

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1230

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**DE MONTE, MARATTIN, PASTORELLA, RUFFINO, AMATO, CARA-
MIELLO, GHIRRA**

Modifiche alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, e altre disposizioni in materia di organizzazione dei servizi e concorrenza nel settore del trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea

Presentata il 19 giugno 2023

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La presente proposta di legge intende apportare alcune correzioni alla disciplina vigente in materia di autoservizi pubblici non di linea, e in particolare:

alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, recante legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, per adattarla a un contesto tecnologico totalmente diverso rispetto alla norma originaria approvata circa 30 anni fa;

al decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, cosiddetto « decreto semplificazioni 2019 ».

La proposta origina dalla necessità di risolvere talune criticità evidenziate, tra gli

altri, dall'Autorità di regolazione dei trasporti e dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato e, quindi, si articola con il precipuo scopo di:

trasformare le tariffe per il servizio di taxi in tariffe massime, al di sotto delle quali è riconosciuta agli operatori la facoltà di adeguare il corrispettivo alle oscillazioni della domanda di mobilità;

consentire agli operatori del servizio di taxi di svolgere la propria attività, al di fuori del turno stabilito dai comuni. In questo caso, il servizio di taxi non è classificato come servizio pubblico e, pertanto, la prestazione del medesimo non è obbligatoria, fermo restando il limite massimo della tariffa applicabile;

ampliare al territorio della regione che abbia rilasciato l'autorizzazione al servizio di noleggio con conducente (NCC) l'ambito entro il quale l'operatore può legittimamente disporre di una rimessa, onde assicurare di poter servire un bacino più ampio, fermi restando i limiti della disciplina;

sopprimere l'obbligo di attesa della chiamata da parte dell'utente presso la sede o la rimessa del servizio di NCC, tenuto conto che viene in ogni caso introdotto un meccanismo per accertare l'avvenuta prenotazione *ex ante* del servizio, onde evitare la commistione con il servizio di taxi;

consentire alle regioni di autorizzare i comuni a rilasciare autorizzazioni per l'esercizio del servizio di NCC e licenze per l'esercizio del servizio di taxi nei soli territori che necessitino di un'offerta di servizi di mobilità aggiuntiva. Dette autorizzazioni e licenza sono emesse sulla base della vigente disciplina e non possono avere durata superiore a due anni;

autorizzare i comuni a istituire i « servizi di mobilità con trasporto », con il precipuo scopo di superare la fase di sperimentazione della cosiddetta « micromobilità ». Si propone che detti servizi vengano offerti previa approvazione di un piano mobilità e sulla base di un titolo autorizzativo rilasciato dal comune a titolo oneroso;

coordinare la disciplina di riferimento alla sentenza della Corte costituzionale n. 56 del 26 febbraio 2020 e alla segnalazione del Garante per la protezione dei dati personali del 16 maggio 2019 relativa ai rischi connessi al trattamento massivo di dati operato con il cosiddetto « foglio di servizio »;

fissare al 31 dicembre 2023 il termine massimo oltre il quale gli enti locali possono riprendere a emettere licenze per il servizio di taxi e autorizzazioni per il servizio di NCC, allo stato bloccate dalla vigente disciplina;

introdurre un meccanismo di perequazione delle autorizzazioni per il servi-

zio di NCC attualmente esistenti e rilasciate da comuni minori allo scopo di consentire la sostituzione di detti titoli autorizzativi con titoli emessi dai grandi comuni. La disposizione è volta a risolvere, in via definitiva, una situazione che vede le grandi città sfornite di titolari di autorizzazioni per il servizio di NCC rilasciate dal comune di riferimento.

La presente proposta di legge si compone di un articolo unico.

Nel dettaglio, il comma 1 apporta alcune modifiche puntuali alla legge 15 gennaio 1992, n. 21. In particolare, la lettera a) dispone che gli organi competenti possono definire i massimali tariffari al fine di favorire e incentivare il sistema concorrenziale e, allo stesso tempo, tutelare i consumatori finali. Inoltre, si prevede che l'applicazione dei citati massimali tariffari trova applicazione obbligatoria durante l'espletamento del servizio pubblico non di linea.

La lettera b), in primo luogo, dà applicazione alla citata sentenza della Corte costituzionale n. 56 del 26 marzo 2020 con la quale è stata dichiarata l'illegittimità costituzionale dell'obbligo di rientrare in rimessa, prima di iniziare ogni prestazione, per chi svolge l'attività di NCC. La modifica, inoltre, è volta ad assicurare una distinzione tra il servizio di taxi di piazza e il servizio svolto unicamente su prenotazione. In secondo luogo, si dispone l'ampliamento del bacino territoriale di riferimento per lo svolgimento dell'attività di NCC al fine di rispondere alle sempre più articolate dinamiche che regolano la mobilità territoriale. Inoltre, consentendo alle regioni di definire i bacini di servizio e di individuare i livelli di governo del servizio è scongiurato il rischio che i piccoli comuni possano inflazionare il sistema.

Il comma 1, lettera c), numero 1), inserisce gli operatori economici del settore del trasporto pubblico non di linea tra i soggetti che devono essere convocati dagli enti locali nell'ambito delle rispettive commissioni consultive che operano in riferimento all'esercizio del servizio e all'applicazione dei regolamenti, e ancora, la medesima lettera c), numero 2), integra l'articolo 4 della legge n. 21 del 1992 riconoscendo alle

regioni la facoltà, nel rispetto delle competenze comunali, di definire specifici piani di mobilità atti a garantire, nelle zone caratterizzate da intensa conurbazione, una quota di licenze e di autorizzazioni che, per un limitato periodo di tempo, comunque non superiore a due anni, possono essere destinate al servizio di taxi e al servizio di NCC.

Il comma 1, lettera *d*), coordina la disciplina in materia di tariffe per il servizio di taxi, che divengono massime con facoltà di adeguamento delle medesime a discrezione dell'operatore, con la modifica apportata dal comma 1, lettera *a*), della presente proposta di legge. Nel dettaglio, quindi, si prevede che i comuni definiscano, con proprio regolamento, le tariffe massime.

Il comma 1, lettera *e*), introduce l'articolo aggiuntivo *7-bis* alla legge n. 21 del 1992 volto a prevedere un trattamento giuridico specifico per i servizi di mobilità con trasporto.

Scopo precipuo dell'articolato è quello di rispondere alla domanda di configurazione giuridica di nuove attività imprenditoriali di servizi di mobilità cittadina, anche cosiddetta «dolce», e quindi disciplinata, allo stato attuale, dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019, recante sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la micromobilità elettrica.

Nel dettaglio, il comma 1 del nuovo articolo *7-bis* istituisce, appunto, i cosiddetti «servizi di mobilità con trasporto», specificando che a detti servizi corrispondono quelli effettuati da soggetti privati, sia persone fisiche sia persone giuridiche, mediante l'utilizzo di veicoli di proprietà o in *leasing*, su chiamata o prenotazione dell'utente per soddisfare una determinata prestazione di mobilità su percorso flessibile non di linea.

Tali servizi di mobilità, di interesse pubblico, sono complementari e integrativi rispetto ai trasporti pubblici di linea ferroviari, automobilistici, marittimi, lacuali ed aerei. Il comma 2 dispone che detti servizi possano essere esercitati da soggetti privati, sia persone fisiche sia persone giuridiche, a

seguito del deposito di un progetto illustrativo dell'attività presentato al comune o alla città metropolitana. L'ente locale, valutata la documentazione e accertato il pubblico interesse per il servizio anche in relazione alla diffusione e alla copertura territoriale dello stesso, rilascia, a titolo oneroso, l'autorizzazione allo svolgimento del servizio di mobilità. Il comma 3 prevede che i comuni o le città metropolitane, entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge definiscano gli oneri connessi al rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 2, sulla base dei criteri individuati, con proprio provvedimento, dall'Autorità di regolazione dei trasporti e approvino una apposita carta dei diritti dell'utente, nella quale sono definiti gli *standard* minimi di qualità e sicurezza dei servizi. Il comma 4 fa salvo il potere sanzionatorio esercitabile nei confronti dei soggetti sottoposti a regolazione ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera *m*), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che dispone la vigilanza dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Al comma 5 si prevede che l'efficacia dell'autorizzazione rilasciata dagli enti locali sia assoggettata al rispetto, da parte dei soggetti esercenti i servizi, della carta dei diritti dell'utente adottata dagli enti locali; dei contratti collettivi nazionali di lavoro; delle norme a tutela dei lavoratori e dei requisiti di regolarità contributiva e fiscale. Da ultimo, il comma 6 dispone che la misura massima dei corrispettivi applicabili per i servizi è definita nel progetto presentato all'ente locale dai soggetti che offrono i servizi medesimi. Nel dettaglio, si prevede che il corrispettivo deve essere pattuito dalle parti prima dell'utilizzo del servizio, non può superare la tariffa massima prevista nel progetto di cui al comma 2, deve essere comunicato con mezzi elettronici all'utente e il servizio deve essere svolto previo assenso dello stesso. L'ultimo periodo dispone, infine, che i veicoli utilizzati ai fini della messa a disposizione dei servizi debbano essere muniti di sistema elettronico o telefonico per il pagamento del corrispettivo del servizio. A corollario, viene

previsto che, per il servizio, sia obbligatorio il rilascio all'utente, anche in formato elettronico, della ricevuta fiscale contenente la data, l'orario e il corrispettivo del servizio.

Le modifiche introdotte dal comma 1, lettera *f*), numeri 1), 2) e 6), danno seguito alla citata sentenza della Corte costituzionale n. 56 del 2020, analogamente alle modifiche introdotte dal comma 1, lettera *b*), della presente proposta di legge, al quale si rinvia per più opportuna chiarezza.

Ancora, le ulteriori modifiche introdotte alla medesima lettera *f*) rispondono invece alle specifiche criticità evidenziate dal Garante per la protezione dei dati personali in merito al trattamento di dati personali connesso alla tenuta del cosiddetto « foglio di servizio ».

Come noto, il 16 maggio 2020 il Garante per la protezione dei dati personali ha rilevato la mancanza di proporzionalità tra lo scopo perseguito dalla normativa di settore, ossia la necessità di arginare l'abusivismo nell'attività di NCC, e la soluzione normativa individuata che implicherebbe un massivo trattamento di dati personali al di fuori delle garanzie previste dal regolamento (UE) 2016/ 679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016.

Tenuto conto che il foglio di servizio è riconosciuto quale obbligo non sproporzionato volto a evitare la commistione dei servizi di taxi e di NCC, si propone di unire all'intervento correttivo volto ad adeguare la disciplina vigente alla segnalazione del Garante per la protezione dei dati personali una nuova modalità di contrasto dell'abusivismo nel settore del trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, obbligando i vettori del servizio di NCC a riportare nel foglio di servizio i dati concernenti la prenotazione del servizio svolto. La registrazione di tale nuovo dato, non personale, costituisce uno strumento necessario volto a limitare la fruizione dei servizi di NCC ai soli casi di prenotazione del servizio, tenendone debita traccia.

Infine, il comma 1, lettera *g*) introduce la possibilità per i titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi e per gli organismi dagli stessi costituiti di applicare tariffe inferiori a quelle massime stabilite

dai comuni dando così seguito e concreta applicazione alle modifiche apportate dal citato comma 1, lettera *a*), della presente proposta di legge, volte a favorire la concorrenza e a tutelare i consumatori finali.

Il comma 2, lettera *a*), introduce alcune modifiche puntuali al decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, cosiddetto « decreto semplificazioni 2019 », in materia di rilascio di nuove autorizzazioni per l'espletamento del servizio di NCC con autovettura, motocarrozzeria e natante.

Il comma 2, lettera *b*), stabilisce, inoltre, l'obbligo in capo ai comuni di analizzare la mobilità territoriale di riferimento per definire le necessità e i bisogni e per meglio quantificare il numero di autorizzazioni per il servizio di NCC.

Ancora, la medesima lettera *b*) introduce un meccanismo di perequazione delle autorizzazioni per il servizio di NCC attualmente esistenti e rilasciate da comuni minori con lo scopo di consentire la conversione di detti titoli autorizzativi con titoli emessi dai grandi comuni. La disposizione è volta a risolvere, in via definitiva, una situazione che vede le grandi città sfornite di titolari di autorizzazioni per il servizio di NCC rilasciate dal comune di riferimento.

La disciplina rinvia integralmente a quanto disposto dall'articolo 8 della legge n. 21 del 1992 in materia di modalità per il rilascio dei titoli, non consentendo tuttavia, per evitare distorsioni concorrenziali, di cumulare più autorizzazioni per il servizio di NCC sul medesimo veicolo.

Il comma 3 rende omogeneo il trattamento sanzionatorio applicabile al servizio di taxi e al servizio di NCC. Pur essendo regolati dalla medesima fonte normativa, ossia la citata legge n. 21 del 1992, tali servizi sono, infatti, soggetti a un regime sanzionatorio sensibilmente difforme che, peraltro, appare evidentemente inidoneo a contrastare l'abusivismo del settore.

Per questo motivo, viene introdotto un sensibile incremento della sanzione pecuniaria per l'esercizio abusivo del servizio di NCC, equiparandola alla sanzione prevista

per il servizio di taxi. Nella normativa vigente, tale sanzione è fissata da euro 173 a euro 694 e, se si tratta di autobus, da euro 430 a euro 1.731, mentre la presente proposta di legge prevede una sanzione da euro 1.812 a euro 7.249. L'intervento, inoltre, introduce una sanzione unica per tutto il settore del servizio di NCC, anche al fine di agevolare le attività di controllo da parte

delle Forze dell'ordine, e un'ulteriore sanzione accessoria in caso di reiterazione della violazione.

Il comma 4, infine, obbliga le regioni e i comuni, nell'ambito delle rispettive competenze, ad adeguare la disciplina legislativa e regolamentare di riferimento alle disposizioni introdotte dalla presente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

—

Art. 1.

1. Alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2:

1) al comma 1, dopo la parola: « tariffe » è inserita la seguente: « massime »;

2) al comma 2, primo periodo, dopo le parole: « di cui al comma 1 » sono inserite le seguenti: « e durante il turno integrativo o assegnato »;

b) all'articolo 3:

1) al comma 1, le parole: « presso la sede o la rimessa » sono sostituite dalle seguenti: « tramite prenotazione »;

2) al comma 3, secondo periodo, le parole: « provincia o area metropolitana » sono sostituite dalla seguente: « regione »;

c) all'articolo 4:

1) al comma 4, secondo periodo, dopo le parole: « categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale » sono inserite le seguenti: « , agli operatori economici del settore »;

2) al comma 5 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per le medesime zone le regioni, nel rispetto delle competenze comunali, possono definire specifici piani di mobilità atti a garantire una quota di licenze e di autorizzazioni che, per un limitato periodo di tempo, comunque non superiore a due anni, possono essere destinate, rispettivamente, al servizio di taxi e al servizio di noleggio con conducente al fine di soddisfare specifiche esigenze di mobilità del territorio »;

d) alla lettera *c)* del comma 1 dell'articolo 5, dopo la parola: « tariffe » è inserita la seguente: « massime »;

e) dopo l'articolo 7 è inserito il seguente:

« Art. 7-bis. — (*Servizi di mobilità con trasporto*) — 1. Sono definiti servizi di mobilità con trasporto quelli effettuati da soggetti privati, mediante utilizzo di veicoli di proprietà o in *leasing*, compresi quelli di cui all'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, su chiamata o prenotazione dell'utente per soddisfare una determinata prestazione di mobilità su percorso flessibile non di linea. Tali servizi di mobilità, di interesse pubblico, sono complementari e integrativi rispetto ai trasporti pubblici di linea ferroviari, automobilistici, marittimi, lacuali e aerei.

2. I servizi di mobilità di cui al comma 1 possono essere effettuati da soggetti privati, persone fisiche o giuridiche, previo deposito di un progetto illustrativo del servizio medesimo al comune o alla città metropolitana che, valutata la documentazione e accertato il pubblico interesse per il servizio proposto, anche in relazione alla diffusione e alla copertura territoriale dello stesso, rilascia a titolo oneroso l'autorizzazione amministrativa allo svolgimento dell'attività.

3. Ai fini di cui al presente articolo, i comuni o le città metropolitane, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge:

a) definiscono gli oneri connessi al rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 2, sulla base dei criteri individuati dall'Autorità di regolazione dei trasporti;

b) approvano una apposita carta dei diritti dell'utente nella quale sono definiti i livelli minimi di qualità e sicurezza dei servizi di cui al comma 1.

4. È fatto salvo il potere sanzionatorio esercitabile nei confronti dei soggetti sottoposti a regolazione ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera *m*), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

5. L'efficacia dell'autorizzazione di cui al comma 2 è subordinata al rispetto della carta dei diritti dell'utente di cui alla let-

tera *b*) del comma 3, dei contratti collettivi nazionali di lavoro, delle norme a tutela dei lavoratori e dei requisiti di regolarità contributiva e fiscale da parte dei soggetti di cui al medesimo comma 2.

6. La misura massima del corrispettivo applicabile per il servizio di cui al comma 1 è definita nel progetto di cui al comma 2. Il corrispettivo per il servizio di cui al comma 1 deve essere pattuito tra le parti prima dell'utilizzo del servizio, non può superare la misura massima definita nel progetto di cui al comma 2 e deve essere comunicato con mezzi elettronici all'utente. Il servizio deve essere svolto previo assenso dell'utente. I veicoli di cui al comma 1 devono essere muniti di sistema elettronico o telefonico per il pagamento del corrispettivo del servizio. Per il servizio di cui al comma 1 è obbligatorio il rilascio all'utente, anche in formato elettronico, della ricevuta fiscale contenente la data, l'orario e il corrispettivo del servizio »;

f) all'articolo 11:

1) al comma 3, il secondo periodo è soppresso;

2) al comma 4:

2.1) al primo periodo, le parole: « presso la rimessa o la sede, » sono soppresse;

2.2) il secondo periodo è soppresso;

2.3) al quinto periodo, la lettera *c*) è sostituita dalla seguente:

« *c*) modalità dell'avvenuta prenotazione del servizio »;

2.4) al quinto periodo, la lettera *e*) è abrogata;

3) il comma 4-*bis* è abrogato;

4) al comma 4-*ter*, le parole: « Fermo restando quanto previsto dal comma 3, » sono soppresse;

g) all'articolo 13:

1) al comma 1, dopo la parola: « tariffe » è inserita la seguente: « massime »;

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-*bis*. I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi, gli organismi previsti dall'articolo 7 e le centrali radio taxi, su delega degli associati, possono pubblicizzare e applicare tariffe inferiori a quelle massime stabilite dai comuni o dalle città metropolitane. Il corrispettivo del servizio non può comunque essere superiore a quello indicato dal tassametro, tranne nei casi di tariffa predeterminata ».

2. All'articolo 10-*bis* del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 6, dopo le parole: « al comma 3, » sono inserite le seguenti: « e comunque non oltre il 31 dicembre 2023, »;

b) dopo il comma 6 è inserito il seguente:

« 6-*bis*. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, i comuni procedono a effettuare una ricognizione della domanda di mobilità nei rispettivi territori. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, i comuni possono rilasciare, in deroga al comma 6 e secondo le modalità di cui all'articolo 8 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, nuove autorizzazioni per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente ai soggetti già autorizzati da altri comuni. I comuni che hanno originariamente rilasciato l'autorizzazione la revocano d'ufficio previa emissione del nuovo titolo autorizzativo ai sensi del presente comma. Alle procedure di cui al presente comma non si applica la disposizione di cui all'articolo 8, comma 2, terzo periodo, della legge n. 21 del 1992 ».

3. All'articolo 85 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 4:

1) al primo periodo, dopo la parola: « Chiunque » sono inserite le seguenti: « ,

senza essere munito dell'autorizzazione prevista dall'articolo 8 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, », le parole: « non destinato a tale uso ovvero, pur essendo munito di autorizzazione, guida un'autovettura adibita al servizio di noleggio con conducente senza ottemperare alle norme in vigore, ovvero alle condizioni di cui all'autorizzazione, » sono soppresse e le parole: « euro 173 ad euro 694 e, se si tratta di autobus, da euro 430 ad euro 1.731 » sono sostituite dalle seguenti: « euro 1.812 a euro 7.249 »;

2) sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Quando lo stesso soggetto è incorso, in un periodo di tre anni, in tale violazione per almeno due volte, all'ultima di esse consegue la sanzione accessoria della revoca della patente. Le stesse sanzioni si applicano a coloro ai quali è stata sospesa o revocata la autorizzazione »;

b) al comma 4-*bis*, il secondo periodo è soppresso.

4. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni e i comuni adeguano i propri ordinamenti alle disposizioni dei commi 1 e 2.

PAGINA BIANCA



19PDL0041560