

**Parere al Comune di Matera in materia di adeguamento del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.**

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 20 luglio 2017

premesso che:

- la normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21, che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente alla gestione del servizio; detta legge, per la prestazione del servizio di taxi, prevede il rilascio della licenza da parte delle Amministrazioni Comunali attraverso un bando di pubblico concorso;
- in base alla suddetta normativa, in particolare, le Regioni individuano i criteri cui devono attenersi i Comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea e delegano agli Enti locali le relative funzioni amministrative. I Comuni, con propri regolamenti, individuano: il numero e tipo di veicoli da adibire al servizio, le modalità per lo svolgimento del servizio, i criteri per la determinazione delle tariffe, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza;
- con il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito con modificazioni dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell'ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l'accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso; specificamente, l'art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste *"Al fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana [...]"*;
- con l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito d.l. 201/2011), il legislatore, nell'istituire l'Autorità è nuovamente intervenuto sul settore del servizio taxi; infatti, il comma 2, lettera m), della norma istitutiva attribuisce specifiche competenze all'Autorità in materia di servizio taxi, tra le quali rientra il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato, sulla base dei principi di seguito riportati:
  - l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario, anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali;
  - una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;
  - una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal Comune per percorsi prestabiliti;

- il miglioramento della qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale.
- con riferimento alla sopra riportata disciplina di cui al citato comma 2, lettera m), dell'art. 37 del d.l. 201/2011, in relazione al corretto e puntuale recepimento delle indicazioni contenute nel parere reso, la successiva lettera n) prevede che l'Autorità possa ricorrere al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio;
- l'Autorità con l'“Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità” del 21 maggio 2015 ha rappresentato l'esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi volte ad adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera, a distanza, ormai, di molti anni dall'adozione della legge n. 21/1992, anche tenuto conto dei recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità;
- nel predetto Atto di segnalazione l'Autorità segnalava, tra l'altro, l'opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all'adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio di taxi e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali e richiamava l'attenzione sulla circostanza che “[...] appare necessario dare attuazione [da parte dei Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi”;
- l'Autorità ha ricevuto da parte del Comune di Matera, con nota prot. n. 38764 del 1 giugno 2017 (acquisita al prot. ART n. 3785 in pari data), richiesta di parere preventivo in base all'art. 37 comma 2, lett. m), del citato d.l. 201/2011. Nello specifico, è stato richiesto un parere preventivo sull'incremento del numero di licenze taxi ed autorizzazioni NCC disposto con la Deliberazione di Giunta Comunale n. 260 del 17 maggio 2017 avente ad oggetto “Atto di indirizzo per la predisposizione del bando pubblico per l'incremento dell'organico di autorizzazioni per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea con autovetture (servizio TAXI e NCC)”, demandando al dirigente preposto la predisposizione di appositi bandi di concorso per l'assegnazione delle stesse;
- nella sopra citata delibera, il Comune ha inoltre richiesto il parere preventivo con riferimento a un elenco di requisiti e di punteggi proposti per la formazione della graduatoria dei bandi di concorso di cui sopra;

ritiene di svolgere le seguenti considerazioni sull'incremento del numero di licenze e il conseguente impatto sul livello di offerta di taxi, sulla qualità e organizzazione del servizio nel Comune di Matera.

## **1. Incremento del numero di licenze - art. 37, comma 2, lett. m), punto 1, del decreto-legge 201/2011**

Con riferimento all'incremento delle licenze taxi, il Comune ha sottoposto al parere preventivo dell'Autorità la citata Deliberazione di Giunta Comunale 260/2017. Tale deliberazione propone l'incremento dell'organico con n. 3 licenze taxi di e n. 6 autorizzazioni NCC, entrambe a tempo indeterminato, da attivare con differenti bandi di concorso pubblici e da assegnare con progressività e gradualità.

L'oggetto della richiesta da parte del Comune di Matera rientra nell'ambito delle competenze dell'Autorità di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), punto 1, del citato d.l. 201/2011.

Attualmente il Comune di Matera è dotato di n. 4 licenze taxi con autovettura, n. 16 autorizzazioni NCC (di cui una riservata al trasporto di persone con disabilità motoria e necessità di incarozzamento) e n. 11 motocarrozze<sup>1</sup>.

Coerentemente con il dettato legislativo, al fine di valutare l'adeguatezza dell'incremento del numero di licenze taxi, l'analisi istruttoria ha considerato i fattori strutturali relativi alla popolazione e alla superficie comunale del Comune di Matera, unitamente ad altre caratteristiche dell'offerta e della domanda di trasporto, sia del Comune di Matera, sia di aree limitrofe caratterizzate dalla presenza di centri attrattori di turismo, di *hub* della rete portante di accesso/egresso alla città (aeroporti, porti, stazioni ferroviarie), e di zone di ricettività alberghiera.

Pur essendo l'Autorità chiamata ad esprimere il proprio parere relativamente al servizio taxi, e non al servizio NCC, è stata analizzata l'attuale offerta complessiva del servizio di trasporto non di linea del Comune di Matera (inclusiva pertanto anche dei servizi NCC).

Dall'attività istruttoria è emerso quanto segue. Relativamente alle caratteristiche di domanda, al fine di valutare l'attuale adeguatezza dei servizi non di linea (inclusi NCC), in termini di numero di licenze, utili a soddisfare i fabbisogni di mobilità dei diversi segmenti di utenza, quali popolazione residente, utenti presenti per ragioni di turismo, lavoro o studio (c.d. *city users*), è necessario tener conto della c.d. "utenza potenziale rilevante" ovvero della domanda potenziale interessata al servizio di trasporto pubblico non di linea nonché della diversa "disponibilità a pagare" degli utenti in funzione del reddito, età, istruzione e scopo del viaggio. A questo riguardo, si rende necessario l'utilizzo di dati provenienti da apposite indagini di mobilità e/o disponibili dalle innovative piattaforme digitali, volte sia a mettere in evidenza la dimensione spaziale e temporale della domanda attuale e potenziale (anche in relazione all'evento programmato "Matera Città della cultura 2019"), sia a offrire nuovi servizi di mobilità volti a soddisfare segmenti di domanda attualmente inespressi.

In primo luogo è opportuno rilevare che negli ultimi anni la città di Matera ha mostrato una buona vocazione turistica, attraendo un numero di turisti potenzialmente in grado di esprimere nuova domanda di mobilità, con particolare riferimento ai servizi non di linea. Dai recenti dati dell'Agenzia di Promozione Turistica della Basilicata, può desumersi come la capacità di attrazione turistica della città sia andata accentuandosi negli ultimi anni: sia gli arrivi che le presenze di turisti sono infatti aumentati, passando da un totale annuo di circa 130.000 arrivi e 200.000 presenze nel 2013, a un totale annuo, rispettivamente, di 250.000 arrivi e 410.000 presenze nel 2016. Tale incremento è divenuto più sostenuto in corrispondenza della proclamazione, a fine 2014, di Matera "Capitale europea della cultura 2019", registrandosi nel 2015 una variazione positiva di arrivi e presenze superiori al 40% rispetto all'anno precedente. Anche la capacità ricettiva del Comune di Matera, sia in termini di esercizi ricettivi che di posti letto, ha registrato, nello stesso periodo di riferimento (2013-2016), un incremento di circa il 300% per i primi e del 165% per i secondi. In particolare, anche in questo caso, l'incremento più rilevante del periodo è avvenuto, in relazione al numero di esercizi ricettivi, tra il 2014 e il 2015 con un aumento del 163% rispetto all'anno precedente.

Quanto alla capacità del rilevato flusso turistico di esprimere un proporzionale bisogno di mobilità, occorre osservare come per la connessa tipologia di utenza, nel contesto territoriale considerato, lo stesso sussista principalmente con riferimento alle relazioni esterne alla città che collegano il centro urbano con gli *hub* aeroportuale e ferroviario, ricadenti nelle province limitrofe, con i vicini poli di attrazione turistica e con le strutture ricettive alberghiere presenti nella fascia litoranea, mentre la mobilità turistica interna alla città è, date le sue caratteristiche dimensionali e urbanistiche, per lo più pedonale. Con riferimento agli elementi infrastrutturali che influiscono sulla domanda, si rileva che il Comune di Matera non è dotato di proprio aeroporto, ma rientra nella c.d. *catchment area* ovvero area di influenza dell'aeroporto di Bari-Palese, distante circa 60 km e incluso nell'elenco dei 38 "aeroporti di interesse nazionale", collegato a Matera da alcune linee automobilistiche commerciali e da un servizio di trasporto taxi con tariffa predeterminata. I collegamenti

---

<sup>1</sup> Il servizio di noleggio di motocarrozze con conducente per il trasporto turistico-culturale-commerciale è un servizio pubblico non di linea, equiparato al servizio di noleggio con conducente, avente lo scopo di soddisfare le esigenze specifiche dell'utenza turistica che avanza apposita richiesta per una determinata prestazione di spostamenti nell'ambito urbano come definito nell'Appendice al Regolamento Comunale del trasporto pubblico non di linea approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 17 del 23 marzo 2010.

ferroviari sono assicurati dal servizio delle Ferrovie Appulo Lucane, sia con l'area delle Murge pugliesi (fino a Bari) sia con la Provincia di Potenza, mentre quelli con l'alta velocità ferroviaria sono gestiti da un servizio navetta automobilistico dalla stazione ferroviaria di Salerno, fornito sia da Trenitalia che da Nuovo Trasporto Viaggiatori. La città è servita dal trasporto pubblico urbano; si segnala che recentemente il Comune ha deliberato l'avvio di un servizio di *car sharing*, di tipo *free floating*, con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 56 del 21 settembre 2016.

Per rendere ancor più accessibile la città a turisti e visitatori, si ritiene opportuno richiamare l'**esigenza di addivenire ad accordi anche con altri Comuni sede di aeroporti, porti e stazioni ferroviarie rilevanti (hub), quali ad esempio Bari, Napoli e Salerno, per la fissazione di tariffe predeterminate in relazione ai collegamenti con il Comune di Matera. L'auspicato coordinamento con i Comuni limitrofi sedi di porti, aeroporti e stazioni ferroviarie, oltre che sul tema delle tariffe, potrebbe estendersi anche in riferimento all'offerta complessiva del trasporto non di linea, in termini di numerosità di licenze taxi ed autorizzazioni NCC.**

Alla luce delle caratteristiche sopra evidenziate, si è ritenuto opportuno valutare il numero di licenze taxi e autorizzazioni NCC del Comune di Matera in rapporto all'utenza potenziale rilevante composta da popolazione residente e popolazione turistica come rilevata da statistiche ufficiali ISTAT.

In relazione ai fattori strutturali della popolazione e della superficie comunale, si sono comparati gli indicatori relativi alla densità di taxi per popolazione residente e all'offerta di servizi di trasporto pubblico locale (TPL), in termini di posti-km nel Comune di Matera, con quelli di altri Comuni capoluogo italiani con una popolazione residente numerosamente analoga a quella presente a Matera (circa 60.000 abitanti). Si è ulteriormente selezionato un campione di 13 Comuni aventi caratteristiche demografiche e territoriali similari al Comune di Matera (quali popolazione residente e densità abitativa, quest'ultima espressa in km<sup>2</sup>) e il dato finale ha mostrato come il numero di licenze taxi attualmente in vigore vari tra n. 8 a n. 19 unità, mentre il numero di autorizzazioni NCC vari tra n. 9 a n. 22 unità. Successivamente, al fine di rendere omogeneo il campione prescelto anche con riferimento all'entità dei flussi turistici e alle caratteristiche di mobilità (in termini di tipologie di relazioni e servizi prescelti), si è selezionato un sottocampione di Comuni, quali L'Aquila, Ragusa, Viterbo e Trapani, sui quali è stata analizzata la domanda di mobilità rilevante, come rapporto tra la somma del numero di licenze taxi e delle autorizzazioni NCC (trasporto non di linea) e la numerosità di ciascun segmento di domanda sopra specificato. Tale rapporto è stato poi oggetto di comparazione con i valori relativi a ciascun Comune appartenente al sottocampione, per rilevare che i livelli degli indicatori ottenuti dal Comune di Matera, anche con l'inclusione di n. 3 licenze taxi addizionali (come proposto nella richiesta di parere preventivo del Comune), sono considerevolmente inferiori a quanto rilevato per gli altri Comuni oggetto di analisi.

In assenza di evidenze sulla distribuzione della domanda potenziale nello spazio e nel tempo per il Comune in oggetto risultanti, ad esempio, da indagini sulle preferenze dichiarate, e alla luce delle forti differenze che l'esercizio comparativo pone in evidenza, può ritenersi che, indipendentemente dall'evento "Matera Città della cultura 2019" e dei suoi positivi effetti sulla domanda di mobilità, il livello attuale di offerta di licenze taxi sia insufficiente a soddisfare sia la domanda di mobilità esistente, sia quella prospettica. Tale conclusione sorregge peraltro la richiesta di Parere dello stesso Comune. Pertanto, considerando l'utenza potenziale rilevante come sopra definita, un numero di licenze taxi pari a n. 9 appare *prima facie* adeguato a soddisfare le esigenze di mobilità del territorio di riferimento.

Alla luce delle considerazioni espresse e delle evidenze disponibili, considerando anche la possibilità che la capacità di attrazione turistica della città legata all'evento internazionale rimanga inalterata, se non accresciuta negli anni, **si raccomanda al Comune di incrementare il numero di licenze taxi con autovettura a 9, suddivise nella seguente tipologia: n. 4 licenze a tempo indeterminato, e n. 5 a tempo determinato per l'anno 2019 al fine di fronteggiare gli aumenti temporanei della domanda di servizio prevedibili in relazione all'evento internazionale sopra citato**. Quanto precede appare opportuno in relazione anche alla recente introduzione di un servizio di *car sharing*, di tipo *free floating*, che potrà svolgere una funzione integrativa e complementare rispetto ai servizi non di linea.

Si ritiene inoltre di formulare alcune raccomandazioni in relazione alle esigenze di mobilità della clientela con disabilità e necessità di incarozzamento. In proposito si rileva che nell'ambito del Regolamento Comunale per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea con autovettura (di seguito, Regolamento), approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 17 del 23 marzo 2010, all'art. 30 "Trasporto disabili", è previsto che, in caso di rilascio di nuova licenza taxi e autorizzazione NCC, i vincitori del bando debbano dotarsi di autovettura idoneamente attrezzata, come descritto nel successivo art. 35 "Caratteristiche dei veicoli da adibire al servizio taxi e NCC nei confronti di soggetti con ridotta capacità di deambulazione". Inoltre, l'art. 48 "Disposizioni transitorie" prevede che, qualora entro un anno dall'entrata in vigore del Regolamento non sia stata richiesta l'assegnazione di alcuna licenza taxi per favorire il trasporto di utenti con particolari difficoltà di deambulazione, la Giunta Comunale dovrà provvedere ad indire apposito bando per l'assegnazione di licenze necessarie a garantire la copertura dei turni con autovetture specificamente attrezzate, al fine di fornire anche ai disabili gravi la massima copertura del servizio nelle varie fasce orarie della giornata. Nonostante le previsioni regolamentari appena ricordate, l'attuale parco autovetture del trasporto non di linea è dotato di n. 1 sola autovettura NCC specificamente attrezzata per rispondere alle esigenze di questo segmento di utenza e di nessuna autovettura taxi.

Pertanto, alla luce di quanto precede e con particolare riferimento alla valenza dell'evento internazionale in programma per il 2019, **si raccomanda di destinare n. 1 licenza taxi a tempo indeterminato delle n. 4 totali sopra indicate, a soddisfare le esigenze della clientela con disabilità e necessità di incarozzamento e si invita, pertanto, a procedere al bando delle nuove licenze come sopra indicato.**

## 2. Qualità dell'offerta - art. 37, comma 2, lett. m), punto 4, del decreto-legge 201/2011

Con riferimento al livello di qualità di offerta del servizio taxi, il Comune ha sottoposto al parere preventivo dell'Autorità l'elenco dei requisiti e dei punteggi preferenziali utili per la formazione della graduatoria del bando pubblico per l'incremento dell'organico relativo al trasporto pubblico non di linea (servizio TAXI e NCC) contenuti nella Deliberazione sopra citata.

L'oggetto della richiesta da parte del Comune di Matera rientra nell'ambito delle competenze dell'Autorità di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), punto 4, del citato decreto-legge 201/2011.

**Preso atto dei requisiti definiti discrezionalmente dal Comune nell'ambito della propria autonomia, esaminando la documentazione istruttoria, si raccomanda l'inclusione dei seguenti ulteriori aspetti qualitativi:**

- conoscenza delle tecniche di primo soccorso e nozioni comportamentali in caso di incidente;
- conoscenza delle tecniche di difesa personale e nozioni comportamentali in caso di situazioni di potenziale pericolo per la sicurezza ed incolumità del tassista e di potenziali passeggeri;
- nozioni di toponomastica locale, percorsi cittadini, itinerari stradali e geografia del territorio di riferimento.

Al fine di assicurare un adeguato livello qualitativo del servizio taxi alla clientela, **si raccomanda di garantire e promuovere alcuni aspetti che dovrebbero costituire altresì oggetto di monitoraggio da parte dell'amministrazione comunale in termini di:**

- trasparenza e pubblicità, come l'esposizione dei tariffari aggiornati e comprensivi delle tariffe predeterminate, da prevedere nell'ambito dell'art. 40 "Obblighi e divieti per i conducenti" del Regolamento;
- sistemi di connettività, promossi dal Comune o dagli Enti con funzioni di programmazione del trasporto in relazione a individuati bacini di mobilità, per accedere a servizi di chiamata, prenotazione e pagamento dei servizi di mobilità attraverso un dispositivo mobile, *smart-phone* o *tablet* (in conformità con l'art. 32 "Impiego di tecnologie innovative" del Regolamento), e che offrano preferibilmente la possibilità di valutare il servizio reso;
- promozione tra gli utenti di sistemi di mobilità condivisa quali per esempio il *car sharing*, che potranno svolgere una funzione integrativa e complementare rispetto ai servizi non di linea;

- qualità delle prestazioni fornite dagli operatori adottando una specifica Carta dei Servizi Comunale, che preveda adeguati livelli di qualità afferenti sia ai conducenti e rispettivi veicoli, sia alle modalità di organizzazione del servizio (i.e. *contact center*).

### **3. Organizzazione del servizio – art. 37, comma 2, lett. m), punto 2, del decreto-legge 201/2011**

Al fine di valutare l'adeguatezza del servizio, sulla base della documentazione esaminata (la Deliberazione sopra citata, il Regolamento e ulteriori elementi acquisiti successivamente), è stato approfondito anche il tema dell'organizzazione del servizio taxi, che rientra nelle competenze dell'Autorità di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), punto 2, del citato d.l. 201/2011.

L'art. 24, comma 1, del Regolamento "Taxi. Turni di servizio ed acquisizione della corsa" prevede che i tassisti siano tenuti ad osservare scrupolosamente i turni e gli orari di servizio come determinati dall'Amministrazione Comunale. Tuttavia, alla data odierna tale disposizione risulta inattuata, non essendo stati disciplinati i turni di servizio e di riposo, lasciando dunque ampia discrezionalità ai tassisti nell'organizzazione del lavoro.

Al fine di programmare un servizio maggiormente rispondente alle esigenze di mobilità dell'utenza nei momenti di maggiore richiesta, in coerenza con quanto già rilevato al precedente punto 1, si suggerisce di prendere in considerazione una regolamentazione dei turni di tipo flessibile (a parità di ore lavorate negli altri turni fissi) e l'eventuale introduzione, in aggiunta al turno "ordinario", del turno c.d. "integrativo" (di cui all'art. 26 "Taxi. Turni integrativi" del Regolamento) per evitare, altresì, una regolamentazione troppo rigida delle turnazioni. Per essere efficace, una tale organizzazione del servizio taxi richiede l'attivazione da parte del Comune di un adeguato sistema di monitoraggio circa il rispetto dei turni.

Sarebbe necessario, inoltre, l'effettuazione da parte del Comune di una apposita indagine volta a rilevare gli effettivi fabbisogni di mobilità del territorio di riferimento come dettagliato al punto 1, per le varie fasce orarie della giornata, distinguendo giorni feriali e festivi, considerando le diverse modalità e tipologie di trasporto presenti, incluse quelle innovative, al fine di organizzare al meglio le turnazioni del servizio di trasporto non di linea nel più ampio contesto di un sistema integrato di mobilità urbana. In alternativa ad un'apposita indagine, potranno essere utilizzati dati provenienti da piattaforme digitali. In particolare, si rileva come la diffusione di sistemi di connettività via web e, in generale, e l'impiego delle innovazioni tecnologie (citate all'art. 32 "Impiego di tecnologie innovative" del Regolamento) abbia effetti positivi sia per la qualità del servizio offerto agli utenti che per le attività dei tassisti in quanto:

- migliorano la distribuzione del servizio sul territorio, riducendo i tempi di attesa del passeggero richiedente il servizio, il quale potrà utilizzare un numero telefonico, o servizi di connettività via web per accedere al servizio attraverso dispositivo mobile (*smart-phone o tablet*);
- aumentano la produttività dei tassisti, che potranno mettersi in coda per ricevere chiamate al termine della corsa precedente, senza avere la necessità di recarsi alle stazioni taxi della zona in cui si trovano, e che potranno conoscere in tempo reale la distribuzione delle richieste e delle presenze di taxi in posteggio, ottimizzando la distribuzione delle autovetture taxi nel territorio e minimizzando i costi grazie alle tecnologie di geo-localizzazione che consentono di trasmettere in tempo reale la richiesta di taxi da parte dell'utente alla vettura disponibile più vicina alla posizione geografica del medesimo.

*Alla luce delle considerazioni espresse, si raccomanda al Comune di regolamentare l'organizzazione del servizio di trasporto taxi, con specifico riferimento alla definizione di turni ed orari di servizio nei diversi giorni della settimana, sulla base di dati provenienti da apposite indagini e/o da innovative piattaforme digitali volti a rilevare gli effettivi fabbisogni di mobilità del territorio di riferimento e ispirata a principi e criteri di flessibilità come, per esempio, introducendo il turno integrativo, a conclusione di un congruo ed adeguato periodo di sperimentazione. Si invita, altresì, il Comune a promuovere la diffusione di sistemi di connettività via web e, in generale, l'impiego di tecnologie evolute in quanto consentono sia di soddisfare adeguatamente le esigenze degli utenti rilevanti, che di generare benefici alle imprese di servizi taxi come sopra evidenziato.*

Al fine di migliorare la regolarità e l'efficienza del servizio di trasporto taxi, **si raccomanda, inoltre, di implementare una sistematica attività di monitoraggio dell'erogazione del servizio taxi** per gestire e valutare nel tempo l'erogazione ed organizzazione del servizio, nonché la qualità complessiva dello stesso, promuovendo i conseguenti ed opportuni atti di indirizzo.

Anche al fine di opportunamente adattare l'organizzazione del servizio alle esigenze dell'utenza, **si raccomanda di rafforzare la rappresentanza degli utenti all'interno della Commissione consultiva comunale, di cui agli artt. 6 e 7 del Regolamento, attualmente composta solo da n. 1 rappresentante su un totale di n. 7 componenti, prendendo in considerazione anche i reclami e i suggerimenti riguardanti l'eventuale carenza di disponibilità di taxi, che pervengono all'ufficio preposto del Comune (art. 42 "Reclami" del Regolamento), quale utile elemento integrativo.**

Sempre in materia di organizzazione del servizio, il Regolamento, all'art. 27 "Uso multiplo del taxi e forme innovative di servizio", consente la possibilità dell'utilizzo multiplo del taxi ovvero la facoltà di più utenti, diretti verso la stessa destinazione o verso destinazioni diverse collocate lungo la stessa direttrice, di utilizzare contemporaneamente la stessa autovettura, saldando il pagamento della quota di corrispettivo relativo al tragitto effettuato, demandando all'Amministrazione Comunale l'attivazione del servizio e determinazione della tariffa corrispondente. Tale specifica tipologia di servizio taxi, comunemente conosciuto come "taxi sharing" o "taxi collettivo", è generalmente un servizio aggiuntivo a quelli attualmente esistenti che risponde all'interesse pubblico di soddisfare le esigenze di mobilità dell'utenza a costi sostenibili, capace di generare effetti positivi sia per la qualità del servizio offerto e soddisfazione degli utenti sia per le attività dei tassisti in quanto:

- ottimizza l'uso del parco autovetture taxi trasportando un maggior numero di utenti a parità di mezzi disponibili, con una conseguente diminuzione delle corse dei taxi che contemporaneamente incidono sul traffico urbano, con un effetto decongestionante per la viabilità particolarmente rilevante soprattutto in corrispondenza di eventi di grande richiamo come il citato "Capitale europea della cultura 2019", con evidenti benefici anche dal punto di vista della sostenibilità ambientale;
- riduce i tempi di attesa del passeggero richiedente il servizio e relativi costi avendo la possibilità di condividere il costo della corsa tra i diversi passeggeri, migliorando quindi il livello qualitativo del servizio offerto.

**Alla luce delle considerazioni espresse, si raccomanda al Comune di attivare il servizio di utilizzo condiviso del taxi (i.e. taxi sharing), con riferimento sia alle caratteristiche del servizio sia alla definizione della relativa tariffa, fermo restando la necessità di richiedere parere preventivo ai sensi all'art. 37 comma 2, lett. m), del citato d.l. 201/2011.**

Torino, 20 luglio 2017

Il Presidente  
Andrea Camanzi

---

Dichiaro che il presente documento informatico è conforme all'originale cartaceo ed è firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 82/2005.

Il Presidente  
Andrea Camanzi