CAMERA DEI DEPUTATI N. 4059

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

DE LORENZIS, AGOSTINELLI, BATTELLI, MASSIMILIANO BERNINI, PAOLO BERNINI, NICOLA BIANCHI, BONAFEDE, BRESCIA, BRUGNEROTTO, BUSTO, CARINELLI, CECCONI, CHIMIENTI, CIPRINI, COLONNESE, CORDA, COZZOLINO, DA VILLA, DAGA, DALL'OSSO, DE ROSA, DEL GROSSO, DELLA VALLE, DELL'ORCO, MANLIO DI STEFANO, DIENI, D'INCÀ, FERRARESI, FRACCARO, FRUSONE, GAGNARLI, SILVIA GIORDANO, L'ABBATE, LIUZZI, LOREFICE, MANTERO, MARZANA, MICILLO, NESCI, PARENTELA, PETRAROLI, RIZZO, PAOLO NICOLÒ ROMANO, SARTI, SCAGLIUSI, SORIAL, SPESSOTTO, VACCA, SIMONE VALENTE, VALLASCAS, VIGNAROLI, VILLAROSA

Disposizioni per la promozione dell'utilizzo condiviso di veicoli privati *(car sharing)*

Presentata il 27 settembre 2016

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Senza dubbio le abitudini degli italiani, anche legate a fattori culturali, hanno fatto registrare un tasso di motorizzazione del nostro Paese tra i più alti d'Europa: le automobili private italiane sono più di 37 milioni a fronte di una popolazione di circa 60 milioni di cittadini. In questo contesto, svetta soprattutto il numero di auto intestate a privati. Le ragioni di questo fenomeno sono da ricondurre essenzialmente a due aspetti. Da una parte, questo accade certamente perché dal dopoguerra e fino a pochi anni fa, possedere un'auto era considerato uno *status* sociale, di indipendenza e di benessere; dall'altra è innegabile che le politiche industriali e urbanistiche sono sempre state orientate a favorire una mobilità privata e molto poco attente al trasporto pubblico, soprattutto locale, che oggi risulta drammaticamente inadeguato alle esigenze della domanda di mobilità, contrariamente

a quanto accade in altri Paesi europei. A tale proposito, giova ricordare che il trasporto pubblico versa in grave difficoltà anche a causa delle numerose e importanti decurtazioni effettuate, soprattutto negli ultimi anni, alle risorse della finanza pubblica erogate per tale finalità dallo Stato, dalle regioni e dagli altri enti locali.

Questa situazione ha indotto pertanto all'acquisto e al mantenimento di un'autovettura quasi per ciascun componente di ogni famiglia, con un costo medio annuo oggi stimato in oltre 6.700 euro.

Sul piano economico generale, occorre rilevare che la crisi economica e finanziaria sta incidendo notevolmente su questo fronte. È evidente, infatti, che il potere di acquisto delle famiglie si è fortemente ridotto e l'affermarsi di occupazioni flessibili e poco stabili incide molto sulla capacità di investimento delle famiglie in beni durevoli come l'automobile. Oltre alla difficoltà di acquisto di veicoli, la crisi economica ha importanti ripercussioni sulla capacità di spesa relativa alla gestione e alla manutenzione degli stessi veicoli, rese ancora più difficili dall'aumento dei prezzi del carburante, della sosta e del pedaggio autostradale nonché di altri costi legati al possesso esclusivo di un veicolo.

Questa fase di crisi induce quindi il declino dei modelli economici tradizionali ma, grazie anche alla grande diffusione delle moderne tecnologie, fa emergere in maniera ormai dirompente nuovi modelli di impiego più efficiente delle risorse, inclusi beni e servizi fino a un recente passato considerati irrinunciabili per gli italiani, tra cui l'automobile.

L'autovettura di proprietà spesso rimane infatti parcheggiata e inutilizzata per la maggior parte del tempo e questo evidenzia uno spreco di risorse sia in termini di impiego dello spazio urbano, sia dell'uso della vettura.

I modelli economici tradizionali, basati sulla concorrenza e la proprietà esclusiva, stanno quindi gradualmente lasciando il posto ad altri scenari basati sulla collaborazione e sulla condivisione, creando nuove opportunità denominate generalmente *sharing economy*. Quest'ultima consente una razionalizzazione dei consumi e un contrasto allo spreco di risorse, consentendo il soddisfacimento dei bisogni dei cittadini in maniera efficiente tramite un'attenta analisi di un'enorme quantità di informazioni per una migliore e più rapida allocazione delle risorse. Anche secondo le istituzioni europee « l'economia della condivisione » può migliorare la qualità della vita dei cittadini, promuovere la crescita economica, in particolare su scala locale, e ridurre gli effetti negativi delle attività antropiche sull'ambiente. Essa può inoltre generare nuovi posti di lavoro di qualità e, contestualmente, incrementare la disponibilità e l'efficienza dell'uso di molti beni, servizi e infrastrutture aiutando a ridurne i costi per gli utenti.

Gli strumenti e le tecnologie digitali contribuiscono allo sviluppo di questo fenomeno con la diffusione sempre più frequente di piattaforme per l'uso condiviso di risorse. In Italia, secondo uno studio di *collaboriamo.org* e dell'Università cattolica, le piattaforme collaborative nel 2015 sono 186, il 34,7 per cento in più rispetto al 2014, e tra queste 22 riguardano il settore dei trasporti.

La presente legge infatti intende promuovere il *car sharing* tra privati per l'uso di un veicolo privato che viene messo in condivisione dal proprietario in favore di un soggetto che lo utilizza per fini privati.

Si tratta, in altri termini, di consentire la condivisione, organizzata ed efficiente, di un bene il cui possesso è formalmente di un singolo soggetto, ma nella disponibilità di più persone in funzione delle necessità di altri soggetti che piattaforme digitali possono contribuire a mettere in contatto le persone in forma organizzata.

Effettivamente, nel settore del trasporto già esistono iniziative che consentono una mobilità più efficiente, più inclusiva e più sostenibile. Si pensi al *car pooling* cioè la condivisione di un'automobile privata da parte di un gruppo di persone che si muovono per lavoro, per studio ovvero per altre esigenze lungo lo stesso percorso, o una parte di esso, nel medesimo orario.

Attualmente l'unica forma di *car sharing* esistente è quella che consente la pre-

notazione di autovetture di un ente terzo, ad esempio del comune o di un'azienda privata, entro un confine preciso dell'ambito urbano. Tuttavia, questo servizio presenta alcune limitazioni: è organizzato esclusivamente nelle zone centrali di poche grandi aree metropolitane e tipicamente la flotta di veicoli a disposizione appartiene a un'azienda.

Il sistema di *car sharing* tuttavia, anche nelle forme attualmente sperimentate, può diffondersi uscendo dal confine geografico dei centri storici delle grande aree metropolitane e divenendo più capillare: la presente proposta di legge si propone di estendere l'accesso a questo strumento in modo che diventi accessibili a tutti, in maniera uniforme sul territorio nazionale, ampliando quindi il bacino di cittadini che possono utilizzare questa forma di mobilità alternativa all'uso esclusivo dell'automobile di proprietà.

La presente proposta di legge indicando una precisa definizione di *car sharing* tra privati alla pari, « *peer to peer* », contribuisce a dare stabilità normativa per consentire la progettazione e la realizzazione di quelle piattaforme che consentano la diffusione di questa pratica, in modo da estendere a ogni singolo cittadino proprietario di un'autovettura la possibilità di condividere il proprio veicolo, con un notevole impatto sociale, economico e ambientale. Le conseguenze in ambito sociale consistono nel poter soddisfare le esigenze di mobilità familiari, professionali o ricreative senza dover ricorrere all'acquisto di una nuova vettura ovvero vendendo un veicolo il cui uso diventerebbe superfluo. Anche le ricadute economiche sono rilevanti in quanto la diffusione del *car sharing* tra privati consentirebbe a coloro che usufruiscono dell'automobile altrui, l'eliminazione dei costi connessi al possesso di un'autovettura, e a coloro che la condividono un'ammortizzazione dei costi di gestione. In ultimo, il giovamento dal punto di vista ambientale consiste in una minore produzione industriale di veicoli privati, in una minore occupazione di suolo per la sosta conseguente al maggiore utilizzo medio del parco veicoli e in una riduzione della congestione delle arterie stradali a causa dalla maggior disponibilità di parcheggi.

L'articolo 1 specifica l'obiettivo e le finalità della legge.

All'articolo 2, il *car sharing* tra privati trova organica e completa definizione, unitamente all'individuazione delle spese rimborsabili ammissibili. La legge prevede inoltre che l'uso condiviso di veicoli privati non si configuri come attività di impresa e non costituisca servizio di noleggio ovvero di trasporto professionale; per questa ragione è esplicitamente indicato che non può essere previsto alcun tipo di corrispettivo salvo eventuali rimborsi per le spese e i maggiori costi sostenuti dal proprietario, che in ogni caso non concorrono alla formazione di reddito.

In particolare, al fine di garantire la certezza del regime giuridico dell'istituto che si introduce, è prevista la modifica dell'articolo 82, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in forza della quale si tiene a precisare che è « uso proprio » del veicolo di proprietà privata anche la condivisione temporanea per un periodo non superiore a giorni trenta di un veicolo privato in favore di un soggetto terzo che lo utilizza per fini privati.

L'articolo 3 indica che è responsabilità delle eventuali piattaforme che gestiscono il servizio, la definizione di tariffe chiare e trasparenti per chi usa i veicoli condivisi da altri e d'altra parte impone la corresponsione al proprietario del veicolo in condivisione del rimborso per le spese ammissibili, mediante metodi tracciabili. Al riguardo si precisa che il gestore della piattaforma agisce in veste di agente provvisorio di raccolta dei pagamenti di ciascun proprietario allo scopo di accettare pagamenti dagli utenti richiedenti i veicoli a nome e per conto dei proprietari.

All'articolo 4, si prevedono misure per la promozione di piattaforme digitali nel settore del *car sharing* tra privati. Si specifica altresì l'importanza della diffusione di queste forme di *sharing economy*, applicate al trasporto di persone, istituendo presso il Ministero competente un programma coordinato di iniziative di informazione e di educazione alla mobilità alternativa e sostenibile,

con particolare riferimento alla promozione del *car sharing* tra privati.

All'articolo 5, si evidenzia che dall'applicazione della presente legge non derivano nuovi o ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato.

L'articolo 6 stabilisce l'entrata in vigore della legge.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Oggetto e finalità).

1. La presente legge definisce l'utilizzo condiviso dei veicoli privati appartenenti a persone fisiche e stabilisce altresì i criteri e le modalità per la realizzazione di tale pratica e le misure volte a promuovere gli strumenti e le iniziative per la sua diffusione.

2. La definizione, regolazione e promozione dell'utilizzo condiviso dei veicoli ha le seguenti finalità:

a) l'uso più efficiente del parco di veicoli privati circolanti e la contestuale diminuzione del numero medio di veicoli privati parcheggiati e non utilizzati;

b) la progressiva riduzione del numero di veicoli di proprietà privata individuale;

c) un migliore e più razionale impiego degli spazi urbani.

ART. 2.

(Definizioni e modalità del servizio).

1. Ai fini della presente legge per *car sharing* tra privati si intende l'uso di un veicolo privato che viene messo in condivisione dal proprietario in favore di soggetti terzi che lo utilizzano per fini privati.

2. I destinatari della presente legge sono i soggetti privati proprietari intestatari di veicoli adibiti ad uso proprio sulla carta di circolazione.

3. All'articolo 82, comma 4, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: « adibito a uso proprio. » sono aggiunte le seguenti: « Si intende per uso proprio anche la condivisione temporanea per un periodo non superiore a giorni trenta di un veicolo privato in favore di soggetti terzi che lo utilizzano per fini privati ».

4. Gli utilizzatori del veicolo posto in uso condiviso possono essere messi in contatto tramite servizi dedicati forniti da intermediari pubblici o privati, anche attraverso l'utilizzo di piattaforme digitali istituite ai sensi dell'articolo 3.

5. A coloro che mettono in condivisione un veicolo di proprietà può essere riconosciuto un rimborso per le maggiori spese sostenute:

a) computate sulla base dei costi chilometrici di esercizio calcolati in base alle tabelle nazionali elaborate dall'Automobile club d'Italia e pubblicate periodicamente nella *Gazzetta Ufficiale*;

b) incrementate con ulteriori eventuali costi sostenuti per il pagamento della sosta, del pedaggio per strade e autostrade e delle eventuali sanzioni amministrative per infrazioni al codice della strada, durante l'utilizzo da parte di altri privati che non siano loro imputate direttamente;

c) comprendenti i costi derivanti dall'adeguamento del veicolo ai fini dell'utilizzazione tramite le piattaforme di cui all'articolo 3 e da ogni altra modifica necessaria ai fini dell'uso condiviso del veicolo – maggiorate in ragione delle quote richieste per l'iscrizione e l'abbonamento alle piattaforme oltre che per gli oneri derivanti dalla sottoscrizione della polizza assicurativa.

6. L'uso condiviso di veicoli dei privati nelle forme stabilite dalla presente legge non si configura come attività professionale o di impresa e non costituisce servizio di noleggio né di trasporto senza conducente, per cui non può essere previsto un corrispettivo con finalità di guadagno economico.

7. Gli introiti derivanti dall'attività di condivisione dei veicoli privati ai sensi del comma 5 non concorrono alla formazione del reddito.

ART. 3.

(Piattaforme digitali).

1. Ai fini di cui all'articolo 1 è previsto anche l'utilizzo di piattaforme digitali per

la gestione e l'uso condiviso di veicoli di privati cittadini.

2. Il gestore della piattaforma fissa in modo chiaro e trasparente le tariffe per l'uso condiviso del veicolo da determinare in relazione anche a parametri chilometrici e al tempo d'uso del veicolo stesso.

3. Il gestore della piattaforma agisce in veste di agente provvisorio di raccolta dei pagamenti di ciascun proprietario allo scopo di accettare pagamenti dagli utenti richiedenti i veicoli a nome e per conto dei proprietari.

4. Il gestore della piattaforma ha l'obbligo di corrispondere al proprietario del veicolo in condivisione le somme per le spese sostenute e ritenute ammissibili ai sensi del comma 3 dell'articolo 2.

5. Ogni transazione in denaro operata mediante le piattaforme digitali avviene esclusivamente attraverso sistemi tracciabili di pagamento elettronico.

ART. 4.

(Promozione e diffusione).

1. Al comma 2 dell'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« *c-bis*) la promozione di piattaforme digitali nel settore del *car sharing* tra privati ».

2. Al fine di diffondere la cultura della mobilità sostenibile, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle risorse assegnate a legislazione vigente, elabora annualmente il programma coordinato di iniziative di informazione e di educazione alla mobilità alternativa e sostenibile, con particolare riferimento alla promozione del *car sharing* tra privati.

ART. 5.

(Clausola di salvaguardia finanziaria).

1. La presente legge non comporta nuovi o ulteriori oneri per la finanza pubblica.

ART. 6.

(Entrata in vigore).

1. La presente legge entra in vigore cinque giorni dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

17PDL0045820