
N. 2962

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori TOCCI, FILIPPI, CHITI, BORIOLI, CANTINI, ORRÙ, RANUCCI e Stefano ESPOSITO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 OTTOBRE 2017

Disposizioni in materia di servizi di mobilità

Onorevoli Senatori. -- La rivoluzione degli stili di vita e dell'organizzazione della mobilità nei centri urbani sta avvenendo sotto la spinta delle innovazioni tecnologiche e della domanda delle giovani generazioni.

La motorizzazione di massa del Novecento, basata sull'uso proprietario dell'automobile, è stato il paradigma che ha plasmato le menti delle persone, il paesaggio, lo spazio pubblico e le produzioni industriali. Oggi, al contrario, si va affermando un diverso approccio alla mobilità, incentrato sull'utilizzazione non proprietaria dell'automobile come mezzo di trasporto e sul ricorso a piattaforme e ad applicazioni digitali specializzate nell'offerta di servizi di mobilità.

Si tratta di un processo di trasformazione della domanda di mobilità che già oggi mette a forte rischio gli operatori del settore, in gran parte ancorati a modelli del passato che non possono più garantire la loro continuità operativa.

In particolare, il servizio taxi, di fronte ai cambiamenti in atto rischia di rimanere spiazzato, con un servizio obsoleto e limitato a pochi utenti, e soggetto sempre più alla concorrenza dei nuovi servizi di mobilità che si vanno affermando ormai in tutto il mondo.

L'obiettivo del disegno di legge è quello di favorire una transizione dell'attuale modello dei servizi di mobilità verso un modello innovativo e più aderente alla realtà e ai cambiamenti in atto nella società.

In tale contesto, l'esperienza di servizio pubblico dei taxi, in gran parte di buona qualità, è una risorsa preziosa per progettare il futuro della nuova mobilità urbana. Occorre, pertanto, governare la riconversione produttiva del servizio, con la necessaria gradualità e la tutela degli operatori, ma anche con la lungimiranza indispensabile per cogliere le opportunità dei nuovi stili di vita e della diffusione delle nuove tecnologie.

L'articolato del provvedimento propone una riforma ambiziosa dei servizi di mobilità suddivisa in due direttrici: la prima prevede l'istituzione di un nuovo servizio di trasporto pubblico non di linea con conducente, il taxi-più, che supera l'attuale modello; la seconda prevede la disciplina e la promozione dei nuovi servizi per la mobilità di interesse pubblico.

Il nuovo servizio taxi-più è realizzato mediante l'unificazione giuridica delle attuali licenze di taxi e delle autorizzazioni per l'esercizio dell'attività di noleggio con conducente (NCC).

Con le nuove disposizioni, si supera la vecchia distinzione basata su tre vincoli che ormai appaiono inutili: a) il tassista risponde a una chiamata indifferenziata e non può essere scelto dall'utente; b) il conducente NCC è costretto a tornare in garage per poter rispondere a una chiamata, con una procedura irrazionale e inefficace sia per gli utenti sia per gli operatori; c) il vincolo che relega il servizio pubblico nell'ambito della chiamata esclusivamente individuale.

L'assurdità di questi tre vincoli è confermata dalla sempre più frequente elusione ad opera degli stessi titolari di entrambe le licenze e dall'affermazione delle nuove tecnologie che rendono possibile

l'aggregazione della domanda di più persone che si spostano nello stesso bacino.

Il taxi-più, quindi, sarebbe un nuovo servizio che supera i tre vincoli suddetti: l'utente è libero di scegliere l'operatore oppure di attivare una chiamata indifferenziata; il conducente non deve tornare in garage, risponde alle chiamate negli spazi pubblici oppure mediante strumenti tecnologici; l'offerta è rivolta non solo a richieste individuali ma anche a gruppi di utenti che si muovono con relativa flessibilità nella medesima direzione anche per segmenti di viaggio; i prezzi e la qualità del servizio, spinti da una maggiore concorrenza, si ridurrebbero aiutando la diffusione del servizio ad una fascia di utenza molto più ampia rispetto a quella attuale.

Le tariffe previste per il nuovo servizio sono di tre tipi: a chiamata individuale con una tariffa pubblica massima che può essere anche ridotta o scontata; a prenotazione o ad abbonamento a prezzo concordato più basso o più alto della tariffa in relazione a eventuali servizi aggiuntivi; a tariffa multipla più bassa che suddivide il costo in un gruppo di utenti.

A fronte di tali cambiamenti, i turni di lavoro sono definiti dalle amministrazioni non più come limite massimo ma come minimo per assicurare gli obblighi di servizio; agli operatori viene consentito di aumentare il tempo di lavoro per rispondere alle fluttuazioni giornaliere e stagionali della domanda; nel caso di superamento dell'orario massimo di guida, definito per ragioni di sicurezza e di tutela della salute degli autisti, è prevista la possibilità di ricorrere ad un collaboratore, con le modalità previste dalle norme vigenti.

L'unificazione giuridica assume le norme migliori tra quelle presenti in un servizio e assenti nell'altro, come previsto in parte dalla utilissima segnalazione dell'Antitrust, Autorità garante della concorrenza e del mercato, al Parlamento. Il taxi-più prende da NCC la possibilità di intestare

le licenze anche alle società e dal taxi l'obbligo di servizio nei confronti delle richieste degli utenti. Per entrambi poi cade il vincolo della proprietà del mezzo e viene autorizzato l'uso del noleggio.

Rispetto ai vecchi servizi cambia la scala territoriale e la competenza amministrativa. Come previsto dall'Autorità di regolazione dei trasporti, sono le regioni a definire i bacini di servizio e a individuare i livelli di governo del servizio al fine di evitare che i piccoli comuni possano inflazionare il sistema.

Le nuove licenze taxi-più non possono essere più vendute, ma vengono restituite al comune quando l'operatore va in pensione o cessa l'attività, e i posti vacanti vengono messi a bando. Finisce così una rendita di posizione per troppo tempo connessa impropriamente a un servizio pubblico.

Per favorire la transizione al nuovo servizio, vengono previste misure a tutela delle condizioni di vita e di lavoro degli attuali tassisti. Tale tutela, come riconosciuto dall'Antitrust, potrà consentire alla categoria di prepararsi a una radicale riconversione del settore.

Il sostegno a coloro che non intendono sostituire la vecchia licenza taxi con la nuova taxi-più e ritirarsi dal lavoro, è previsto sotto forma di un indennizzo proporzionale al TFR (trattamento di fine rapporto) e agli anni di servizio maturato che viene finanziato con le entrate delle nuove licenze messe a bando e con le autorizzazioni dei nuovi servizi di mobilità. Per coloro che, invece, intendono proseguire l'attività, oltre alla licenza taxi-più, sostitutiva della vecchia licenza taxi, viene concessa una seconda licenza che potrà essere utilizzata con un socio per prepararsi alla sfida della trasformazione del servizio.

L'insieme delle innovazioni suddette, soprattutto la modalità multipla e l'abbassamento delle tariffe, dovrebbero innescare un forte aumento della domanda e una qualificazione dell'offerta.

Inoltre, in un contesto espansivo si potrebbe superare l'attuale conflittualità tra il vecchio monopolio e i nuovi operatori: con le regole del taxi-più le imprese possono gestire il servizio, ma devono utilizzare i titolari delle licenze, le quali aumenteranno in seguito ai nuovi bandi e al raddoppio accordato per la fine del monopolio. I tassisti più intraprendenti, almeno nella prima fase, sono messi in grado di concordare condizioni vantaggiose con le società private che entrano nel sistema, e anche di diventare essi stessi protagonisti di nuove imprese. L'innovazione, quindi, offre agli attuali operatori una conveniente alternativa: una sorta di tutela pensionistica oppure un'occasione di riconversione professionale e produttiva.

La transizione «sostenibile» dal monopolio al mercato è, inoltre, favorita affrontando la questione strutturale ben più importante del trasporto di linea (TPL). Qui una parte delle reti è gestita dagli autobus su percorsi rigidi a bassa frequenza in presenza di scarsa domanda, ed è la più inefficiente e inefficace dell'intero servizio pubblico, perché costringe gli utenti a tempi di attesa fino a un'ora e scarica costi elevatissimi sulle aziende. Questa domanda debole potrebbe essere gestita dal taxi-più, offrendo un servizio a chiamata che abbatterebbe i tempi di attesa, riducendo i costi delle aziende di trasporto pubblico di linea. Anche in questo caso, si tratta di utilizzare le nuove tecnologie, che ormai possono consentire anche una piena integrazione del servizio a chiamata con le linee fisse degli autobus e delle reti su ferro, come si vede nelle esperienze più avanzate in alcune città.

In tale ambito, il servizio taxi-più si configurerebbe a pieno titolo come servizio pubblico. L'utente pagherebbe normalmente il biglietto o l'abbonamento ai mezzi pubblici e il comune riconoscerebbe agli operatori taxi-più un prezzo dell'ordine di grandezza proporzionale al mancato servizio pubblico dagli autobus, con vantaggi per tutti. A parità di

finanziamenti, le aziende di trasporto pubblico possono utilizzare la quota risparmiata per potenziare le linee portanti, ottenendo un salto di qualità del servizio e il servizio sostitutivo offerto dal taxi-più costituirebbe un forte impulso allo sviluppo dei nuovi servizi multipli, offrendo ampie opportunità sia ai tassisti sia alle nuove imprese. Il nuovo servizio taxi-più sarebbe così utilizzato da tutti i cittadini come parte integrante della rete del trasporto pubblico.

Anche con riferimento alla seconda direttrice di riforma dei servizi di mobilità è necessario un salto di qualità. L'uso non proprietario dell'automobile apre lo spazio a una grande varietà di servizi e l'innovazione tecnologica renderà ancora più ricca e mutevole l'offerta.

Le potenzialità sono già evidenti nelle esperienze in corso nelle città: car-sharing, bike-sharing, car-pooling, mobility manager, servizi a chiamata.

Tuttavia si tratta ancora di fenomeni che, seppure in forte espansione, non modificano le attuali dinamiche strutturali della mobilità. È necessario un salto di scala dell'innovazione per influire sui grandi numeri degli spostamenti e migliorare le condizioni della mobilità, dello spazio pubblico e dell'inquinamento.

Se l'innovazione rimane dentro la logica del taxi-più, si può ipotizzare un raddoppio o una triplicazione degli spostamenti, arrivando all'uno per cento o anche più, fino al tre-cinque per cento, servendo la domanda debole del TPL. Sarebbe un balzo eccezionale, ma ancora insufficiente a modificare strutturalmente il traffico urbano.

Per migliorare la vita urbana, la mobilità con mezzi non proprietari deve raggiungere quote a due cifre; deve avvicinarsi alla componente del trasporto pubblico e insieme a questa superare la quota del trasporto con auto proprietaria. Per ottenere salti di scala di questa dimensione occorre

una forza produttiva e innovativa di gran lunga superiore a quella degli attuali titolari di licenza. Non sono sufficienti operatori singoli che lavorano in proprio. Servono imprenditori che non producono direttamente il servizio ma organizzano i produttori, che aggregano la domanda degli utenti con adeguate tecnologie, che sanno fare marketing sociale per agevolare la crescita di nuovi stili di vita urbana. Per creare un moderno mercato della mobilità occorrono nuovi soggetti imprenditoriali e l'istituzione di servizi di mobilità intesi come offerte di spostamenti mediante l'automobile o altri mezzi meccanizzati con o senza conducente. All'interno dell'offerta si distinguono due modalità con diverso trattamento giuridico: a) i servizi di mobilità con trasporto che offrono servizi di trasporto a chiamata su percorsi flessibili non di linea; b) i servizi di mobilità in condivisione che agevolano l'uso non esclusivamente proprietario dell'automobile o di mezzi a due ruote, come ad esempio car-sharing, bike-sharing, car-pooling ed altri.

La gestione dei servizi di mobilità con trasporto verrebbe affidata a società private, cooperative, imprese sociali e ai titolari di licenza taxi, NCC e taxi-più. Le modalità di offerta non sono prescritte rigidamente dalla normativa poiché si lasciano agli operatori ampi margini di innovazione organizzativa in relazione alle opportunità tecnologiche. Ad esempio, le sperimentazioni sull'automobile senza autista, se dovessero approdare a soluzioni convincenti e sicure, potrebbero essere inserite nell'ambito dei servizi di mobilità con trasporto.

Cambia anche la forma giuridica: non più un «servizio pubblico», ma un «servizio di interesse pubblico». Il titolo abilitante non è più una licenza, ma una autorizzazione amministrativa rilasciata a richiesta degli operatori, sulla base di un «progetto di mobilità» che definisce le modalità del servizio e le relative tariffe. L'autorizzazione vincola l'operatore al rispetto di apposite carte dei diritti degli utenti e alla tutela dei diritti dei lavoratori secondo le leggi vigenti e i contratti collettivi.

L'autorizzazione è conferita ai soggetti privati a fronte di un onere. Questa entrata, in aggiunta a quella dei bandi delle nuove licenze taxi-più, sono destinate ad alimentare un fondo di solidarietà finalizzato a finanziare il contributo ai tassisti che vanno in pensione o lasciano il servizio.

I nuovi soggetti imprenditoriali sono quindi incentivati a coinvolgere gli operatori che nella prima fase avevano ottenuto le licenze taxi-più in quanto avevano rinunciato al contributo di fine servizio. Quanto più funziona questo incentivo alla riconversione professionale della categoria dei tassisti, tanto più i comuni potranno risparmiare i sussidi di pensionamento e di fine attività.

Se il pieno dispiegamento dei servizi di mobilità riuscisse a creare nuova occupazione si potrebbero assorbire in tempi ragionevoli i costi del vecchio monopolio delle licenze. A regime, quando si risolverà questo problema, l'onere dell'autorizzazione potrebbe essere ridotto o almeno in parte finalizzato agli investimenti per la nuova politica della mobilità.

I servizi di mobilità condivisa sono quelli che, mediante l'ausilio di piattaforme tecnologiche, consentono agli utenti di condividere, in forma singola o associata, il veicolo di trasporto per soddisfare una determinata prestazione di mobilità. Tali servizi di mobilità proposti ai cittadini da parte di soggetti pubblici o privati non necessitano di alcuna autorizzazione amministrativa. Il corrispettivo economico non può comprendere il costo del conducente, ma soltanto i servizi mirati alla condivisione dei mezzi. I comuni possono stipulare convenzioni con gli operatori, a seguito di bandi pubblici, al fine di definire gli standard di servizio e di erogare incentivi anche economici che promuovano la diffusione delle innovazioni nelle aree periferiche.

La disciplina prevista nel provvedimento consente, pertanto, una piena valorizzazione dei servizi di condivisione della mobilità poiché ne riconosce

la peculiare logica di funzionamento, senza confonderli, come accade purtroppo nella realtà e nel dibattito pubblico, con i servizi di mobilità con trasporto. La condivisione, infatti, può essere agevolata da servizi imprenditoriali innovativi senza perdere il carattere volontario e informale della relazione tra le persone e con l'ambiente.

Lo sviluppo su grande scala dei servizi di mobilità condivisa amplierà il mercato per le imprese specializzate nell'offerta in rete di servizi di condivisione dei mezzi, su base volontaria e senza pagamento del trasporto. Le piattaforme tecnologiche forniranno il supporto logistico alle diverse realtà imprenditoriali che si costituiranno secondo i variegati interessi o stili di vita.

In conclusione, il disegno di legge mira a superare l'attuale assetto dei servizi di mobilità, caratterizzato da rendite di posizione, da una forte conflittualità tra i diversi operatori e da atteggiamenti anticoncorrenziali, proponendo soluzioni che promuovano un moderno sviluppo del settore e la diversificazione dell'offerta dei servizi.

Per modificare tale situazione occorrono norme al passo con i tempi, imprese che curino la qualità del lavoro e aiutino milioni di cittadini ad abbandonare il mito della proprietà dell'automobile. È l'occasione imperdibile per migliorare la qualità della vita urbana creando tanti posti di lavoro dignitosi.

DISEGNO DI LEGGE

Capo I

SERVIZIO TAXI-PIÙ

Art. 1.

(Taxi-più)

1. Sono definiti servizi di trasporto pubblico non di linea con conducente, di seguito taxi-più, quelli che provvedono al trasporto individuale o collettivo di gruppi di persone, con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea ferroviari, automobilistici, marittimi, lacuali ed aerei, che vengono effettuati, in modo non continuativo o periodico, a richiesta o su prenotazione del trasportato o dei trasportati, per soddisfare una prestazione di trasporto a tempo o a viaggio su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta.

2. Il servizio taxi-più è obbligatorio all'interno del bacino territoriale sovracomunale individuato dalle regioni. Lo stazionamento dei veicoli e dei natanti che svolgono il servizio taxi-più può avvenire in luogo pubblico o all'interno di rimessa, nonché presso pontili in attracco. Il prelevamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio avvengono all'interno del bacino territoriale sovracomunale individuato dalle regioni. L'arrivo a destinazione del passeggero può avvenire, previo consenso del conducente, oltre il limite del bacino territoriale sovracomunale individuato dalle regioni.

3. Le regioni possono stipulare accordi reciproci per la gestione del servizio di cui al comma 1 a livello interregionale.

Art. 2.

(Competenze regionali)

1. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni, sentiti gli enti locali interessati, individuano i bacini territoriali ottimali sovracomunali per la gestione uniforme e coordinata del servizio taxi-più e definiscono:

a) in relazione a ciascuno dei bacini territoriali individuati, il numero dei veicoli e dei natanti da adibire al servizio taxi-più e le quote da assegnare in relazione alle necessità a ciascun comune;

b) i livelli minimi del servizio obbligatorio che devono essere assicurati all'interno dei bacini territoriali sovracomunali, anche al fine di rispondere alle fluttuazioni giornaliere e stagionali della domanda, e l'orario massimo di guida nel rispetto della normativa sulla sicurezza e sulla tutela della salute;

c) i requisiti per lo svolgimento dell'attività;

d) sulla base dei criteri individuati dalla Autorità di regolazione dei trasporti, le seguenti tariffe:

1) a chiamata individuale con una tariffa pubblica massima;

2) a prenotazione o ad abbonamento a prezzo da concordare tra le parti, più alto o più basso della tariffa pubblica massima, in relazione ad eventuali servizi aggiuntivi richiesti dall'utente;

3) a tariffa multipla, più bassa della tariffa pubblica massima, rivolta ad utenti disponibili all'uso condiviso con altri utenti dello stesso mezzo di trasporto;

e) le tipologie dei servizi aggiuntivi al trasporto di cui all'articolo 1 sui quali è possibile richiedere all'utenza l'applicazione di tariffe supplementari;

f) sulla base dei criteri individuati dall'Autorità di regolazione dei trasporti, le condizioni minime di qualità del servizio;

g) le modalità per favorire in determinate aree del bacino territoriale sovracomunale, l'espletamento, da parte dei titolari di licenza del servizio

taxi-più, del servizio a chiamata in favore degli utenti e degli abbonati al trasporto pubblico di linea;

h) l'ammontare delle risorse da mettere a disposizione per gli indennizzi di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), numero 2);

i) i criteri e le modalità per l'indennizzo dei soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, che rinunciano alla licenza taxi-più, che deve essere proporzionato al trattamento di fine rapporto maturato e agli anni di servizio.

Art. 3.

(Competenze comunali)

1. 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, nell'ambito dei bacini territoriali sovracomunali di cui all'articolo 2, ciascun comune, in base alla quota di contingente assegnato dalla regione, rilascia le licenze per l'esercizio del servizio taxi-più:

a) a tutti soggetti già titolari di licenza o autorizzazione ai sensi dell'articolo 8 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, in possesso dei requisiti di cui all'articolo 5 della presente legge, che presentano la richiesta nel rispetto delle modalità di cui all'articolo 4;

b) per la restante quota, tramite bando di pubblico concorso, la cui onerosità è definita sulla base dei criteri individuati dall'Autorità di regolazione dei trasporti. Le relative entrate sono destinate alle finalità di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), numero 2, da svolgere nel periodo

compreso tra i due e i tre anni successivi alla data di definizione dei provvedimenti di cui all'articolo 2, comma 1.

Art. 4.

(Licenze e indennizzi)

1. Ai fini di cui alla presente legge, entro un anno dalla data di definizione dei provvedimenti di cui all'articolo 2, comma 1:

a) i soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, lettera a), della legge 15 gennaio 1992, n. 21, possono:

1) richiedere, con apposita domanda depositata presso il comune di riferimento del bacino territoriale ottimale individuato dalla regione, il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio taxi-più, con contestuale restituzione di quella rilasciata ai sensi dell'articolo 8, comma 1, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, nonché una seconda licenza per l'esercizio del servizio taxi-più;

2) richiedere, con apposita domanda depositata presso il comune di riferimento del bacino territoriale ottimale individuato dalla regione, l'indennizzo per rinuncia alla licenza di cui alla presente legge e a quella di cui all'articolo 8, comma 1, della legge 15 gennaio 1992, n. 21. L'indennizzo è erogato proporzionalmente ai soggetti richiedenti entro un anno dal deposito della domanda, con oneri a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 1, lettera h), e all'articolo 9, comma 3, lettera a);

b) i soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, lettera b), della legge 15 gennaio 1992, n. 21, possono:

1) richiedere, con apposita domanda depositata presso il comune di riferimento del bacino territoriale ottimale individuato dalla regione, il

rilascio della licenza per l'esercizio del servizio taxi-più, in sostituzione dell'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 8, comma 1, della legge 15 gennaio 1992, n. 21;

2) rinunciare alla licenza di cui alla presente legge e all'autorizzazione di cui all'articolo 8, comma 1, della legge 15 gennaio 1992, n. 21.

2. Durante il periodo transitorio di cui al comma 1, nelle more dell'assegnazione delle licenze di cui al comma 1, i soggetti titolari delle licenze e delle autorizzazioni di cui all'articolo 1 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, possono continuare a svolgere il loro servizio nel rispetto delle disposizioni di cui alla medesima legge.

3. Le licenze di cui al comma 1 non possono essere cedute, a qualsiasi titolo, dai titolari. L'atto di cessione della licenza di cui al comma 1 è nullo. In caso di cessazione dell'attività o di pensionamento, la licenza di cui al comma 1 è restituita al comune per essere riassegnata tramite bando di pubblico concorso, la cui onerosità è definita sulla base dei criteri individuati dall'Autorità di regolazione dei trasporti.

Art. 5.

(Ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti al servizio taxi-più)

1. Presso le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura è istituito, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, il ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti al servizio taxi-più nel bacino territoriale ottimale sovracomunale di competenza. L'iscrizione nel ruolo di cui al presente comma costituisce requisito indispensabile per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio taxi-più.

2. I soggetti titolari di licenza o autorizzazione per l'esercizio dei servizi di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, i relativi sostituti, nonché i dipendenti adibiti alla guida delle autovetture dell'impresa autorizzata al servizio di noleggio con conducente, sono iscritti di diritto nel ruolo di cui al comma 1.

3. L'iscrizione nel ruolo di cui al comma 1 dei soggetti diversi da quelli di cui al comma 2 avviene previo esame da parte di apposita commissione regionale che accerta i requisiti di idoneità all'esercizio del servizio, con particolare riferimento alla conoscenza geografica e toponomastica del bacino territoriale ottimale nel quale intendono esercitare l'attività.

Art. 6.

(Modalità di esercizio del servizio)

1. I titolari di licenza per l'esercizio del servizio taxi-più, al fine dell'esercizio della propria attività, possono:

a) essere iscritti, nella qualità di titolari di impresa artigiana di trasporto, all'albo delle imprese artigiane previsto dall'articolo 5 della legge 8 agosto 1985, n. 443;

b) associarsi in cooperative di produzione e lavoro, intendendo come tali quelle a proprietà collettiva, ovvero in cooperative di servizi, operanti in conformità alle norme vigenti sulla cooperazione;

c) associarsi in consorzio tra imprese artigiane e in tutte le altre forme previste dalla legge;

d) conferire la licenza a società di persone o società di capitali.

2. Nell'ambito delle forme giuridiche di cui al comma 1, lettere b) e c), sono nulle le clausole che limitano o escludono la libera acquisizione di servizi di intermediazione tra domanda e offerta di trasporto prestati da soggetti pubblici o privati, ivi inclusi altre cooperative, e consorzi.

Art. 7.

(Turni di lavoro e sostituzione alla guida)

1. I titolari di licenza per l'esercizio del servizio taxi-più, al fine di garantire il servizio minimo obbligatorio, possono:

a) aumentare i tempi di lavoro fino al raggiungimento del livello massimo definito ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera b);

b) essere sostituiti alla guida da chiunque abbia i requisiti di professionalità e moralità richiesti dalla normativa vigente e sia iscritto al ruolo di cui all'articolo 5, comma 1.

2. Il rapporto di lavoro con il sostituto alla guida è regolato con un contratto di lavoro stipulato sulla base del contratto collettivo nazionale di lavoratori dello specifico settore o, in mancanza, sulla base del contratto collettivo nazionale di lavoratori di categorie similari.

Art. 8.

(Caratteristiche delle autovetture)

1. Le autovetture adibite al servizio taxi-più sono munite della strumentazione elettronica omologata, attraverso la lettura della quale è deducibile il corrispettivo da pagare da parte del trasportato che comunque non può superare la tariffa massima per il servizio di trasporto, richiesto o

prenotato, prevista ai sensi dell'articolo 2. Al termine del servizio, è obbligatorio il rilascio al trasportato, anche in formato elettronico, della ricevuta fiscale contenente la data, l'orario e il corrispettivo del servizio. Le autovetture adibite al servizio taxi-più sono, in ogni caso, munite di sistemi di pagamento elettronico del corrispettivo del servizio.

2. All'interno dell'autovettura adibita al servizio taxi-più sono installati, in modo leggibile al trasportato, avvisi e tabelle contenenti i corrispettivi applicabili per i servizi supplementari che possono essere effettuati dal conducente su richiesta del trasportato.

3. Alle autovetture adibite al servizio taxi-più è assegnato un numero d'ordine, nonché una targa posteriore inamovibile e un contrassegno luminoso sul tetto, con la scritta «taxi-più».

Capo II

ALTRI SERVIZI DI MOBILITÀ DI INTERESSE PUBBLICO

Art. 9.

(Servizi di mobilità con trasporto)

1. Sono definiti servizi di mobilità con trasporto quelli che sono effettuati da soggetti privati, sia persone fisiche che 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 ed integrativi rispetto ai trasporti pubblici di linea ferroviari, automobilistici, marittimi, lacuali ed aerei e al servizio taxi-più.

2. I servizi di mobilità di cui al comma 1 possono essere esercitati da soggetti privati, sia persone fisiche che giuridiche, e dai titolari di licenza taxi-più a seguito del deposito di un progetto illustrativo dell'attività presentato al comune ovvero alla città metropolitana che, 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 amministrativa allo svolgimento dell'attività.

3. Ai fini di cui al presente articolo, i comuni ovvero 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. Le relative entrate sono destinate alle finalità di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), numero 2;

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

4. L'efficacia dell'autorizzazione di cui al comma 2 è assoggettata al rispetto dei contenuti della Carta dei diritti di cui al comma 3, nonché al rispetto dei contratti collettivi di lavoro, delle norme a tutela dei lavoratori e dei requisiti di regolarità contributiva e fiscale da parte dei soggetti di cui al comma 2.

5. I corrispettivi applicabili per i servizi di cui al comma 1 sono definiti nella misura massima nel progetto di cui al comma 2. Il corrispettivo per i servizi di cui al comma 1 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 svolto previo assenso dello stesso. 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.

Art. 10.

(Servizi di mobilità condivisa)

1. Sono definiti servizi di mobilità condivisa quelli che, mediante l'ausilio di piattaforme tecnologiche, consentono agli utenti di condividere, in forma singola o associata, il veicolo di trasporto per soddisfare una determinata prestazione di mobilità.

2. I servizi di mobilità condivisa non sono sottoposti al rilascio di autorizzazione amministrativa. I soggetti pubblici e privati che intendono svolgere i servizi di cui al comma 1 sono tenuti esclusivamente ad informare il comune ovvero la città metropolitana.

3. Il corrispettivo del servizio di cui al comma 1 è determinato esclusivamente dalla condivisione della piattaforma tecnologica e non può riguardare in nessun caso il servizio di trasporto.

4. I comuni promuovono lo sviluppo dei servizi di cui al comma 1 al fine di ampliare all'interno del proprio territorio l'offerta della mobilità per i cittadini, di natura complementare ai trasporti pubblici di linea, al servizio taxi-più e ai servizi di trasporto organizzati e svolti da soggetti privati.

Capo III

DISPOSIZIONI FINALI

Art. 11.

(Abrogazione di norme)

1. Decorso il periodo transitorio di cui all'articolo 3, la legge 15 gennaio 1992, n. 21, è abrogata.