



COMUNE DI GENOVA

DELIBERAZIONE ADOTTATA DALLA GIUNTA COMUNALE

NELLA SEDUTA DEL 15/01/2026

ATTO N. DGC 4

LINEE GUIDA PER I SERVIZI DI MOBILITÀ A DUE RUOTE IN MODALITÀ SHARING NEL TERRITORIO DEL COMUNE DI GENOVA.

Presiede: il Sindaco Silvia Salis

Assiste: il Segretario Generale Pasquale Criscuolo, nell'esercizio dei compiti di collaborazione e delle funzioni di assistenza giuridico- amministrativa in ordine alla conformità dell'azione amministrativa alle leggi, allo statuto ed ai regolamenti, ai sensi dell'art. 97 comma 2 del D. Lgs. 267/2000 e s.m.i.

Presente il Vice Segretario Generale Angela Ilaria Gaggero

Al momento della deliberazione risultano presenti (P), presenti da remoto (PR), ed assenti (A) i Signori:

1.	SALIS SILVIA	SINDACO	P
2.	TERRILE ALESSANDRO LUIGI	VICESINDACO	P
3.	BEGHIN TIZIANA	ASSESSORA	P
4.	BRUZZONE RITA	ASSESSORA	P
5.	COPPOLA FRANCESCA	ASSESSORA	P
6.	FERRANTE MASSIMO	ASSESSORE	P
7.	LODI CRISTINA	ASSESSORA	P
8.	MONTANARI GIACOMO	ASSESSORE	P

9.	PATRONE DAVIDE	ASSESSORE	P
10.	PERICU SILVIA	ASSESSORA	A
11.	ROBOTTI EMILIO	ASSESSORE	P
12.	VISCOGLIOSI ARIANNA	ASSESSORA	P

Su proposta dell'assessore alla Mobilità Sostenibile, Trasporto Pubblico, Lavoro e Rapporti Sindacali, Servizi Civici e Diritto di Cittadinanza, Emilio Robotti

Premesso che:

- l'Amministrazione comunale intende attuare le Linee programmatiche di mandato 2025–2030, ed in particolare la strategia *“Genova che si muove sostenibilmente”*, volta a promuovere politiche di mobilità sicure, integrate e a ridotto impatto ambientale;
nelle citate Linee programmatiche la mobilità urbana è concepita come sistema socio tecnico da riprogettare in modo integrato, all'interno di una visione urbanistica coerente e attenta alle concrete esigenze dei cittadini, con obiettivi di riequilibrio modale, riduzione della congestione e miglioramento dell'accessibilità complessiva;

- tra le azioni previste nell'ambito di tale strategia rientra l'adozione di ulteriori modalità di trasporto sostenibile, tra cui, a titolo esemplificativo, il servizio di bike sharing;

Vista la Deliberazione del Consiglio Comunale n. 73 del 19.12.2025 con la quale sono stati approvati i documenti Previsionali e Programmatici 2026/2028;

Richiamata la Deliberazione del Consiglio Metropolitano di Genova n. 20 del 31 luglio 2019 con la quale è stato approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, delinea una visione integrata della mobilità urbana, mirando al raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni volte a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità, favorendone l'integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali;

Richiamata la Deliberazione del Consiglio Metropolitano di Genova n. 2 del 28 febbraio 2024 avente ad oggetto “Approvazione dell'aggiornamento del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Genova (PUMS)”, che in particolare:

- con la Strategia 3 “Integrare la mobilità dolce con gli altri sistemi di trasporto” promuove l'integrazione della mobilità dolce con gli altri sistemi di trasporto, favorendo l'uso della bicicletta non solo per spostamenti ricreativi ma anche per quelli quotidiani, attraverso il “Biciplan”, che definisce una rete ciclabile connessa a stazioni ferroviarie, parcheggi di interscambio e poli di servizio, prevedendo strutture di supporto quali velostazioni e spazi dedicati; in tale contesto, il bike sharing assume un ruolo strategico quale servizio integrato e intermodale, complementare al trasporto pubblico;

- con la Strategia 4 “Sviluppare nuovi sistemi di sharing, mobility management e soluzioni smart: infomobility” sostiene lo sviluppo di nuovi sistemi di sharing e soluzioni smart, con l'obiettivo di ampliare l'offerta di bike sharing, introdurre modalità innovative per le aree a domanda debole e integrare tutti i servizi in piattaforme digitali MaaS (Mobility as a Service), che consentano agli utenti di pianificare, prenotare e pagare in modo semplice, favorendo una mobilità più sostenibile, connessa e accessibile;

Vista la Legge Regionale 7 novembre 2013, n. 33 e s.m.i., “Riforma del sistema di trasporto pubblico regionale e locale”, la quale, all'art. 5, comma 3, qualifica come servizi complementari al trasporto pubblico locale il car sharing e il bike sharing, intesi come noleggio a breve termine di autovetture e velocipedi da parte di utenti abbonati; e, al successivo comma 4, stabilisce che tali servizi operano con la finalità di favorire il decongestionamento del traffico urbano e la riduzione dell'inquinamento atmosferico e ambientale;

Ritenuto che il potenziamento dell'offerta di servizi di sharing, in particolare attraverso mezzi individuali quali biciclette e scooter elettrici, costituisca una misura efficace per contrastare l'incremento dell'utilizzo dell'auto privata negli spostamenti urbani, favorendo modalità di mobilità più sostenibili;

Valutato che l'attuale offerta di servizi di sharing mobility nel Comune di Genova non risulta, allo stato, sufficientemente adeguata né sotto il profilo della diffusione territoriale, né sotto quello dello sviluppo tecnologico, e pertanto non rappresenta uno strumento realmente efficace per determinare un cambiamento significativo nelle abitudini di mobilità;

Tenuto Conto che:

- per affermare e consolidare un nuovo stile di mobilità che riconosca nell'offerta di servizi di sharing una funzione realmente complementare e integrativa rispetto agli altri servizi di mobilità condivisa, è necessario:

- promuovere in modo uniforme sul territorio l'offerta di servizi di sharing mobility, favorendone la crescita e la diffusione;
- rendere competitiva la mobilità condivisa rispetto a quella individuale, incentivando la più ampia integrazione tra i diversi servizi;
- favorire l'utilizzo delle nuove tecnologie digitali, al fine di rendere i servizi sempre più accessibili e personalizzati in funzione delle esigenze dell'utente;

- tuttavia, l'espansione dei servizi di sharing comporta sfide significative legate sia alla sicurezza stradale, sia al decoro urbano, poiché in assenza di regole chiare si rischia di avere mezzi parcheggiati in modo disordinato che creano intralci alla circolazione pedonale e favoriscono situazioni di degrado; inoltre, la sicurezza degli utenti deve essere considerata prioritaria, il che implica la necessità di garantire che biciclette e scooter elettrici siano sottoposti a controlli periodici, dotati di dispositivi di sicurezza e conformi alle norme del Codice della Strada, così da tutelare sia l'utente, sia la collettività e assicurare un servizio ordinato, sicuro e di qualità;

Rilevato Pertanto che un sistema di sharing a due ruote deve garantire una copertura territoriale equilibrata, evitando concentrazioni esclusivamente nelle aree centrali o turistiche e includendo zone periferiche e quartieri a domanda debole, prevenendo l'integrazione con il trasporto pubblico e con piattaforme digitali che consentano agli utenti di pianificare, prenotare e pagare in modo semplice, combinando più modalità di spostamento, con la finalità di ridurre la dipendenza dall'auto privata e promuove una mobilità inclusiva e intelligente;

Richiamata la Deliberazione di Giunta n. 190/2021 avente ad oggetto “Sharing Mobility – Azioni per agevolare il cambiamento delle abitudini di mobilità urbana: regolamentazione dei servizi di sharing di monopattini elettrici, bike sharing e scooter sharing”, con la quale sono stati disciplinati sino ad oggi i servizi di sharing mobility, e che si rende necessario aggiornare alla luce della programmazione futura;

Dato atto che per garantire l'efficacia delle politiche di sharing, occorre un sistema di governance basato su regole chiare e strumenti di monitoraggio, con indicatori di performance (riduzione delle emissioni, copertura territoriale, tasso di utilizzo), obblighi di condivisione dati da parte degli operatori e meccanismi di verifica periodica, affinché il servizio diventi una componente stabile e strategica della mobilità urbana;

Ritenuto pertanto opportuno e necessario evidenziare che le regole, le prescrizioni e le disposizioni sopra richiamate sono state oggetto di un processo di revisione e aggiornamento, finalizzato a garantire una maggiore chiarezza, uniformità e coerenza con le esigenze attuali di regolamentazione;

Considerato che tali aggiornamenti sono stati raccolti e sistematizzati all'interno del documento denominato “Linee guida per i servizi di mobilità in sharing a due ruote nel territorio del Comune di Genova”, predisposto con l'obiettivo di fornire un quadro di riferimento completo e organico, idoneo a disciplinare in maniera puntuale le modalità di erogazione dei servizi in questione;

Dato atto inoltre che le suddette Linee guida, per la loro natura e contenuto, costituiscono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, assumendo valore vincolante ai fini dell'applicazione delle disposizioni in materia di mobilità condivisa sul territorio comunale;

Considerato infine che:

- i servizi di sharing sono una leva strategica per ridurre l'impatto ambientale della mobilità urbana e che questi servizi, se ben gestiti, contribuiscono alla diminuzione delle emissioni di CO₂ e degli inquinanti atmosferici, migliorando la qualità dell'aria e la vivibilità dei centri urbani;
- in una città come Genova, caratterizzata da criticità legate alla conformazione territoriale e alla congestione del traffico, l'adozione di mezzi elettrici e la promozione della mobilità dolce sono essenziali per raggiungere gli obiettivi del PUMS e delle Linee programmatiche 2025–2030
- regolamentare i servizi di sharing a due ruote, bici e scooter elettrici, è indispensabile per favorire una mobilità a basso impatto ambientale, contribuendo al decongestionamento del traffico e alla riduzione dell'inquinamento urbano, in coerenza con le politiche di mobilità sostenibile e con le strategie di riequilibrio modale;

Visti:

- lo Statuto comunale e il Regolamento di contabilità;

- il D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 (T.U.E.L.), in particolare gli artt. 42, 48, 49 e 107, in ordine alla distinzione tra indirizzo politico amministrativo e gestione;

Dato atto che l'istruttoria del presente atto è stata svolta dal dott. Alberto Cappato, Direttore Mobilità, che è incaricato di ogni ulteriore atto necessario per dare esecuzione al presente provvedimento;

Acquisito il parere di regolarità tecnica espresso dal Responsabile del Servizio competente, attestante anche la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, espresso ai sensi degli articoli 49 e 147 bis, primo comma D.Lgs n. 267/2000 e s.m.i.

Considerato che il presente provvedimento non comporta effetti diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente per cui non è necessario acquisire il parere di regolarità contabile ai sensi dell'art. 49 e dell'art. 147 bis, comma 1, del d.lgs. 267/2000 e s.m.i.

La Giunta
previa regolare votazione all'unanimità
DELIBERA

- 1) Di approvare le "Linee guida per i servizi di mobilità in sharing a due ruote nel territorio del Comune di Genova", allegate al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale.
- 2) Di demandare alla Direzione Mobilità la responsabilità dell'attuazione e del monitoraggio del presente provvedimento, assicurando il pieno conseguimento delle finalità previste.
- 3) Di dare atto che il presente atto costituisce indirizzo e non comporta, allo stato, impegni di spesa, e che eventuali oneri saranno definiti con successivi provvedimenti.
- 4) Di dichiarare immediatamente eseguibile il presente provvedimento ai sensi dell'art. 134 -comma 4 - del T.U. D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, al fine di garantire l'avvio tempestivo delle attività preliminari, comprese le indagini di mercato e le procedure necessarie per lo sviluppo e l'implementazione del servizio, di competenza dirigenziale.

Attesa l'urgenza di provvedere la Giunta, previa regolare votazione, all'unanimità dichiara immediatamente eseguibile il presente provvedimento ai sensi dell'art. 134 - comma 4 - del T.U. D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

IL PRESIDENTE
Silvia Salis
Firmato digitalmente

IL SEGRETARIO GENERALE
Pasquale Criscuolo
Firmato digitalmente



COMUNE DI GENOVA

125 Direzione Mobilità	PDL 1 DEL 12/01/2026
---	-----------------------------

OGGETTO:

LINEE GUIDA PER I SERVIZI DI MOBILITÀ A DUE RUOTE IN MODALITÀ SHARING NEL TERRITORIO DEL COMUNE DI GENOVA.

ELENCO ALLEGATI PARTE INTEGRANTE
LINEE GUIDA SHARING A DUE RUOTE

Dott. Alberto Cappato



COMUNE DI GENOVA

DIREZIONE MOBILITÀ

**LINEE GUIDA PER I SERVIZI DI MOBILITÀ IN
SHARING A DUE RUOTE NEL TERRITORIO DEL
COMUNE DI GENOVA**

GENNAIO 2026

1. Finalità.

Le presenti linee guida definiscono il quadro di riferimento per le azioni relative alla fornitura e al funzionamento dei servizi di mobilità in sharing a due ruote nel Comune di Genova.

Le disposizioni contenute in questo documento devono essere rispettate:

- nelle autorizzazioni per l'esercizio delle attività di noleggio;
- nelle procedure selettive e nelle manifestazioni di interesse per individuare i soggetti autorizzati a operare sul territorio comunale;
- nelle attività di controllo sui servizi di noleggio;
- in tutti gli atti connessi, direttamente o indirettamente, alla mobilità pubblica in sharing a due ruote.

Sono escluse:

- le attività di noleggio pubblico effettuate con piccole flotte (meno di 20 veicoli) da operatori privati che non utilizzano suolo pubblico per lo stazionamento dei veicoli fuori servizio;
- i servizi "finalizzati", gestiti da privati e destinati esclusivamente a specifici gruppi di utenti.

Per "mobilità a due ruote", in questo documento, si intendono biciclette (muscolari e a pedalata assistita) e scooter elettrici. Sono esclusi altri veicoli di micromobilità, quali monopattini, segway, monowheel e hoverboard.

2. Contingentamenti.

Al fine di garantire un adeguato livello di ordine e decoro pubblico, coerente con la qualità storico-artistica della Città, di offrire un servizio efficiente ai cittadini e ai visitatori e di assicurare condizioni operative e di mercato tali da consentire il

raggiungimento di un ragionevole equilibrio economico per le imprese, l'offerta di mobilità in sharing è soggetta a contingentamento.

Il contingentamento riguarda sia il numero massimo di veicoli presenti sul territorio, sia il numero di operatori autorizzati a svolgere il servizio, almeno per il primo biennio di sperimentazione.

Si tratta, infatti, di un servizio che utilizza una risorsa scarsa: lo spazio pubblico urbano. Tale utilizzo può avvenire solo nell'ambito di una regolamentazione che garantisca una fruizione equilibrata di questo spazio da parte di tutti i soggetti interessati.

Inoltre, queste attività economiche presentano margini operativi ridotti, il che rende necessario limitare la concorrenza derivante da un numero eccessivo di operatori. Per questo motivo, si adotta il principio della concorrenza per il mercato, che consente di mantenere i necessari meccanismi competitivi attraverso la selezione delle imprese più efficienti.

2.1 Numero di operatori.

Il numero massimo di operatori autorizzati a svolgere il servizio di mobilità in sharing nel Comune di Genova è fissato, in via sperimentale e sulla base delle conoscenze sinora acquisite, in quattro (4) unità.

Tale limite è definito nel presente documento, che stabilisce le linee guida per la gestione dei servizi di sharing sul territorio comunale.

L'individuazione degli operatori ammessi avviene mediante una procedura che definisce i requisiti necessari per garantire lo svolgimento delle attività in modo corretto, ordinato e sicuro, assicurando al contempo la par condicio tra i concorrenti.

A tal fine, si rinvia all'elenco degli obblighi degli operatori riportato nelle sezioni successive del documento.

2.2 Dimensione delle flotte

Nella prima fase di sperimentazione, della durata di due anni (2026-2027), il dimensionamento massimo delle flotte operative complessivamente autorizzate nel territorio del Comune di Genova è stabilito come segue:

- Biciclette: 2.000 veicoli
- Biciclette da carico elettriche a 2 o 3 ruote (cargo e-bike): 50 veicoli
- E-scooter: 300 veicoli

Per flotta operativa si intende il numero di veicoli contemporaneamente presenti sul suolo pubblico, indipendentemente dal loro stato di efficienza. Sono quindi esclusi i mezzi di riserva o di rimpiazzo custoditi in deposito.

La procedura di individuazione degli operatori stabilisce il numero massimo di mezzi autorizzabili per ciascun richiedente, come segue: biciclette: massimo 1.000 veicoli; biciclette da carico elettriche a 2 o 3 ruote (cargo e-bike): massimo 25 veicoli; e-scooter: massimo 150 veicoli. Resta ferma la possibilità di eventuali modifiche successive, se stabilito nelle successive fasi di procedura ad evidenza pubblica.

Nel corso del servizio, l'operatore potrà variare il numero di veicoli in esercizio, previo accordo con il concedente, nel rispetto dei limiti sopra indicati, se previsto contrattualmente.

Come già specificato, il contingentamento riguarda esclusivamente le attività di noleggio di veicoli posteggiati in spazi pubblici e rivolte a un pubblico indifferenziato. Non si applica, invece, ad altre forme di noleggio "da rimessa" e/o di tipo "finalizzato".

3. Agevolazioni.

Considerato l'interesse pubblico per la disponibilità dei servizi di mobilità in sharing, complementari al trasporto pubblico locale ai sensi della Legge regionale n. 33/2013, non è previsto il pagamento del canone di occupazione del suolo pubblico, né per i veicoli né per le eventuali stazioni, in conformità all'art. 53 del vigente Regolamento sul Canone Unico Patrimoniale (DCC n. 1 del 16/01/2024).

Per consentire le operazioni di pronto intervento e di ricollocazione dei veicoli, l'Amministrazione autorizza l'accesso gratuito alle Zone a Traffico Limitato (ZTL) ai mezzi di servizio aziendali destinati a tali attività.

Tali veicoli sono inoltre esentati dal pagamento della sosta, ove previsto.

4. Obblighi a carico degli operatori.

- Il servizio deve essere attivo 24 ore su 24, 7 giorni su 7, ed essere rivolto a un'utenza indifferenziata in possesso dei requisiti minimi richiesti.
- Eventuali restrizioni all'utenza possono essere applicate solo in caso di comportamenti scorretti, documentati dall'operatore secondo le modalità previste nei termini e condizioni di utilizzo, previamente comunicati agli utenti.
- La tipologia di servizio è free floating e one way, con le precisazioni indicate nell'articolo seguente. Nel caso di servizio free floating, l'operatore può prevedere meccanismi premiali per incentivare l'utenza a utilizzare luoghi preferenziali di rilascio, anche se non obbligatori ai sensi del presente regolamento.
- I dati relativi agli utilizzi e al funzionamento del servizio devono essere messi a disposizione dell'Amministrazione Comunale nel rispetto della normativa vigente sul trattamento dei dati personali. Devono inoltre essere rese accessibili le informazioni necessarie alle piattaforme di integrazione dei servizi di mobilità.
- Gli operatori devono dotarsi di strumenti tecnologici idonei a impedire la chiusura del noleggio nelle aree in cui è vietata la circolazione o la sosta dei veicoli, consentendo la prosecuzione del noleggio con addebito continuativo a carico dell'utente.
- L'operatore è tenuto a sospendere temporaneamente il servizio in caso di situazioni che possano compromettere, anche parzialmente, la sicurezza degli utenti (es. condizioni meteo avverse) e/o di terzi, dandone tempestiva

comunicazione all'Amministrazione Comunale e agli utenti. L'Amministrazione si riserva la facoltà di sospendere il servizio, a proprio insindacabile giudizio, in caso di eventi socio-politici (scioperi, tumulti, atti di sabotaggio, ecc.) che possano compromettere la sicurezza della circolazione, senza che ciò comporti oneri a carico del Comune.

- L'operatore si impegna a trasmettere alle Forze di Polizia e alla Polizia Locale, entro 24 ore dalla richiesta, i dati anagrafici completi degli utilizzatori del servizio e il tracciato GPS del viaggio, al fine di consentire l'individuazione di soggetti responsabili di illeciti o reati.
- A garanzia del ristoro di danni o spese derivanti dal mancato rispetto delle condizioni e degli standard minimi di servizio, nonché dall'eventuale necessità per il Comune di procedere alla rimozione dei dispositivi, gli operatori devono fornire garanzie bancarie o assicurative a prima richiesta di importo non inferiore a 20 euro per ciascun dispositivo della flotta. In caso di incremento della flotta, le garanzie devono essere adeguate e integrate.
- Deve essere assicurata una distribuzione capillare delle aree di sosta, per garantire un'adeguata disponibilità dei mezzi da ogni punto della città.
- Gli operatori devono prevedere tariffe agevolate per gli abbonamenti, in funzione delle fasce di reddito, al fine di rendere il servizio accessibile al maggior numero possibile di persone.
- Per evitare soste eccessivamente prolungate e scongiurare fenomeni di degrado, gli operatori hanno l'obbligo di ricondurre tutti i veicoli nelle aree di sosta individuate entro 72 ore dalla conclusione dell'ultima corsa.

5. Circolazione e sosta dei veicoli in sharing.

5.1 Biciclette.

Regole per l'uso, il rilascio e la sosta dei veicoli in sharing.

- L'uso dei veicoli in sharing è consentito su tutta la viabilità urbana del territorio comunale dove è ammesso il transito delle biciclette;
- I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza.

Rilascio e sosta dei veicoli:

- Centro Storico: esclusivamente nelle zone prestabilite, individuate da apposita segnaletica o indicate nelle applicazioni del gestore del servizio.
- Resto del territorio comunale: a bordo strada, dove la sosta è consentita, oppure negli spazi attrezzati per biciclette, moto e ciclomotori.

Divieti e prescrizioni:

- È vietata la sosta sui marciapiedi e nelle aree pedonali.

- La sosta deve avvenire sempre con cavalletto abbassato, senza appoggiare il veicolo a muri o manufatti.
- L'operatore deve richiedere, al termine del noleggio, una fotografia che attesti il corretto posizionamento del veicolo.
- I veicoli non devono costituire ostacolo o pericolo per la circolazione pedonale, in particolare per persone con disabilità motorie o visive, né arrecare disturbo alle attività commerciali.
- Deve essere garantito uno spazio libero di transito pedonale non inferiore a 1,5 metri.

Controlli e responsabilità:

- L'operatore deve impedire la chiusura del noleggio al di fuori dei punti di rilascio consentiti e verificare il rispetto delle regole mediante la fotografia di fine corsa.

Limiti di velocità (da imporre tramite regolazione automatica dei veicoli):

- 6 km/h nelle aree del Centro Storico (vedi Allegato 1);
- 20 km/h nel resto del territorio comunale.

5.2 e-Scooter.

Gli e-scooter devono rispettare le norme di circolazione e di sosta previste dal Codice della Strada per i veicoli motorizzati.

È fatto divieto assoluto di sosta sui marciapiedi. A tal fine, l'operatore deve richiedere, al termine del noleggio, una fotografia che attesti il corretto posizionamento del veicolo.

L'individuazione di aree dedicate alla presa e al rilascio dei veicoli è lasciata alla discrezione dell'operatore.

L'eventuale delimitazione di tali aree mediante segnaletica verticale e orizzontale è subordinata all'autorizzazione del Comune e al pagamento del relativo canone.

6. Altre prescrizioni.

6.1 Identificazione dei veicoli.

Tutti i veicoli utilizzati per il servizio devono essere identificati mediante un codice univoco, chiaramente leggibile dall'esterno, che consenta di risalire all'utente che li ha utilizzati, qualora ciò sia necessario in seguito a infrazioni o sinistri.

6.2 Rimozione veicoli in sosta irregolare.

La presenza di veicoli in sosta irregolare deve essere segnalata dai soggetti autorizzati all'operatore, il quale è tenuto a rimuoverli entro i tempi massimi stabiliti nell'accordo con ciascun operatore individuato per la fornitura del servizio.

In caso di soste particolarmente pericolose o di intralcio, oppure in assenza di un tempestivo intervento da parte dell'operatore, i veicoli potranno essere rimossi direttamente dall'Amministrazione comunale o da soggetti da essa incaricati.

In tali circostanze, all'operatore sarà applicata la relativa sanzione, oltre all'obbligo di rimborsare le spese sostenute per la rimozione e la custodia del veicolo.

6.3 Servizi finalizzati integrativi.

L'operatore, in regime di libero mercato, può stipulare accordi con soggetti pubblici o privati per fornire servizi finalizzati, ossia destinati esclusivamente a specifici gruppi di utenti.

I veicoli utilizzati per tali servizi devono essere chiaramente distinguibili da quelli impiegati per il servizio pubblico.

L'Amministrazione comunale valuterà positivamente le offerte degli operatori che prevedano scontistiche dedicate per i dipendenti comunali e per gli abbonati al Trasporto Pubblico Locale (TPL).

6.4 Aggiornamento delle presenti Linee Guida.

Le dimensioni e le caratteristiche delle flotte, così come le altre prescrizioni contenute nel presente regolamento, saranno periodicamente rivalutate sulla base delle esperienze maturate nel primo biennio di sperimentazione.

Tale rivalutazione potrà comportare una revisione del regolamento, anche durante la validità degli affidamenti, al fine di introdurre modifiche migliorative che non compromettano l'economicità di gestione delle attività e adottare provvedimenti conseguenti a gravi ed evidenti problemi di sicurezza, ordine pubblico o decoro urbano.

Allegato 1





COMUNE DI GENOVA

E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERA DI GIUNTA
125 N. 1 / 2026 DEL 12/01/2026 AD OGGETTO:

LINEE GUIDA PER I SERVIZI DI MOBILITÀ A DUE RUOTE IN MODALITÀ SHARING NEL
TERRITORIO DEL COMUNE DI GENOVA.

PARERE TECNICO (Art. 49 c.1 e Art. 147 bis c.1 D.Lgs. 267/2000)
Sulla sopracitata proposta si esprime, ai sensi degli articoli 49 e 147 bis, comma 1, del decreto legislativo n. 267/2000, parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica attestante anche la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa

13/01/2026

Dott. Alberto Cappato

Firmato digitalmente