città di Ashdod, Israele



- **Difficoltà applicative** (dove installare il casco, mantenerlo pulito e igienizzato, etc.)
- **Vandalizzazione e furto** (30% caschi rubati su base mensile)

Esempio città di Tel Aviv, Israele



Conclusioni e proposte alternative



- **Estensione della disciplina dello sharing anche al settore privato (sistemi che impediscano di affrontare strade pericolose, limitazione della velocità, assicurazione, identificabilità utente)**

L'attuale disciplina dello sharing ha dimostrato di essere idonea a tutelare gli utenti ed è stata in grado di raggiungere l'obiettivo di "zero vittime".

- **Soppressione dell'obbligo di casco o casco non obbligatorio per il settore sharing**

*Tenuto conto dei dati mostrati, è evidente che **il casco non sia la chiave per la sicurezza degli utenti laddove le norme sono fatte rispettare**. Lo sono il limite di velocità, le caratteristiche tecniche dei veicoli e la qualità delle strade.*

*Ad ogni modo, e tenuto conto delle difficoltà oggettive dei controlli su strada sul rispetto delle regole e dei possibili effetti sull'utilizzo dei veicoli in sharing, in estrema ratio **l'obbligo di casco non dovrebbe, comunque, essere previsto per i veicoli in sharing**, considerando che il settore sharing non registra tassi di incidentalità tali da giustificare questo ulteriore obbligo, a fronte dei già esistenti obblighi e verifiche a cui il servizio è sottoposto.*

Emendamento - casco

AC 1435

Emendamento

Articolo 7

1. Al comma 1), la lettera e) è soppressa.



Emendamento 2 - casco



AC 1435

Emendamento

Articolo 7

1. Al comma 1), la lettera e) è sostituita dalla seguente:

“e) al comma 75-novies, le parole: « I conducenti di età inferiore a diciotto anni » sono sostituite dalle seguenti: « I conducenti dei monopattini **che non siano messi a disposizione dagli operatori di noleggio di monopattini elettrici**»; “

Emendamento - assicurazione



AC 1435

Emendamento

Articolo 7

*1. Al comma 1), lettera m) capoverso 75-vicies quinquies, le parole “2054 del codice civile” sono sostituite dalle seguenti **“2043 del codice civile”**.*

Conseguentemente

L'ultimo periodo è soppresso



ASSOSHARING

Associazione Nazionale Sharing Mobility

Contributo su Regolamentazione monopattini elettrici in Italia

nell'ambito dei progetti di legge recanti interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada

(C. 41 Brambilla, C. 96 Gusmeroli, C. 195 Comaroli, C. 411 Vinci, C. 412 Vinci, C. 526 Berruto, C. 529 Mulè, C. 578 De Luca, C. 634 Consiglio regionale della Lombardia, C. 684 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 686 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 697 Carè, C. 718 Santillo, C. 865 Consiglio regionale del Veneto, C. 874 Consiglio regionale del Veneto, C. 892 Iaria, C. 985 Rosato, C. 1030 Mascaretti, C. 1218 Consiglio regionale della Puglia, C. 1258 Deidda, C. 1265 Morassut, C. 1398 Cherchi, C. 1413 Consiglio regionale del Veneto e C. 1435 Governo)

Panorama normativo in vigore

La circolazione dei **monopattini elettrici** in Italia è regolata dalla legge 27 dicembre 2019, n. 160, articolo 1, commi 75 e ss., modificata - nel 2021 - dall'articolo 1-ter del **decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121**, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, che ha consolidato il precedente quadro normativo introducendo alcune disposizioni aggiuntive finalizzate alla maggiore sicurezza.

Le specifiche tecniche dei mezzi sono inoltre state definite, nella direzione di un rigido aumento in termini di sicurezza, dal **Decreto Ministeriale 18 agosto 2022**, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 202 il 30 agosto 2022.

- **limite di velocità a 20 km/h (prima a 25 km/h)**
- **obbligo di indicatori di direzione sul mezzo**
- **obbligo di doppio freno, anteriore e posteriore sul mezzo**
- **obbligo di pneumatici di almeno 8 pollici sul mezzo**
- **divieto di circolazione su strade extra-urbane**
- **obbligo di copertura assicurativa**
- **obbligo di adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico**
- **obbligo di inserimento nelle applicazioni digitali per il noleggio le regole fondamentali**
- **obbligo di impiego di strumenti tecnologici utili al fine di assicurare il rispetto delle regole di circolazione**

Tale adeguamento normativo ha prodotto di fatto una **netta differenziazione fra i monopattini in sharing (che sono sottoposti a Autorizzazione Amministrativa e controlli periodici) e quelli invece privati (che non lo sono).**

A fianco di questo impianto normativo, si rammenta che i soggetti gestori dei servizi di monopattini in sharing definiscono - nelle proprie app - apposite **mappe operative ove è consentita la circolazione, escludendo le strade pericolose e le aree ove non è consentita** - per legge nazionale o locale - la circolazione, la sosta o il rilascio dei propri veicoli.

Ancora, gli operatori già oggi richiedono i **dati identificativi degli utenti, onde assicurarne la identificabilità** in caso di richiesta delle Autorità.

Confronto con l'estero

L'odierno contesto regolatorio italiano è tra i più restrittivi tra quelli dei principali altri paesi europei.

	Italia	Austria	Belgio	Czech	Germania	Finlandia	Francia	Ungheria	Norvegia	Polonia	Portogallo	Spagna	Svezia	Svizzera
Età minima di utilizzo	14	12	NO		14	NO	12	NO	NO	NO	16	NO	NO	14
Velocità massima (km/h)	20	25	25	25	20	25	25	NO	20	25		25	20	20
Targa	NO	NO	NO	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Assicurazione	NO	NO	NO	NO	SI	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Casco obbligatorio (età)	<18	12	NO	<18	NO	NO	NO	NO	NO	NO		NO	<15	NO

Queste stesse previsioni sono peraltro uniformi rispetto a quanto consentito dallo stesso Regolamento d'omologazione europeo 15 gennaio 2013, n. 168 che va esplicitamente ad escludere i monopattini ("Veicoli non dotati di almeno un posto a sedere") dall'obbligo di casco.

Dati sull'incidentalità

L'asimmetria tra sharing e privati ha prodotto tassi di incidentalità molto diversi. I dati dimostrano che non esiste un'emergenza incidenti per quanto riguarda i monopattini in sharing. Il recente adeguamento normativo, ed il costante monitoraggio da parte delle Amministrazioni, funziona.

Il [7° Rapporto](#) pubblicato dall'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility, istituito presso il MIT e il MASE, riporta l'analisi dell'incidentalità dei veicoli di micromobilità in sharing.

L'indice di incidentalità per il 2022 è inferiore a quello di biciclette e ciclomotori (scooter), ed è fortemente calato su base annua rispetto al 2021, del 61% rispetto alle percorrenze e del 56% rispetto al numero di noleggi, passando dallo 0,00428% allo 0,0015% incidenti ogni 100.000km.



Al contrario, tale diminuzione non è riscontrabile nel mondo dei monopattini privati. Nel 2021, 9 dei 10 incidenti fatali avevano riguardato utilizzatori privati. Nel 2022, 16 su 16 (0 morti nel servizio monopattini in sharing). Lo stesso Osservatorio [Istat-ACI](#) rileva un trend in crescita in valori assoluti. Gli incidenti stradali che vedono coinvolti monopattini elettrici privati sono passati da 2.101 del 2021 a 2.929 nel 2022 (+39%). Quelli con monopattini in sharing, come riportato poco sopra, sono invece diminuiti.

Confronto 2021-2022: Monopattini in sharing in Italia

	2021		2022
Incidenti riportati	634	↓	372
Incidenti con feriti riportati	536	↓	172
Incidenti mortali riportati	1	↓	0
Indice di mortalità per incidente	0,186%	↓	0%

Confronto 2021-2022: Monopattini privati in Italia

	2021		2022
Incidenti riportati	2.101	↑	2.929
Incidenti con feriti riportati	1.980	↑	2.787
Incidenti mortali riportati	9	↑	16
Indice di mortalità per incidente	0,428%	↑	0,546%

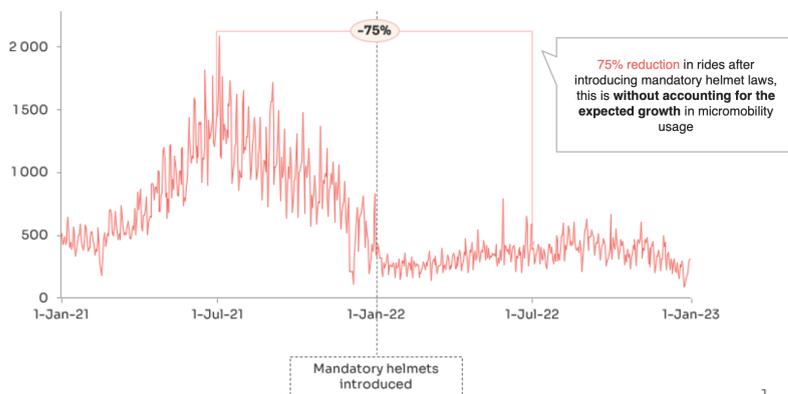
È evidente il differenziale tra veicoli in sharing e veicoli privati.

La qualità costruttiva, l'ottemperanza delle norme (imposte e verificate costantemente dalle Amministrazioni autorizzanti i servizi), la tracciabilità dell'utente (tramite codice identificativo e sistema GPS), rendono intrinsecamente lo sharing di monopattini nettamente più sicuro. Il dato è significativamente più basso della media complessiva nazionale che da fonte ISTAT-ACI è di 1,9% morti per incidente (3190 decessi, su 165.889 incidenti), stabile rispetto allo 1,89% del 2021.

Impatto sul settore, nell'ipotesi del casco obbligatorio

Il possibile inserimento dell'obbligo di casco non appare giustificato - quantomeno per i monopattini in sharing - dal numero di incidenti registrati. Tuttavia, se potrebbe non comportare grossi disagi per un utilizzatore privato (che indosserebbe il proprio casco per utilizzare il proprio monopattino) impatterebbe invece enormemente sul settore dello sharing. Tale obbligo, infatti, rappresenterebbe un forte disincentivo all'utilizzo del servizio, comporterebbe un rischio igienico per gli utilizzatori, e sarebbe un elemento totalmente esposto a condizioni metereologiche (a scapito degli standard igienico sanitari), furti ed atti vandalici.

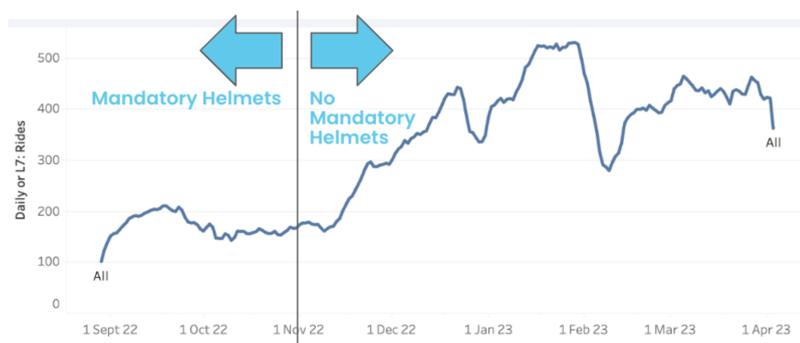
Inoltre, nessuno dei principali paesi europei ne prevede l'obbligo. Questa discrepanza porterebbe inevitabilmente le aziende a concentrare gli investimenti in paesi con meno restrizioni e maggiori utilizzi, mettendo a rischio il settore dello sharing che in Italia conta complessivamente circa 2.300 posti di lavoro tra indotto diretto ed indiretto.



Peraltro, dove sono state testate soluzioni con casco obbligatorio, queste si sono verificate del tutto fallimentari: calo dell'utilizzo del 75%, costi elevatissimi per le aziende sia per l'aggiornamento delle flotte sia per l'alto tasso di furto e vandalismo (quantificabili in circa 10 milioni di euro l'anno). Il tutto, senza una proporzionale riduzione degli incidenti. Ad esempio il caso di Aalborg.

Nei casi in cui l'utilizzo del casco era opzionale e solo alcuni veicoli lo prevedevano, si è registrato un utilizzo maggiore dei veicoli senza casco rispetto a quelli con casco.

Mentre nei casi in cui l'obbligo di casco è stato rimosso, vi è stato un immediato incremento degli utilizzi. Si veda il grafico seguente (Ashdod, Israele) che dimostra come la rimozione dell'obbligo di casco abbia immediatamente aiutato la crescita dell'utilizzo.



In base a queste prove documentali, è chiaro come l'introduzione del casco per i mezzi in sharing non comporterebbe alcun calo degli incidenti mortali (che sono già a zero), ma porterebbe un calo fino al 80% degli introiti ed un aumento dei costi legato a furti e vandalismo sui caschi, determinando la fine di un settore che occupa oltre 2.300 persone tra diretti ed indiretti.

Assicurazione per i monopattini elettrici e le biciclette elettriche o a pedalata assistita

Nell'ambito dei progetti di legge all'esame della Commissione, rileva anche la proposta di estensione della c.d. RCA (ossia assicurazione per responsabilità civile verso terzi ai sensi dell'articolo 2054 c.c.) al settore della micro mobilità.

Premesso che oggi il settore sharing è già obbligato ad assicurare una copertura assicurativa per la circolazione dei propri mezzi ai sensi dell'articolo 2043 del c.c., è opportuno ricordare che lo scorso 12 ottobre 2023 la Corte di Giustizia dell'Unione Europea, nell'ambito della causa C-286/22, **ha escluso che sui mezzi della c.d. micro mobilità possa essere previsto l'obbligo di assicurazione RCA di cui all'articolo 2054 del codice civile**, chiarendo che *“mezzi che non sono azionati esclusivamente da una forza meccanica e che non possono quindi circolare sul suolo senza uso della forza muscolare, come la bicicletta ad assistenza elettrica di cui trattasi nel procedimento principale, la quale, del resto, può accelerare senza pedalare fino ad una velocità di 20 km/h, non appaiono tali da causare a terzi danni fisici o materiali comparabili, sotto il profilo della loro gravità o della loro quantità, a quelli che possono causare i motocicli, le autovetture, gli autocarri o altri veicoli, che circolano sul suolo, azionati*

esclusivamente da una forza meccanica, poiché questi ultimi possono raggiungere una certa velocità, sensibilmente più elevata di quella che può essere raggiunta da tali mezzi, e sono, ancora oggi, utilizzati prevalentemente ai fini della circolazione. L'obiettivo di proteggere le vittime di incidenti stradali causati dagli autoveicoli, perseguito dalla direttiva 2009/103, non richiede quindi che tali mezzi rientrino nella nozione di «veicolo» ai sensi dell'articolo 1, punto 1, della direttiva in parola.

41. Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, si deve rispondere alla questione posta dichiarando che l'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103 deve essere interpretato nel senso che non rientra nella nozione di «veicolo» ai sensi di tale disposizione, una bicicletta il cui motore elettrico fornisce unicamente pedalata assistita e che dispone di una funzione che le consente di accelerare senza pedalare fino a una velocità di 20 km/h, ove tale funzione può essere tuttavia attivata solo dopo uso della forza muscolare”.

Ne deriva che **ogni proposta di obbligatorietà di c.d. RCA al settore dei monopattini elettrici, biciclette a pedalata assistita e biciclette elettriche sarebbe contraria al diritto dell'Unione Europea.**

Proposte

Considerato il quadro finora esposto, tre sembrano le conclusioni evidenti:

- **l'attuale assetto normativo relativo al settore sharing è sicuro: i servizi erogati in regime autorizzativo sono dotati di tecnologie avanzate e sono sottoposti a controlli costanti.**
- **l'introduzione dell'obbligo del casco rappresenterebbe un ostacolo insormontabile per le aziende, che non potrebbero più offrire il servizio in modo economicamente sostenibile.**
- **il problema sicurezza riguarda il solo settore privato, che rappresenta peraltro la stragrande maggioranza dei mezzi in circolazione. I veicoli privati sono intrinsecamente meno performanti e meno controllabili dalle Amministrazioni, e peraltro per un utilizzo privato la dotazione del casco non è difficile da gestire.**

Qualora il legislatore intendesse comunque procedere ad un inasprimento della normativa, si propongono le seguenti ipotesi cumulative (per salvaguardare il settore dello sharing):

1. Divieto di vendita, commercializzazione ed utilizzo di monopattini non conformi agli standard. Con elevate sanzioni per i trasgressori, sia rivenditori che utilizzatori.
2. Introduzione obbligo di casco solo per i monopattini privati, essendo quelli in sharing già sottoposti ad una normativa autorizzativa ed a controlli stringenti da essa derivanti.

In particolare, l'esenzione all'obbligo del casco per i servizi in sharing potrebbe configurarsi in analogia al comma 8, lettera g), dell'art. 172 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285 (Codice della Strada) che dispone l'esenzione dall'utilizzo di cintura di sicurezza e sistemi di ritenuta per bambini:

“Sono esentati dall'obbligo di uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini:

[...]

g) i passeggeri dei veicoli M2 ed M3 autorizzati al trasporto di passeggeri in piedi ed adibiti al trasporto locale e che circolano in zona urbana;”



I mezzi in sharing, analogamente ai veicoli M2 ed M3 autorizzati al trasporto di passeggeri, sono infatti autorizzati sempre e soltanto da un'Amministrazione, che definisce attraverso delibera di Giunta l'area di operatività internamente al territorio urbano, così come previsto all'Art 75-ter della L. n. 159 del 9 novembre 2021.