



Proposte di indirizzo sul Recovery Plan a sostegno della mobilità sostenibile in sharing Marzo 2021

In relazione agli investimenti del *Recovery Plan* che sono nella linea di indirizzo della mobilità sostenibile degli enti locali e al quale sono allocati 18,5 MLD€, Assosharing propone le seguenti proposte:

- **Maggiori** investimenti e risorse a supporto delle amministrazioni pubbliche per una implementazione delle **infrastrutture** materiali e immateriali volte a favorire la mobilità sostenibile (telecamere per istituzione di più ampie ZTL e *congestion charge*, corsie dedicate allo *sharing*, maggiori finanziamenti da indirizzare in ambito MaaS – ad es. per acquisto di *voucher* dedicati e *bonus* mobilità rivolto a tutto il comparto incluso lo *scooter* e *car sharing* a prescindere dalla motorizzazione);
- **Incentivazione fiscale**: allineamento dell'IVA al 10% come avviene già per il TPL per garantire una maggiore sostenibilità finanziaria di tutti i servizi di *sharing mobility* (con un costo della manovra di 15 MLN€ per il settore*);
- **Semplificazione della burocrazia** e nuovi strumenti normativi per agevolare gli enti locali nella infrastrutturazione viaria e di postazioni di parcheggio e nell'adozione di altre misure d'incentivazione della mobilità in condivisione (es. abolizione dei canoni per il *car sharing*);
- **Formazione**: incentivazione di corsi o Master universitari a favore delle nuove figure professionali come quella del *Mobility Manager*, reso obbligatorio nel Decreto Rilancio per tutte le aziende pubbliche o private con più di 100 dipendenti.
- **Aggiornamento del CdS** sulle nuove modalità di mobilità in *sharing* esistenti. Armonizzazione delle segnaletiche verticali e orizzontali tra i vari comuni, specie in riferimento alle ZTL e ai parcheggi dedicati. Si propone altresì l'esclusione, come già avviene per i veicoli privati, della responsabilità solidale delle aziende *sharing* (art.82 CdS).

Con particolare attenzione alla **sicurezza** si propone di ridurre la velocità massima per la micro-mobilità da 25 a 20 km/h, lasciando il casco obbligatorio per i soli minori di 18 anni. (Anche in riferimento alla recente bocciatura della sentenza del TAR di Firenze sull'obbligatorietà del casco anche per i maggiorenni).

La velocità limitata di questi mezzi -che viene controllata già da remoto per gli operatori in *sharing*- permette di avere una minor incidentalità rispetto ad altri servizi di mobilità.

Assosharing ha avviato uno studio con l'Osservatorio dello *sharing mobility* riguardante l'incidentalità reale dei vari servizi, che sarà presentato congiuntamente dopo l'estate.

Dai dati emerge già da ora che il monopattino in *sharing* ha un'incidenza del 43,8 a fronte per esempio del valore di 65,9 di altri veicoli (valutando i tassi di incidentalità ogni 10.000 mezzi).

Risulta pertanto evidente che il rischio per i conducenti di velocipedi e di monopattini deriva prevalentemente dall'interferenza di altri mezzi di trasporto, soprattutto dove non è presente un'infrastruttura viaria adeguata alla mobilità dolce e si ha una promiscuità di utilizzo della carreggiata tra pedoni, veicoli leggeri e veicoli di grandi dimensioni.

*calcolo parametrico in fase di approfondimento

[Assosharing](http://www.assosharing.org) è la prima associazione di categoria del comparto *sharing mobility* ed è nata con l'obiettivo di rappresentare un settore che conta oltre 5 milioni di utenti iscritti in Italia. L'associazione, che rappresenta la maggior parte delle principali aziende del settore, si prefigge di proporre delle linee guida per l'industria della mobilità in *sharing* con particolare attenzione alle tematiche della sicurezza, della programmazione e sostenibilità ambientale a supporto delle città del futuro.