

Parere al Comune di Grado sullo schema di regolamento per l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea esercitati con veicoli e natanti, 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, a seguito del Parere n. 3/2018.

L' Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), nella seduta del 16 gennaio 2020, premesso che:

- il Comune di Grado (di seguito: Comune), con nota del 3/3/2018 (prot. ART 1587/2018 del 5/3/2018), ha richiesto il parere preventivo su uno schema di Regolamento per l'esercizio del servizio degli autoservizi pubblici non di linea esercitati con veicoli e natanti, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;
- l'Autorità, con proprio parere n. 3/2018 del 13/6/2018 (di seguito: Parere), trasmesso al Comune con nota prot. n. 5042/2018 del 14/6/2018, ha formulato una serie di osservazioni alla luce delle quali non risultava possibile esprimere parere favorevole sullo schema di Regolamento esaminato;
- il Comune, con nota del 5/11/2019 (prot. ART 14221/2019 del 6/11/2019) ha trasmesso all'Autorità una nuova richiesta di parere preventivo su un nuovo schema di Regolamento per l'esercizio del servizio degli autoservizi pubblici non di linea esercitati con veicoli e natanti (di seguito, anche: nuovo schema di Regolamento), rielaborato a seguito del Parere e da approvare con successiva deliberazione del Consiglio Comunale;
- successivamente a tale richiesta, tra il Comune e l'Autorità si è avviata una fase di interlocuzione, di cui alle note prott. ART n. 15244/2019 del 22/11/2019 e n. 15657/2019 del 3/12/2019, riguardante chiarimenti inerenti al recepimento di alcune indicazioni contenute nel Parere n. 3/2018;

esaminata la documentazione trasmessa, rinviando al quadro giuridico e regolatorio già rappresentato, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

1. Contingente/incremento del numero di licenze - art. 37, comma 2, lett. m), numero 1, del decreto-legge 201/2011

Nel precedente schema di Regolamento, sul quale, come detto in premessa, si era espressa l'Autorità con il Parere n. 3/2018, il contingente potenziale di mezzi da adibire ai servizi pubblici non di linea era costituito da 7 autovetture, 1 motocarozzetta e 3 natanti, per il servizio taxi, e 10 autovetture, 1 motocarozzetta, 5 natanti e 3 velocipedi, per il servizio di noleggio con conducente (NCC).

Lo schema di Regolamento da ultimo trasmesso prevede una modifica di tale contingente, anche nella sua composizione per tipologia di mezzo. In particolare, viene ridotto l'organico delle autovetture adibite al servizio taxi (da 7 a 4, di cui 2 attrezzate al trasporto di persone portatrici di handicap di particolare gravità) e aumentato il numero dei natanti adibiti a tale servizio (da 3 a 4), a fronte dell'eliminazione totale dei natanti adibiti al servizio NCC.

Per quanto riguarda gli NCC, viene inoltre ridotto il contingente potenziale di autovetture (da 10 a 6, di cui 2 attrezzate al trasporto di persone portatrici di handicap di particolare gravità).

L'organico effettivo di mezzi adibiti al servizio taxi, che in occasione del precedente Parere ammontava a 1 autovettura e 3 natanti, è diminuito a causa del decesso del titolare della licenza relativa all'unica autovettura in servizio, risultando, allo stato, del tutto assente l'esercizio del servizio taxi con autovettura.

L'ente, nello schema di delibera di approvazione del Regolamento, ha espresso la necessità di *“ridurre il numero di taxi esercitati con autovettura e quello delle autovetture utilizzate per il servizio di noleggio con con-*

ducente essendo il contingente attualmente previsto sovradimensionato anche rispetto alla vocazione turistica del Comune di Grado e considerato congiuntamente il numero di autorizzazioni/licenze rilasciate e quelle effettivamente in servizio”.

Tutto ciò premesso, si esprimono le seguenti considerazioni.

In primo luogo, si prende atto che la revisione complessiva operata dal Comune circa il contingente taxi ha reso più rispondente alla situazione effettiva il contingente potenziale delle autovetture taxi, e di conseguenza il contingente potenziale complessivo. Inoltre, il Comune ha proceduto ad una opportuna ridefinizione della composizione di tale contingente per tipologia di mezzo.

Tuttavia, si osserva anche che l’Autorità, nel citato Parere n. 3/2018, rilevando la mancanza di analisi puntuali circa i fabbisogni di domanda che giustifichino l’individuazione dell’organico potenziale di veicoli adibiti ai servizi taxi e NCC, richiamava l’attenzione del Comune sulla *“necessità di predisporre, nell’ottica di un’eventuale ridefinizione del contingente potenziale ed effettivo, e del rilascio di autorizzazioni temporanee, un’analisi approfondita dei fabbisogni di domanda che tenga conto sia delle presenze turistiche nel territorio comunale e in quelli contermini, sia delle esigenze di collegamento con i principali hub trasportistici dell’area: l’Aeroporto Ronchi dei Legionari (Trieste) e la stazione ferroviaria di Monfalcone (lungo la direttrice Venezia-Trieste)”*. Contestualmente, aveva segnalato che il contingente potenziale di n. 7 autovetture adibite al servizio taxi previsto dal precedente schema di Regolamento risultava eccessivo in rapporto alla popolazione residente, pur considerando la vocazione turistica del Comune, rispetto ad un valore medio per capoluoghi di provincia (esclusi quelli di regioni).

In merito a quanto sopra, si osserva che il Comune, pur avendo motivato la ridefinizione del contingente, non ha svolto un’analisi approfondita dei fabbisogni di domanda come richiesto nel Parere citato. Pertanto, sul punto, **si conferma l’esigenza di programmare un’attività istruttoria volta a raccogliere i dati necessari alla definizione dei contingenti potenziali ed effettivi dei mezzi (autovetture, natanti o motocarrozette) da adibire al servizio taxi**, eventualmente anche attraverso l’utilizzo di applicazioni digitali tramite dispositivo mobile previsto, su indicazione dell’Autorità, dall’art. 13, comma 1, lett. e) del nuovo schema di Regolamento. Si rileva inoltre come l’esistenza di una sola licenza taxi per autovettura (invariata da anni) unitamente alle circostanze, già emerse durante l’istruttoria del Parere n. 3/2018, da un lato, della cessazione, dopo brevi periodi, delle licenze rilasciate negli ultimi anni a seguito di bando di concorso annuale e, dall’altro, dell’aumentato numero di alberghi che propongono un proprio servizio navetta per l’accoglienza dei turisti, costituiscano indicatori di un fabbisogno non elevato di mobilità mediante servizio taxi, in particolare con autovettura.

Il Comune intende contestualmente ridurre il contingente anche relativo alle autorizzazioni NCC, anch’esse ridotte di numero sia nel complesso, sia per ciascuna modalità prevista nel nuovo schema di Regolamento.

In mancanza di indicazioni sui criteri per la definizione del contingente da parte sia della legge regionale n. 27/1996, sia dello schema tipo di regolamento comunale (Bollettino Ufficiale della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia del 7/7/2000), e in attesa delle analisi che il Comune dovrà predisporre e documentare all’Autorità, si ritiene che il contingente di 4 autovetture taxi proposto dal Comune di Grado possa essere considerato congruo anche in considerazione della facoltà, prevista all’art. 4 del nuovo schema di Regolamento, di rilasciare licenze temporanee della durata non superiore a 59 giorni al fine di fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda. Riguardo al contingente delle licenze per lo svolgimento del servizio taxi nel suo insieme, svolto con veicoli e natanti, si ritiene che la rilevante riduzione del numero di autorizzazioni NCC previsto nel nuovo schema di Regolamento (azzerata nel caso dei natanti), possa giustificare il previsto incremento di una licenza per il servizio taxi esercitato con natanti.

Relativamente all’intervenuta cessazione dell’unica licenza operativa per lo svolgimento del servizio taxi con autovettura, **si invita il Comune a garantire la continuità del servizio precedentemente svolto, eventualmente anche ricorrendo al rilascio di licenze temporanee ai sensi dell’art. 4, comma 3 del nuovo schema di Regolamento, nelle more dell’avvio di un procedimento concorsuale volto all’assegnazione delle licenze ritenute adeguate rispetto alle esigenze dell’utenza.**

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

In assenza di una sistematica attività di monitoraggio finalizzata alla valutazione del servizio in un’ottica di maggiore efficienza, si prende atto che, in attuazione della legge regionale sopra citata, l’art. 14, comma 2,

dello schema di Regolamento attribuisce alla Polizia Locale il controllo sulla rispondenza dei turni e degli orari di servizio alle esigenze dell'utenza, nonché sull'organizzazione del servizio stesso.

Per quanto riguarda la previsione e relativa diffusione di sistemi innovativi e competitivi di chiamata, si rileva che all'art. 13 "Richiesta del servizio taxi" è stata ampliata la gamma di modalità consentite per l'acquisizione della corsa, prevedendo in particolare l'utilizzo di applicazioni digitali tramite dispositivo mobile; si invita tuttavia a **reformulare tale ultimo punto dell'art. 13, facendo riferimento alle applicazioni web che utilizzino piattaforme tecnologiche aperte per l'interconnessione tra utenti del servizio e titolari di licenza**, inserendo altresì una **specifica previsione nello stesso articolo relativa alla libertà che deve essere garantita al tassista di utilizzare tutti i canali che ritenga opportuni al fine di acquisire le corse, senza eventuali limitazioni e/o vincoli imposti dal Comune o dalla Regione e/o da organismi associativi dei tassisti che erogano servizi centralizzati di radio telefono.**

Si rileva favorevolmente l'introduzione della possibilità di promuovere il taxi sharing, all'art. 6, e delle turnazioni integrative, all'art. 14 del nuovo schema di Regolamento.

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

I nuovi artt. 26 e 27 dello schema di Regolamento da ultimo trasmesso, aventi ad oggetto le tariffe, sono stati parzialmente integrati secondo le indicazioni fornite nel Parere.

In particolare, il comma 1 dell'art. 26 prevede l'introduzione di tariffe predeterminate e onnicomprensive per percorsi prestabiliti relativamente a tutti i mezzi adibiti al servizio taxi.

Il comma 3 dell'art. 27 prevede la possibilità di offrire al passeggero variazioni al ribasso dell'importo risultante dal tassametro e di eventuali supplementi, l'introduzione di forme di abbonamento, anche in relazione a particolari tipologie di utenza.

Al comma 8 dell'art. 26 viene introdotto il tariffario, che dovrà essere esposto presso i posteggi taxi e in altri luoghi pubblici (ad es. Auditorium Biagio Marin, Palacongressi, ecc.) e pubblicato sul sito *web* istituzionale del Comune; il tariffario dovrà riportare i riferimenti dell'Ufficio relazioni con il pubblico cui indirizzare istanze e reclami.

Viene poi introdotto il livello di qualità del servizio erogato all'utenza come parametro aggiuntivo da considerare in caso di aggiornamento delle tariffe, sia per gli NCC (art. 26, comma 3), che per i taxi con natante (art. 27, comma 2), oltre ai costi sostenuti per l'erogazione.

Valutate positivamente le modifiche sopra riportate, in quanto conformi al Parere n. 3/2018, **si segnala l'opportunità di integrare il criterio di determinazione delle tariffe con il parametro della variazione del livello di qualità del servizio anche con riferimento al servizio taxi esercito con mezzi diversi dai natanti. Inoltre, si rammenta quanto già riportato nel Parere sopra citato circa l'opportunità di indicare anche la frequenza di verifica e di revisione delle tariffe.**

Infine, si rileva che il nuovo comma 2 dell'art. 26 prevede che le tariffe taxi vengono modificate *"su richiesta della categoria"*; a tale proposito si osserva che spetta al Comune determinare le tariffe e promuoverne l'aggiornamento. **È necessario, pertanto, apportare le conseguenti modifiche anche alla norma citata.**

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

Ai fini di un miglioramento della qualità del servizio offerto, come da indicazioni contenute nel Parere, è stato opportunamente individuato l'U.R.P. – di cui saranno pubblicizzati i recapiti sul tariffario - come ufficio deputato a ricevere *"le istanze/reclami provenienti dagli utenti"*, (art. 26, comma 8, del Regolamento).

In relazione alla previsione della carta della qualità e al monitoraggio qualitativo del servizio taxi, il Comune ha evidenziato gli attuali strumenti adottati a presidio della qualità del servizio offerto dagli operatori. Si ritiene che tali strumenti siano, allo stato, adeguati in considerazione del numero limitato di mezzi in attività e alle ridotte dimensioni del Comune, secondo quanto rappresentato da quest'ultimo.

In relazione all'elenco delle materie d'esame da prevedere nei bandi di concorso per l'assegnazione delle licenze taxi (art. 33 del Regolamento), il Comune ha precisato che tali materie corrispondono in parte a quelle indicate per l'iscrizione al Ruolo dei conducenti di veicoli e natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea

dalla l.r. n. 27/1996, ferma restando comunque la possibilità di inserire le ulteriori materie indicate dall'Autorità nel parere 3/2018, previo parere della Commissione consultiva comunale, in occasione di prossimi bandi di concorso. A tale proposito, si ribadisce l'utilità di integrare l'art. 33 dello schema di Regolamento, prevedendo le predette materie di esame nell'elencazione dei contenuti dei bandi di concorso.

Si valuta positivamente, anche sotto il profilo della qualità del servizio, l'introduzione, tra le modalità di richiesta del servizio taxi di cui all'art. 13 del Regolamento, dell'utilizzo di sistemi di connettività innovativi, in grado di consentire al tassista di utilizzare tutti i canali possibili per l'acquisizione delle corse, come le applicazioni digitali tramite dispositivo mobile.

In linea con quanto suggerito dall'Autorità, è stato altresì aggiornato l'art. 41 del Regolamento riguardante l'istituto della sostituzione alla guida.

Alla luce di quanto sopra, si esprime parere nel senso sopra indicato, rilevando la necessità di procedere ai conseguenti opportuni adeguamenti nel nuovo schema di Regolamento, prima della sua adozione.

Il presente parere è trasmesso al Comune di Grado e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 16 gennaio 2020

Il Presidente

Andrea Camanzi

(documento firmato digitalmente ai

sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i.)