

Parere alla Città metropolitana di Roma Capitale in merito al “Protocollo di intesa servizio taxi-NCC del bacino di traffico comprensoriale di porti ed aeroporti della Città metropolitana di Roma Capitale”, 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 5 ottobre 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 la 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. n. 201/2011), il legislatore, nell’istituire l’Autorità è nuovamente intervenuto sul settore del servizio taxi, attribuendo alla stessa specifiche competenze in materia, tra cui:
 - il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull’adeguamento del servizio taxi da essi prospettato (comma 2, lett. m), art. 37 cit.), sulla base dei principi di seguito riportati:
 - o 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;
 - o 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 civilistica 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.
- la possibilità di ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio «con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m» (comma 2, lett. n), art. 37 cit.);
- 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 della Città metropolitana di Roma Capitale, con nota prot. n. 39589 del 14 marzo 2017 (acquisita al prot. ART n. 1542 in pari data), richiesta di parere preventivo in base all'art. 37 comma 2, lett. m), del citato d.l. n. 201/2011 in merito a uno schema di Protocollo di Intesa (di seguito, Protocollo) riguardante la disciplina del servizio taxi e del servizio NCC nel bacino di traffico comprensoriale di porti ed aeroporti della Città metropolitana di Roma Capitale. Il bacino di traffico comprensoriale di cui trattasi è stato istituito con l'art. 5 bis, comma 1, della legge regionale Lazio n. 58/1993 e s.m.i. ed include Roma Capitale e i comuni di Ciampino, Civitavecchia e Fiumicino, sedi di porti e aeroporti. In particolare, il Protocollo intende disciplinare, con l'accordo della società Aeroporti di Roma ADR SpA e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, il servizio taxi e NCC nel bacino comprensoriale, ai sensi dell'art. 5 bis, comma 2, della citata l.r. n. 58/1993 e s.m.i., con riferimento ai seguenti aspetti:
- a) le condizioni per l'esercizio di taxi e di NCC (vedi *infra*: paragrafi 1, 2 e 4);
 - b) le disposizioni per lo stazionamento di taxi e di NCC, per l'uso delle aree di sosta temporanee, le modalità di prenotazione dei servizi sul sedime portuale e aeroportuale e le modalità di identificazione univoca di servizi di taxi e di NCC esercenti, previo accordo con gli enti gestori dei porti e degli aeroporti interessati;
 - c) le tariffe integrate del servizio di taxi (vedi *infra*: paragrafo 3);
 - d) le sanzioni da applicare agli esercenti i servizi di taxi e di NCC per le violazioni inerenti l'esercizio dei servizi nell'ambito del bacino comprensoriale (profilo, tuttavia, non di competenza di questa Autorità);

- con nota Prot. n. 2426 del 19/4/2017 e nota Prot. n. 6606 del 18/9/2017 sono stati richiesti ulteriori dati e documenti all'Agenzia della Mobilità di Roma Capitale, Roma Servizi per la Mobilità Srl (di seguito RSM), e sono pervenuti i seguenti:
 - composizione del parco autovetture del servizio taxi suddiviso per differenti parametri (nota prot. n. 38842 del 5 luglio 2017, acquisita al prot. ART n. 4748 in pari data);
 - veicoli associati alle licenze taxi raggruppati per tipologia (nota prot. n. 38930 del 5 luglio 2017, acquisita al prot. ART n. 4766 del 6/7/2017);
 - risultati dell'indagine del 2010 effettuata da RSM, sulla mobilità verso l'Aeroporto di Fiumicino e stima della domanda potenziale al 2020 (nota prot. ART n. 6698 del 21/9/2017);
- il Protocollo allegato alla richiesta di parere è un atto di regolamentazione del servizio in un bacino comprensoriale e non assorbe gli atti di natura regolamentare dei Comuni compresi nello stesso bacino (art. 15 "Adeguamento regolamenti comunali" dell'intesa), lasciando pertanto impregiudicata la necessità di acquisire il previsto parere di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), del citato d.l. n. 201/2011, sugli atti regolamentari successivi dei singoli Comuni, per le materie di cui trattasi.

Con riferimento ai contenuti del Protocollo, l'Autorità ritiene pertanto di esprimersi sui punti strettamente pertinenti alle materie di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), del citato d.l. n. 201/2011, e, segnatamente:

- a) "condizioni per l'esercizio di taxi" (lett. a) della richiesta di Parere), ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), punti 1, 2 e 4 del d.l. n. 201/2011;
- b) "tariffe integrate del servizio taxi" (lett. c) della richiesta di Parere), ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), punto 3, del d.l. n. 201/2011.

1. Condizioni per l'esercizio di taxi – art. 37, comma 2, lett. m), punto 1, del decreto-legge 201/2011

L'art. 1, comma 1, del Protocollo, ai sensi dell'art. 5 bis, comma 1, della l.r. della Regione Lazio n. 58/1993, come sostituito dalla l.r. n. 17/2015, nel contesto di riferimento normativo nazionale costituito dall'art. 4 della legge 21/1992¹ e dall'art. 14, comma 8, del d.lgs. n. 422/1997², definisce il **bacino di traffico comprensoriale** per la disciplina dell'erogazione del servizio taxi.

Vengono conseguentemente determinati, all'art. 1, comma 3, del Protocollo gli organici taxi e NCC (contingente) del bacino comprensoriale, in maniera corrispondente, in sede di prima attuazione del Protocollo, al contingente già in esercizio nei singoli comuni, demandando successivamente alle amministrazioni comunali e previo parere all'Autorità, la facoltà di incrementarne il numero al fine di garantire il soddisfacimento delle esigenze di mobilità comprensoriali (comma 5, dello stesso articolo).

Al riguardo, preme evidenziare da subito che il contingente comprensoriale può non coincidere con quello risultante dalla sommatoria dei contingenti dei singoli Comuni del bacino. Nella fattispecie, la somma dei contingenti è pari a 7.758 licenze taxi (di cui, 7.703 rilasciate da Roma Capitale, 34 dal Comune di Fiumicino, 21 dal Comune di Civitavecchia) e da 1.120 autorizzazioni NCC (di cui, 995 autorizzate da Roma Capitale, 88 dal Comune di Fiumicino, 25 dal Comune di Civitavecchia, e 12 dal Comune di Ciampino). Con riferimento al servizio taxi, la quota del contingente adibito al servizio comprensoriale corrisponde per Roma Capitale al 100% del contingente dello stesso Ente, e all'80% dell'organico per i restanti Comuni.

¹ Articolo 4 della legge 21/1992 [...] *Le regioni, stabiliti i criteri cui devono attenersi i comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, delegano agli enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative attuative [...], al fine di realizzare una visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri modi di trasporto, nel quadro della programmazione economica e territoriale.*

² Articolo 14, comma 8 del d.lgs. 422/1997 *per i collegamenti con gli aeroporti aperti al traffico aereo civile, [...], sono autorizzati ad effettuare servizio di piazza i titolari di licenze per servizio taxi rilasciate dai comuni capoluogo di regione e di provincia, nonché dal comune o dai comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade. I comuni interessati, d'intesa, disciplinano le tariffe, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio, ivi compresa la fissazione del numero massimo di licenze che ciascun comune può rilasciare proporzionalmente al bacino di utenza aeroportuale.*

L'organico di bacino, come sopra anticipato, rientra nell'ambito delle competenze dell'Autorità di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), punto 1, del citato d.l. n. 201/2011, con particolare riferimento al solo servizio taxi, e non al servizio noleggio con conducente (NCC). Nella fattispecie tale premessa rileva alla luce del fatto che tra i Comuni interessati al Protocollo in oggetto, quello di Ciampino non ha un suo proprio contingente taxi comunale, avendo rilasciato esclusivamente autorizzazioni per servizi NCC³.

In generale, l'istituzione di un bacino di traffico comprensoriale, riconoscendo una interdipendenza tra i Comuni interessati per ciò che riguarda i fenomeni di mobilità metropolitana, con particolare riferimento al trasporto pubblico non di linea, ha l'obiettivo di porre in essere una nuova, integrata e condivisa disciplina del servizio sovracomunale comprensoriale e di tutti gli elementi della regolazione del servizio, incluse eventuali tariffe predeterminate su relazioni extra-comunali di comune interesse.

Ciò al fine di soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini ed in particolare di quelle che interessano gli *hub* aeroportuali e portuali nei comuni del bacino comprensoriale. Di qui il richiamo nelle *Premesse* del Protocollo all'obiettivo di *assicurare una migliore offerta di servizi nel comprensorio e una adeguata tutela degli utenti*.

A questo proposito, le analisi istruttorie hanno posto in evidenza come non sia stata sufficientemente valutata l'adeguatezza del contingente taxi comprensoriale ai fabbisogni attuali e potenziali di mobilità, in un'ottica di integrazione inter-comunale. In particolare, la metodologia utilizzata a supporto delle determinazioni degli Enti impiega come variabile determinante per il dimensionamento del servizio il numero teorico di licenze, e non invece il fabbisogno in termini di veicoli-ora per le diverse fasce orarie che invece costituisce un parametro meglio in grado di tenere conto dell'articolazione temporale e spaziale della domanda (come peraltro consolidato in letteratura scientifica⁴).

La realtà territoriale oggetto del Protocollo costituisce un caso unico in ambito nazionale per grado di complessità e caratteristiche dei fenomeni di mobilità, tale da richiedere un modello specificamente calibrato. Ne consegue che il riferimento metodologico per la stima dell'attuale contingente, costituito dal modello di calcolo del fabbisogno teorico dei servizi di trasporto pubblico non di linea sviluppato dalla Provincia di Roma nell'anno 2008⁵, ancorché faccia opportunamente riferimento a variabili territoriali, socio-economiche e trasportistiche e sia utilizzato anche in altri contesti del territorio nazionale⁶, non è del tutto appropriato. Inoltre:

- il numero di licenze è strettamente connesso alla organizzazione dei turni, che finora è stata influenzata dalle preferenze dei soli operatori taxi. In tal senso, come si vedrà meglio al paragrafo successivo, il modello non coglie gli strumenti di flessibilità introdotti dall'art. 6 della l. n. 248/2006;
- l'ipotesi di base del modello è che non vi sia correlazione tra domanda di spostamento e offerta di servizio taxi, mentre la letteratura scientifica dimostra come il numero di licenze incide sul tempo di attesa, sulle tariffe e sulla qualità del servizio che influenzano in modo rilevante la scelta modale⁷;
- la determinazione dei coefficienti del modello è ottenuta dall'analisi di realtà similari per caratteristiche demografiche, socio-economiche e trasportistiche dove si assume per ipotesi che il servizio taxi sia adeguato. Come già ricordato, il contesto del bacino comprensoriale in oggetto costituisce un caso unico in ambito nazionale, per cui si renderebbe imprescindibile una analisi estesa a realtà internazionali.

³ Rileva considerare come il servizio NCC del Comune di Ciampino prevede, su richiesta del vettore, lo stazionamento su strada e, previa autorizzazione da parte dell'autorità competente, in stalli presso l'aeroporto di Ciampino, in analogia con il servizio taxi (art. 5, Regolamento NCC del Consiglio Comunale n.15, 1988).

⁴ [1]OECD, *Taxi_deregulation_experience_europe – Transport Research Centre*, 2007; [2] Fleet size and fare optimization for taxi under dynamic demand, *The Journal of Transport Literature* (2016), [3] A diagrammatic analysis of the market for cruising taxis, *Transport Research* (2006); [4] Agent-based simulation of autonomous taxi services with dynamic demand responses, *The 6th International Workshop on Agent-based Mobility, Trac and Transportation Models, Methodologies and Applications (ABMTrans 2017)*.

⁵ "Regolamentazione dell'offerta dei servizi taxi e noleggio con conducente", Provincia di Roma, 2008.

⁶ Provincia di Torino, Provincia di Latina.

⁷ V. nota n. 4.

Premesso che il Protocollo prevede di adeguare nel prossimo futuro il contingente comprensoriale (art. 1, comma 4), si suggerisce pertanto di sviluppare una nuova metodologia che, presupposto il soddisfacimento dei fabbisogni essenziali di mobilità, con particolare riferimento ai collegamenti con porti e aeroporti, stabilisca:

- 1) il contingente di bacino secondo le attuali dinamiche di mobilità, verificandone l'adeguatezza ai fabbisogni;
- 2) la distribuzione territoriale di tale contingente, in termini di ripartizione tra i diversi Comuni del bacino e di quota da mettere a disposizione per il servizio comprensoriale;
- 3) la distribuzione temporale del contingente, con particolare riferimento alla organizzazione dei turni di servizio.

Pertanto, in primo luogo, si raccomanda di sviluppare sin da subito una metodologia per la determinazione del contingente per gli eventuali futuri adeguamenti previsti dal Protocollo, utile a stimare il numero di veicoli per fascia oraria piuttosto che il numero di licenze complessivo, e che consideri:

- lo sviluppo di indagini, come peraltro già avviene in altre realtà italiane ed internazionali⁸, per stimare sia la domanda attuale relativa alla modalità taxi, sia la cosiddetta domanda inesistente (“unmet demand”⁹), in modo da porre in evidenza la dimensione spaziale e temporale della domanda (con la rilevazione delle *preferenze rilevate*) e verificarne l'elasticità alla tariffa (con lo studio delle *preferenze dichiarate*);
- l'utilizzo degli strumenti di pianificazione dei trasporti, ove si tenga conto della domanda di spostamento nelle sue dimensioni principali, temporale e territoriale, e l'offerta di trasporto alternativa, con particolare riferimento ai collegamenti con porto e aeroporto gestiti sia in regime di mercato sia soggetti a oneri di servizio pubblico (OSP), per lo stato attuale e per gli assetti futuri. A questo proposito, rileva considerare come Roma Capitale abbia recentemente intrapreso il percorso per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), la cui analisi “di sistema” potrà essere un valido strumento anche per ipotesi di regolamentazione del trasporto pubblico non di linea. In particolare, per gli scenari futuri sarà opportuno elaborare le stime sulla base dei programmi e previsioni degli *hub* portuale e aeroportuale del bacino.

Con riguardo al punto 2 relativo alla distribuzione territoriale del contingente, in via generale, *si raccomanda di analizzare le caratteristiche territoriali della domanda di spostamento, per definire la percorrenza media dei taxi, che costituisce la variabile rilevante per la ripartizione delle quote tra i comuni del bacino: è necessario sviluppare una analisi della matrice O/D degli spostamenti, distinguendo quelli intra-comunali da quelli da e verso gli hub portuali e aeroportuali del bacino. Questa informazione è alla base del dimensionamento per singolo comune e fornisce gli elementi per definire la quota percentuale di licenze del singolo comune da destinare al bacino comprensoriale.*

Con riguardo al punto 3 relativo alla distribuzione temporale del contingente, è chiaro come la domanda di spostamento per il modo taxi, come peraltro quella relativa alle altre modalità di trasporto, presenti una variabilità durante l'arco della giornata e per i diversi giorni della settimana (dimensione temporale), come posto anche in evidenza da studi nazionali¹⁰ ed internazionali¹¹. Nel rapporto “*Il settore taxi a Roma, ipotesi di riforma*” (2004) a cura dell'Agenzia del Controllo sui Servizi Pubblici di Roma si osservava in particolare che, dal punto di vista della domanda, a Roma si riscontrano forti fenomeni di razionamento, correlati con

⁸ [1] Regione Lombardia, Delibera di Giunta Regionale n.7/11948 del 24/01/2003, “Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Norme per l'organizzazione del servizio, disposizioni per la prima attuazione e convenzione-tipo per la gestione del servizio taxi”. [2] Estudio sobre el dimensionamiento del área de prestación conjunta del servicio de taxi de Madrid (2015).

⁹ Evaluating the impact of the taxis market study, Office of Fair Trading, 2007.

¹⁰ Il rapporto “Attività di monitoraggio della domanda e dell'offerta del servizio taxi nel Comune di Roma, STA, 2001” e il rapporto “*Il settore taxi a Roma, ipotesi di riforma*”, Agenzia del Controllo sui Servizi Pubblici del Comune di Roma, 2004, analizzano in modo approfondito i dati di domanda, di offerta e i tempi di attesa relativi al servizio taxi del Comune di Roma per fascia oraria del giorno. La delibera ART 48/2017 a la sua relazione illustrativa pongono come elemento fondamentale lo studio della domanda potenziale secondo fattori territoriali e temporali.

¹¹ “*Taxi as a part of public transport – Sustainable Urban Transport Technical*, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ, August 2016).

l'andamento della domanda, che diventano assai significativi in corrispondenza delle ore e dei periodi di punta. Secondo le conclusioni tratte nel rapporto STA 2001, tuttavia, il principale ostacolo alla soddisfazione della domanda sarebbe da ravvisare nell'insufficiente offerta effettiva, in termini di turni e zone lasciati scoperti, piuttosto che in una cronica carenza di vetture taxi. L'organizzazione dei turni costituisce quindi l'elemento fondamentale per garantire un servizio adeguato ai fabbisogni della domanda, e deve basarsi su un'analisi approfondita dell'andamento temporale, affrontando e superando la difficoltà di reperire informazioni precise riguardo all'effettiva offerta di taxi presente sul territorio nei vari orari e nelle diverse giornate.

A questo scopo, ***si raccomanda di analizzare in modo approfondito l'andamento temporale della domanda e, ai fini di un soddisfacimento dei fabbisogni di mobilità, si suggerisce di prendere in considerazione l'attuazione di quanto previsto dall'art. 6 della legge 248/2006 "Interventi per il potenziamento del servizio di taxi", con particolare riferimento a:***

- ***lettera a), che prevede di disporre turnazioni integrative in aggiunta a quelle ordinarie, [...]. Per l'espletamento del servizio integrativo [...], i titolari di licenza si avvalgono di sostituti alla guida;***
- ***lettera g), che prevede di istituire un comitato permanente di monitoraggio del servizio di taxi al fine di favorire la regolarità e l'efficienza dell'espletamento del servizio e di orientare costantemente le modalità di svolgimento del servizio stesso alla domanda effettiva [...].***

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

2.1 Definizione del bacino di traffico comprensoriale

La fattispecie del bacino di traffico comprensoriale della Città metropolitana di Roma Capitale, come definito dal Protocollo all'art. 1, comma 1 già richiamato in premessa, costituisce un caso molto particolare nel panorama di esperienze analoghe, per via di un territorio e un sistema della mobilità estremamente polarizzato, di tipo *hub-and-spoke*, in quanto:

- Roma Capitale ha una popolazione che costituisce il 68% di quella dell'intera Città Metropolitana, ed un numero di addetti pari al 79,2%;
- gli spostamenti totali generati nell'ora di punta del mattino da Roma Capitale costituiscono una quota superiore all'80%¹² rispetto a quella dell'intera Città Metropolitana;
- il polo aeroportuale di Fiumicino assorbe l'87% del traffico passeggeri totale (ovvero comprensivo degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino)¹³, mentre oltre il 70% dei passeggeri in partenza dall'aeroporto proviene dalla città di Roma¹⁴;
- il Porto di Civitavecchia costituisce sostanzialmente l'unico polo marittimo rilevante della costa laziale in termini di passeggeri.

Tale polarizzazione determina, in relazione alla accessibilità ai principali *hub* trasportistici della Regione Lazio, una sensibile disparità di prestazione del sistema di trasporto di linea tra Roma Capitale e gli altri Comuni, che vedono soccombere i loro interessi in termini di collegamento con gli *hub*¹⁵.

Inoltre, con particolare riferimento al porto di Civitavecchia, la sua collocazione geografica, ai margini del confine della Città Metropolitana di Roma Capitale, porta a dover considerare un bacino che interessa non solo le relazioni con Roma Capitale, Fiumicino e Ciampino, ma anche i principali Comuni della contermino provincia di Viterbo, ad oggi esclusi dalla attuale definizione di bacino comprensoriale.

In linea generale, in un'ottica orientata alla domanda, e con l'obiettivo di fornire un servizio di trasporto pubblico non di linea efficace (ovvero integrato con i servizi di trasporto pubblico di linea), efficiente (ovvero

¹² Roma Servizi per la Mobilità - elaborazioni 2011.

¹³ ASSAEROPORTI - Associazione Italiana Gestori Aeroporti (statistiche 2017).

¹⁴ "Indagine sulla mobilità verso l'aeroporto di Fiumicino e stima della domanda potenziale al 2020", Roma Servizi per la Mobilità, 2010.

¹⁵ I principali Comuni della Città Metropolitana per numero di spostamenti in origine diretti all'aeroporto di Fiumicino sono Pomezia, Nettuno, Civitavecchia, Tivoli, Albano Laziale, Anzio, Frascati, Velletri e Guidonia ("Indagine sulla mobilità verso l'aeroporto di Fiumicino e stima della domanda potenziale al 2020", Roma Servizi per la Mobilità, 2010).

più flessibile nella risposta alle diverse esigenze di mobilità dei territori), superando la polarizzazione di Roma Capitale che li contraddistingue, si ritiene necessario, anche sull'esempio di altri casi italiani¹⁶, riconsiderare i confini del bacino comprensoriale, sulla base di opportuni studi della domanda potenziale di spostamento del bacino, che rilevino le principali relazioni tra i Comuni dell'Area Metropolitana nonché con le aree limitrofe, con particolare riferimento a quelle in O/D dagli *hub* portuali e aeroportuali, di cui ad oggi non si rilevano studi specifici se non le già citate analisi condotte per l'accessibilità dell'aeroporto di Fiumicino.

A questo proposito, potranno essere considerati anche i dati e le informazioni relative a modifiche rilevanti al *"land use"*¹⁷, con l'insediamento di nuove attività produttive che generano quote aggiuntive di domanda di spostamento.

Infine, si cita la recente delibera di questa Autorità n. 48/2017 del 30 marzo 2017 che, seppur rivolta ai servizi di trasporto pubblico per soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, costituisce un supporto metodologico per le amministrazioni pubbliche competenti utile alla definizione dei bacini e degli Ambiti di servizio pubblico¹⁸. La delibera, nella fattispecie del trasporto pubblico non di linea, può fornire un supporto utile a sviluppare soluzioni efficaci in un contesto di mobilità caratterizzato da rilevanti interdipendenze tra i comuni e/o *hub* trasportistici, dove la singola regolamentazione comunale non riesce a soddisfare le esigenze di mobilità della popolazione, superando l'iniziale limitazione del d.lgs. n. 422/1997 ai terminali aeroportuali, e allargando quindi l'azione ai porti e alle stazioni con servizio ferroviario Alta Velocità, che di fatto hanno parzialmente sostituito la funzione degli *hub* aeroportuali per il traffico nazionale.

2.2. Strumenti di regolazione del servizio taxi

Con riferimento ad alcune caratteristiche che impattano sull'organizzazione del servizio taxi, l'art. 3, comma 5, del Protocollo stabilisce, per il servizio taxi locale, il divieto di *servizio d'intercampo*, ovvero il divieto di operare sull'intero bacino comprensoriale indipendentemente dal comune che ha rilasciato la licenza taxi, e al comma 8 precisa la disponibilità, in termini di licenze rilasciate nel bacino, a servizio del bacino piuttosto che a soddisfare la sola domanda interna al singolo comune.

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

Le due disposizioni (articolo 3, commi 5 e 8 del Protocollo) sono da ritenersi facenti parte di un insieme più ampio ed articolato di misure atte a regolare il settore del servizio taxi del bacino comprensoriale caratterizzato, come già ampiamente trattato, da una rilevante polarizzazione della domanda che tende a introdurre effetti distorsivi sul sistema integrato dei trasporti.

Si premette che il divieto del servizio d'intercampo presenta alcune criticità:

- non è coerente con quanto disposto dall'articolo 5 bis, comma 1, della l.r. n. 58/1993 come modificata dalla l.r. n. 17/2015, laddove specifica le finalità del bacino comprensoriale con particolare riferimento ai collegamenti da e per Roma Capitale in tutti i comuni comprensoriali;
- costituisce un elemento vincolante per i possessori di licenza rilasciata dai comuni diversi da Roma Capitale, introducendo un extra-costo dovuto al viaggio di ritorno a vuoto, una volta che il passeggero è stato portato a destinazione all'interno del territorio di Roma Capitale, ovvero riducendo in modo discriminatorio il ricavo del conducente;

¹⁶ [1] Lombardia, con Regolamento regionale n. 2 del 08/04/2014, [2] Emilia Romagna, deliberazione consiliare O.d.G. n. 223 del 16 ottobre 2007, [3] Comune di Verona, *accordo di programma per l'adozione di norme speciali in materia di servizi di trasporto non di linea per via di terra nell'area ad intensa conurbazione della provincia di Verona*; [4] Piemonte, delibera del Consiglio Provinciale di Torino n prot. 77245/2000 dell'11/04/2000, Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 85-265268 del 21 giugno 2005 successivamente modificata con le deliberazioni n. 225-1025480 del 28 novembre 2007, n. 40020/2010 del 8 marzo 2011, e n.91-26636 del 24 settembre 2014 si definisce *il regolamento per la gestione unificata del servizio pubblico taxi nell'area metropolitana torinese*.

¹⁷ *"Land use"*, termine utilizzato nell'ambito della pianificazione dei trasporti che rimanda all'insieme delle caratteristiche urbanistiche di un territorio che determinano i fenomeni di mobilità.

¹⁸ La misura 1 definisce l'ambito come *l'insieme dei servizi di trasporto pubblico di persone, di linea e non di linea, resi con diverse modalità che il soggetto competente individua, anche in assenza di compensazione degli operatori, per soddisfare obblighi di servizio pubblico ed esigenze essenziali di mobilità dei cittadini*.

- costituisce un elemento in contrasto con l'ottica orientata alla domanda nonché al principio cardine sotteso alla definizione di un bacino sovra-comunale, in quanto non massimizza l'offerta del servizio nel territorio di Roma Capitale, laddove sia presente un taxi utile ma non autorizzato a compiere il servizio.

D'altro lato, tale divieto costituisce una misura di garanzia per il soddisfacimento dei fabbisogni di mobilità essenziali dei Comuni diversi da Roma Capitale. L'eliminazione di tale divieto, stante l'attuale articolazione del Protocollo, introdurrebbe il rischio di veder impegnata l'intera quota di licenze destinate al servizio comprensoriale per spostamenti con origine e/o destinazione Roma Capitale, alla luce del forte squilibrio del mercato, determinando di fatto la riduzione strutturale del contingente utile agli spostamenti interni al singolo Comune.

Alla misura sul servizio d'intercampo si affianca la limitazione del numero di licenze che partecipano al servizio comprensoriale per singolo Comune. Anche in questo caso, l'introduzione di un discriminante tale per cui le licenze rilasciate da Roma Capitale partecipano senza limitazione al servizio mentre quelle afferenti agli altri Comuni del bacino partecipano con una quota limitata (che il Protocollo stabilisce pari all'80%), può trovare giustificazione nel principio sopra espresso di garanzia per il soddisfacimento dei fabbisogni di mobilità interni ai singoli comuni.

Perseguendo il duplice obiettivo di garantire il diritto alla mobilità degli utenti e l'assenza di barriere economiche discriminatorie all'esercizio del servizio, **si raccomanda di riformulare l'articolato delle disposizioni del Protocollo, considerando le seguenti azioni:**

- ***la rimozione del divieto del servizio d'intercampo e l'introduzione della reciprocità di carico, al fine di massimizzare il vantaggio per la collettività;***
- ***la definizione delle quote di partecipazione al bacino comprensoriale secondo i seguenti aspetti:***
 - i. sulla base di valutazioni approfondite della domanda di spostamento;*
 - ii. considerando l'opportunità di modulare l'intercampo per i diversi comuni e per fasce temporali;*
 - iii. stabilendo requisiti o standard di qualità del servizio, calibrati sul segmento di mercato che caratterizza i servizi con gli hub aeroportuali e portuali (vedi infra paragrafo 4);*
 - iv. istituendo regimi di turnazione tra gli operatori, laddove il numero di coloro con standard qualitativi adeguati superi la quota di licenze stabilite per il servizio comprensoriale.*

3. Struttura tariffaria e tariffe predeterminate - art. 37, comma 2, lett. m), punto 3, del decreto-legge 201/2011

Con riferimento alle tariffe, in aggiunta al Protocollo, che definisce all'art. 2 i collegamenti comprensoriali a tariffa taxi predeterminata, all'art. 9 le tariffe integrate taxi predeterminate e onnicompreensive, all'art. 10 la tariffa taxi unica comprensoriale non predeterminata e all'art. 11 l'adeguamento della tariffa taxi predeterminata e unica comprensoriale, rilevano i seguenti atti:

- Deliberazioni della Giunta Capitolina di Roma Capitale n. 151 del 23 maggio 2012, n. 161 del 30 maggio 2012, e n. 248 del 22 maggio 2013;
- Deliberazione della Giunta Comunale del Comune di Civitavecchia n. 98 del 20 febbraio 2002;
- Deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Fiumicino n. 73 del 21 novembre 2007.

L'oggetto della richiesta da parte di Città metropolitana di Roma Capitale rientra nell'ambito delle competenze dell'Autorità di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), punto 3, del citato d.l. n. 201/2011.

Dall'attività istruttoria è emerso quanto segue.

La struttura tariffaria comprensoriale del servizio taxi è costituita da 2 tipologie di tariffe:

1. Tariffa integrata predeterminata e onnicompreensiva;
2. Tariffa unica comprensoriale non predeterminata.

La prima tipologia tariffaria si applica a 14 collegamenti comprensoriali che collegano gli aeroporti di Fiumicino, Ciampino e i porti di Civitavecchia e Fiumicino tra loro, con destinazioni puntuali (quali, ad esempio, Stazione ferroviaria di Tiburtina) e con aree o porzioni di territorio di Roma Capitale (quali, ad esempio, Mura Aureliane, area interna al GRA). In particolare, per il primo tipo di tariffa, il testo del Protocollo evidenzia la caratteristica del carico dai porti ed aeroporti, e la reciprocità di carico solo per gli

operatori taxi di Roma Capitale. La seconda tipologia tariffaria si applica alle corse inizialmente richieste dall'utente a tariffa predeterminata, con il carico da porti e aeroporti, per le quali si manifesti, durante il servizio/percorso, l'esigenza di raggiungere una destinazione diversa, non riconducibile a quella prevista per il collegamento comprensoriale oggetto di tariffa predeterminata. Pertanto, a tali spostamenti, si applica il sistema tariffario vigente a Roma Capitale. In generale, dal punto di vista tariffario preme rilevare che il Protocollo assume, come principale obiettivo, la definizione di tariffe predeterminate di bacino “da porti ed aeroporti”, nonché la risoluzione puntuale criticità generate dalla complessità del contesto di riferimento, quali, in particolare, corse servite da operatori taxi di Comuni con tariffe predeterminate di differenti valori. Con specifico riferimento al collegamento comprensoriale predeterminato n. 11 (“Fiumicino aeroporto – Roma Ostia Lido”), dalla sua definizione contenuta nell'art. 9, comma 3 del Protocollo, non emerge con chiarezza la possibilità per l'utente di usufruire della tariffa indicata anche per la direzione “Roma Ostia Lido – Fiumicino aeroporto”, come contrariamente previsto per tutti gli altri collegamenti comprensoriali predeterminati. Salvo motivate e comprovate ragioni, ***al fine di garantire coerenza e chiarezza delle tariffe agli utenti, si raccomanda di prevedere la tariffa corrispondente al collegamento comprensoriale n. 11 “da e per” Roma Ostia Lido.***

L'art. 9, comma 1 del Protocollo prevede che le vigenti tariffe predeterminate disciplinate da Roma Capitale vengono applicate ai collegamenti comprensoriali come definiti all'art. 2 dello stesso. Questa misura, che definisce l'integrazione del servizio taxi a livello di bacino esclusivamente per il carico degli utenti dagli aeroporti e porti, deve essere analizzata unitamente al principio, disciplinato nel comma 2 dello stesso articolo, volto a circoscrivere, per i collegamenti da Roma Capitale, la reciprocità di carico ai soli operatori taxi di Roma Capitale. Tali condizioni appaiono rilevanti in quanto, su alcuni collegamenti comprensoriali, come la “Fiumicino aeroporto – Roma Mure Aureliane”, gli operatori taxi di Roma Capitale effettuano il servizio taxi in concorrenza con gli operatori di Fiumicino, a tariffe predeterminate differenti. In particolare, l'applicazione di tale principio, unitamente all'adozione degli importi delle tariffe vigenti a Roma Capitale, genera le criticità indicate nel paragrafo precedente, *in primis* l'extra-costo dovuto al viaggio di ritorno a vuoto dai possessori di licenza rilasciate dai Comuni del bacino diversi da Roma Capitale. Pertanto, se da un lato, l'utente potrebbe beneficiare nel disporre di una sola tariffa per singola corsa predeterminata e, al contempo, si contribuirebbe positivamente ad obiettivi di decongestionamento del traffico stradale e riduzione dell'inquinamento atmosferico, dall'altro, la prescrizione del principio di reciprocità di carico ai soli operatori taxi capitolini appare introdurre elementi discriminatori per gli operatori taxi con licenze rilasciate negli altri Comuni. A tale proposito, considerando la complessa e particolare struttura del bacino comprensoriale, e sulla base del principio di gradualità, **si raccomanda, verificandone preliminarmente gli effetti, di disciplinare uniformi tariffe predeterminate comprensoriali che presuppongono il principio di reciprocità di carico**, nel rispetto della massimizzazione del vantaggio per la collettività.

Con riferimento alla “tariffa taxi unica comprensoriale non predeterminata”, disciplinata all'art. 10 del Protocollo, non si desumono con chiarezza i criteri e le modalità di applicazione, ovvero come si verifichi operativamente il passaggio dalla tariffa predeterminata (ovvero la “tariffa integrata predeterminata e onnicomprensiva”, per la quale generalmente non è previsto l'utilizzo del tassametro, vigendo la tariffa fissa), all'applicazione del sistema tariffario di Roma Capitale che implica l'attivazione del tassametro a percorso già iniziato. Pertanto, ***si raccomanda di disciplinare la “tariffa taxi unica comprensoriale non predeterminata” con maggiori dettagli circa i criteri e le modalità di applicazione di tale fattispecie, come effettuato ad esempio del bacino di traffico del sistema aeroportuale del servizio taxi della Regione Lombardia, al fine di migliorare trasparenza e certezza della tariffa, a tutela del consumatore.***

Taluni collegamenti predeterminati comprensoriali, elencati all'art. 2 del Protocollo, hanno come origine/destinazione un'area o porzione di territorio comunale (nel caso di specie, area interna GRA e Mura Aureliane) e non un punto specifico, come ad esempio una stazione ferroviaria o un aeroporto. In questi contesti, le tariffe fisse possono discriminare gli utenti situati più vicino al punto di partenza della corsa, costretti a sostenere un costo pari a un valore medio delle possibili soluzioni dell'intera area, ed avvantaggiare gli utenti situati nelle porzioni di territorio più esterne dell'area o comunque più lontane rispetto all'origine del percorso. Pertanto, considerando l'ampia conurbazione territoriale di Roma e l'importante dotazione in termini di infrastrutture di trasporto (e quindi itinerari di viaggio), in virtù delle

distanze tra le origini e destinazioni dei collegamenti comprensoriali e seguendo, peraltro, quanto previsto dallo stesso Protocollo per i collegamenti n. 4, 5 e 14, *si raccomanda l'utilizzo della tipologia "tariffa max" ai restanti collegamenti predeterminati, indicati all'art. 2 del Protocollo, dove l'importo della tariffa proposta come da Protocollo costituisce il prezzo "massimo" che l'utente deve sostenere. Tale inclusione, garantirebbe al singolo utente il pagamento di una tariffa a un importo più adeguato alle caratteristiche, in termini di distanze e tempi di percorrenza, del percorso richiesto.*

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

L'aspetto qualitativo del servizio offerto rientra nell'ambito delle "condizioni per l'esercizio di taxi" nel comprensorio, così come previsto nella normativa regionale e in premessa descritto. Nel caso in oggetto, tale aspetto risulta particolarmente rilevante per la forte capacità di Roma, in quanto capitale e città d'arte, di attrarre grandi flussi di persone verso la città, i porti e gli aeroporti, nell'ambito di un sistema dei trasporti a livello di bacino, di tipo *hub and spoke*.

Il livello di qualità di offerta del servizio taxi, rientra nell'ambito delle competenze dell'Autorità di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), punto 4, del citato d.l. n. 201/2011.

Nel Protocollo, che si pone l'obiettivo di assicurare una migliore offerta dei servizi nel comprensorio ed una adeguata tutela degli utenti, non è presente una specifica disciplina della qualità dell'offerta, mentre si fa riferimento a un generico "processo di monitoraggio", da rivedere a cura dalla Città metropolitana di Roma capitale e a una altrettanto generica attività di "coordinare l'azione amministrativa di gestione dei servizi", in capo al Tavolo tecnico-amministrativo permanente del bacino comprensoriale (di seguito Tavolo), di cui all'art. 14 del Protocollo. Pertanto, l'analisi istruttoria si è soffermata sui singoli Regolamenti comunali rilevando come il tema della qualità, quando presente, venga trattato in maniera eterogenea.

Al fine di una regolamentazione uniforme degli aspetti qualitativi, si raccomanda di stabilire criteri e regole comuni di bacino, con l'obiettivo di garantire un servizio di trasporto non di linea efficace ed efficiente, a garanzia dei soggetti erogatori (in termini di equità, trasparenza e concorrenza) e degli utenti (in termini di prestazione, qualità e trasparenza). In particolare, si raccomanda di prevedere, per quanto concerne i criteri selettivi di accesso al contingente comprensoriale (vedi *supra*: paragrafo 2):

- una formazione omogenea degli operatori operanti nel bacino comprensoriale, in termini di conoscenza delle lingue straniere, tecniche di primo soccorso e nozioni comportamentali in caso di incidente nonché conoscenza di base della toponomastica e dei luoghi di maggiore interesse turistico; si rileva infatti l'opportunità di autisti opportunamente formati ad accogliere e relazionarsi con il segmento di utenti particolarmente *demanding* cui si rivolge il servizio comprensoriale;
- una omogeneità di caratteristiche dei veicoli operanti nel bacino di riferimento, in termini di sistemi di pagamento P.O.S. con bancomat e carte di credito, di speciali allestimenti per persone con disabilità, nonché utilizzo di vetture taxi a basso impatto ambientale (ad esempio, ibride o elettriche).

Per quanto riguarda il monitoraggio del servizio, si raccomanda, al fine di far rispettare le turnazioni stabilito, l'individuazione e quantificazione di opportuni Key Performance Indicators (KPIs), con riferimento a: domanda servita, tempi di attesa e produzione oraria del servizio taxi secondo caratteristiche spaziali e temporali, tracciamento GPS dei percorsi, etc..

Si raccomanda la predisposizione di indagini di customer satisfaction utili a identificare elementi di criticità da tenere in considerazione nella regolazione del servizio. A tal proposito possono essere suggerite, a titolo esemplificativo, alcune attività: organizzare consultazioni dei cittadini e dei portatori di interesse, avviare un'indagine conoscitiva rivolta ad un campione di utenza sulla qualità percepita e sul grado di soddisfazione rilevato e prendere in considerazione i reclami e i suggerimenti che pervengono agli uffici preposti. Si suggerisce, inoltre, di individuare un unico ufficio ricevente le istanze da parte degli utenti (via mail, via fax e numero telefonico per le informazioni) nell'ambito delle Amministrazioni partecipanti e a prevedere che il tassista consegni, a richiesta del cliente, una ricevuta di pagamento contenente i seguenti dati: numero del taxi e Comune di rilascio della licenza, data e orario della corsa, percorso effettuato, somma pagata e

firma del conducente. I risultati delle rilevazioni andranno utilizzati per gestire e valutare nel tempo l'erogazione e l'organizzazione del servizio, nonché la qualità complessiva dello stesso ed essere poi impiegati per l'individuazione di specifici obiettivi di miglioramento dei servizi erogati in un arco temporale predefinito.

Si ritiene utile, inoltre, l'introduzione di una specifica Carta della Qualità del servizio taxi a livello di bacino, intesa come strumento dinamico tendente a una maggior trasparenza per l'utente e al miglioramento continuo delle relazioni tra le Amministrazioni e l'utenza, attraverso un confronto costante con le aspettative dei clienti. La Carta dovrà definire principi, criteri e modalità di erogazione del servizio taxi e stabilire, introducendo *standard* di qualità verificabili relativi al servizio erogato, le caratteristiche e i tempi di intervento e risposta, a fronte di specifiche situazioni o richieste (inoltre di reclami e segnalazioni e relative modalità di risposta). ***Si raccomanda, pertanto, l'introduzione di una Carta della Qualità del servizio taxi del bacino comprensoriale*** che recepisca anche i requisiti di qualità sopra indicati.

Per rispondere in modo efficace alle esigenze di mobilità che richiedono spostamenti agevolati a costi sostenibili e in linea con lo sviluppo della *sharing mobility*, si suggerisce di regolamentare e incentivare l'utilizzo multiplo del taxi (i.e. taxi collettivo o *taxi sharing*), presente anche in altre realtà di bacino di traffico aeroportuale, ovvero la facoltà per più utenti diretti verso la medesima destinazione o eventualmente verso destinazioni diverse collocate lungo la stessa direttrice, di utilizzare contemporaneamente la stessa autovettura. ***Si raccomanda, quindi, di regolamentare l'utilizzo del taxi collettivo*** che consente di ottimizzare l'utilizzo del parco autovetture taxi, sia in termini di un maggior numero di utenti trasportati a parità di mezzi disponibili, sia in termini di un potenziale effetto decongestionante sulla viabilità, con evidenti benefici anche dal punto di vista ambientale.

In linea con la diffusione delle nuove tecnologie digitali, secondo il modello della *smart city*, ***si raccomanda, al fine di semplificare e facilitare l'accesso al servizio, di promuovere sistemi di connettività per accedere attraverso l'utilizzo di un dispositivo mobile (smart-phone o tablet), ai servizi di chiamata, prenotazione e pagamento (anche anticipato per tratte con tariffe predeterminate e omnicomprensive)***; detti sistemi dovrebbero, preferibilmente, offrire anche la possibilità di valutare il servizio reso. Si invita in proposito a considerare l'utilizzo delle nuove applicazioni gratuite presenti sul mercato e basate sulla geolocalizzazione dell'utente e del tassista, che consentono a un server di trasferire le richieste direttamente al taxi più vicino al punto dove si trova il cliente, consentendo di collegare direttamente l'utente al primo operatore taxi disponibile senza dover attivare i tradizionali servizi a pagamento.

Il presente parere è trasmesso a Città metropolitana di Roma Capitale e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità. Resta impregiudicata la necessità di acquisire il previsto parere di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. n. 201/2011, di cui in premessa.

Torino, 5 ottobre 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