

Parere al Comune di Alassio sul regolamento comprensoriale 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 (di seguito: Autorità), nella seduta del 12 marzo 2020 premesso che:

- l'Autorità ha ricevuto dal Comune di Alassio (di seguito, anche: Comune), con nota prot. ART n. 14757 del 14/11/2019, richiesta di parere preventivo 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, relativamente allo schema di Regolamento comprensoriale (da applicare ai Comuni di Alassio e Laigueglia) del servizio taxi (di seguito, anche: schema di Regolamento), che aggiorna la disciplina anche a seguito del precedente Parere ART n. 9/2019 del 31/7/2019 reso dall'Autorità con riferimento all'attivazione del servizio di radio taxi;
- con la sopra citata nota il Comune ha trasmesso anche copia della Convenzione per la gestione integrata del servizio non di linea di taxi tramite creazione di apposita area comprensoriale;
- successivamente a tale richiesta, tra il Comune e l'Autorità si è avviata una fase di interlocuzione che ha condotto alle integrazioni documentali trasmesse dal Comune con nota prot. ART n. 2430 del 14/2/2020;

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Profili giuridici e regolatori

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inherente 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 (art. 8).

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 (Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale), 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. In particolare, 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 ne-*

cessari 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 [...].

Successivamente, il legislatore è nuovamente intervenuto sul settore del servizio taxi. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. n. 201/2011, nell'istituire l'Autorità di regolazione dei trasporti, ha attribuito alla stessa specifiche competenze in materia, tra cui:

- il monitoraggio e la verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. n. 201/2011 cit.);
- il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. n. 201/2011 cit.), 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 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)” sopra riportata (art. 37, comma 2, lett. n).

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. In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l'Autorità ha evidenziato, 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 e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l'attenzione sulla necessità di “*(...) dare attuazione [da parte degli 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*”. Nel medesimo Atto di segnalazione l'Autorità ha auspicato la revisione del concetto di territorialità, proponendo l'ampliamento dell'ambito di gestione dei servizi attualmente incardinato sulle aree comunali, rimettendo alle regioni l'individuazione dei bacini ottimali di gestione dei servizi di taxi e NCC in ragione della natura economica, culturale e turistica dei territori, nonché le funzioni inerenti alla fissazione del relativo fabbisogno numerico di vetture.

II. Osservazioni dell'Autorità

Lo schema di Regolamento comprensoriale citato è stato sottoposto al parere preventivo dell'Autorità, da acquisire obbligatoriamente ai sensi della normativa prima dell'approvazione del Consiglio comunale, al fine di aggiornare ed unificare la disciplina regolamentare del servizio taxi nel comprensorio.

Ciò premesso, alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, sulla base della documentazione e degli elementi forniti dal Comune, l'Autorità esprime di seguito le proprie osservazioni, riguardanti lo schema di Regolamento citato, riferite alle tematiche di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. n. 201/2011, e segnatamente su:

- a. contingente/incremento del numero delle licenze taxi (art. 37, comma 2, lett. m), numero 1, del d.l. n. 201/2011)
- b. organizzazione del servizio taxi (art. 37, comma 2, lett. m), numero 2, del d.l. n. 201/2011);
- c. struttura tariffaria (art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del d.l. n. 201/2011);
- d. miglioramento della qualità di offerta del servizio (art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del d.l. n. 201/2011).

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

Come auspicato nell'Atto di segnalazione del 21 maggio 2015, circa la "revisione del concetto di territorialità", [...] "in ragione della natura economica, culturale e turistica dei territori", i Comuni di Alassio e Laigueglia hanno stipulato una convenzione che amplia l'ambito di gestione del servizio taxi.

La convenzione tra il Comune di Alassio e quello di Laigueglia per la creazione di un'area comprensoriale per la gestione integrata del servizio taxi, stipulata in data 20/12/2013, all'art. 7 prevede che l'organico comprensoriale del servizio taxi sia costituito dall'insieme delle vetture in esercizio (muniti di regolare licenza) e delle licenze non assegnate nei comuni predetti. Ne consegue che l'organico indicato nello schema di Regolamento (art. 5) è composto da 17 licenze, di cui 15 del Comune di Alassio (tutte assegnate ed attive) e 2 del Comune di Laigueglia (1 licenza assegnata ed attiva, 1 licenza disponibile presso il Comune).

Non c'è evidenza di procedure di prossima attivazione volte all'incremento di tale contingente taxi comprensoriale. In ogni caso, l'articolo 5, comma 4 dello schema di Regolamento richiama espressamente l'obbligo di richiedere parere preventivo all'Autorità che potrà pertanto esprimersi al riguardo.

Nell'eventualità di futuri incrementi del contingente, i Comuni hanno previsto di fare riferimento ai criteri presenti all'art. 18 della l.r. n. 25/2007 nonché ai risultati del monitoraggio di cui all'art. 34 dello schema di Regolamento. Nello specifico, la legge regionale richiede di tenere in considerazione variabili socio-economico-territoriali quali ad esempio le attività produttive presenti, i servizi socio-sanitari, servizi scolastici, sportivi, culturali e ricreativi, l'offerta e le presenze turistiche. L'attività di monitoraggio prevista dall'art. 34 citato prevede opportunamente la rilevazione automatica dei dati di presenza in servizio dei taxi, [...] dei tempi di attesa per gli utenti, su un campione di corse rappresentative in relazione ai percorsi di viaggio e alle ore del giorno, ai giorni della settimana e ai periodi dell'anno considerati.

Si rileva, inoltre, che i Comuni hanno anche previsto la facoltà di rilasciare licenze temporanee (art. 5, comma 6) che meglio rispondono ad un'articolazione temporale della domanda (picchi di domanda), al fine di soddisfare le esigenze dei turisti che sono maggiormente presenti nel periodo estivo (mesi di luglio e agosto).

Al fine di garantire il diritto alla mobilità anche degli utenti disabili con necessità di incarrozziamento, l'art. 5, comma 3 specifica che almeno una delle licenze del comprensorio debba essere rilasciata per l'immatricolazione di autovettura debitamente attrezzata per il trasporto disabili.

Il Comune di Alassio ha confermato, con la nota citata del 14/2/2020, che detto servizio è attualmente svolto da un tassista dell'organico attuale. Tale dotazione, corrispondente a circa il 6% del contingente comprensoriale, appare sufficiente rispetto al fabbisogno medio della popolazione ed in linea con percentuali previste nelle leggi di altre regioni.

In assenza di una specifica normativa della Regione Liguria sul contingente minimo di taxi che deve essere attrezzato per accogliere anche utenti disabili gravi con obbligo di incarrozziamento, si rileva la necessità che,

in occasione dei futuri bandi di assegnazione di nuove licenze, i Comuni stabiliscano la percentuale da riservare a tale tipologia di utenza. Al riguardo, si rappresenta che alcune regioni garantiscono una quota comunque non inferiore al 5% del numero complessivo di licenze.

A presidio del tema si rileva positivamente la presenza, all'interno della Commissione consultiva comprensoriale (art. 11, comma 1 dello schema di regolamento), di un rappresentante delle associazioni che tutelano i diritti dei disabili.

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

I principali aspetti organizzativi del servizio che sono stati modificati ed innovati nel Regolamento, sono disciplinati nel nuovo articolo 19 “Acquisizione della corsa”.

Secondo tale nuova impostazione, i Comuni aderenti al comprensorio si impegnano a tutelare la libera scelta del tassista sulle modalità di acquisizione delle corse e sull'utilizzo di tecnologie innovative offerte dal mercato, disponendo opportune verifiche anche su eventuali clausole imposte da organismi collettivi.

La corsa potrà pertanto essere acquisita, oltre che con le modalità tradizionali, anche tramite *“sistemi aperti e innovativi e competitivi di interconnessione, offerti dal progresso tecnologico, tra utenti e esercenti il servizio taxi”* (art. 19, comma 1, lett. c).

Nel medesimo articolo, al comma 3, si chiarisce opportunamente che l'adesione al servizio di radio taxi sull'utenza intestata al Comune è volontaria, ed il recesso libero, senza costi ed oneri accessori.

Sul tema dell'acquisizione della corsa con sistemi innovativi, si evidenzia come l'utilizzo delle citate tecnologie permetta di raccogliere grandi quantità di dati, la cui elaborazione è alla base di una sistematica attività di monitoraggio che, se opportunamente condotta, permette di programmare, gestire e valutare l'erogazione del servizio, in un'ottica di maggiore efficienza ed efficacia.

Nell'art. 34, comma 1, i Comuni correttamente introducono un *“sistema di monitoraggio finalizzato alla rilevazione automatica dei dati di presenza in servizio dei taxi, delle percorrenze medie e dei tempi di attesa per gli utenti, su un campione di corse rappresentative in relazione ai percorsi di viaggio e alle ore del giorno, ai giorni della settimana e ai periodi dell'anno considerati”*.

Per tali finalità e con riferimento a quanto già indicato al paragrafo 1 in merito ai futuri fabbisogni di domanda, si richiede ai Comuni di attivare tale sistema di monitoraggio dandone adeguata e tempestiva informazione all'Autorità, prevedendo l'acquisizione, nel rispetto della normativa in materia di tutela della riservatezza commerciale e industriale, di dati e informazioni in forma anonimizzata sulle modalità di erogazione dei servizi taxi desumibili dagli stessi sistemi o piattaforme.

I primi risultati di tale monitoraggio, anche se limitati ad alcuni indicatori ed a una frazione dell'anno in corso, dovranno essere comunicati a questa Autorità entro il 31 marzo 2021.

Inoltre, relativamente alla facoltà per i titolari di licenza di farsi sostituire alla guida i Comuni hanno inserito la relativa disciplina dell'istituto nell'art. 23 “Sostituzione alla guida”, specificando che la sostituzione è possibile da parte di soggetti che abbiano *“i requisiti di professionalità e moralità richiesti dalla normativa vigente”*. Sia l'introduzione di questo articolo, che di quello relativo ai turni di servizio (art. 20) superano il vuoto regolamentare che si era determinato per effetto della sentenza del TAR Liguria, n. 794/2017.

Infine, si evidenzia l'istituzione in via sperimentale del servizio di uso collettivo del taxi, denominato anche *“taxi sharing”* (art. 24 dello schema di regolamento), utilizzabile per corse programmate in una data specifica *“con un unico luogo di partenza e destinazione per i diversi componenti dell'equipaggio”*, ovvero *“con unica partenza dei componenti e diversa destinazione, su un percorso compatibile”*.

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

Il nuovo sistema tariffario (descritto all'art. 27) introduce il parere della Commissione Consultiva Comprensoriale (prevista all'art. 11 e descritta nel paragrafo 4) nonché l'analisi dell'andamento dei costi del servizio e della variazione del costo della vita rilevato a livello locale, per la determinazione delle nuove tariffe; la revisione e l'eventuale nuova determinazione delle tariffe ogni due anni; la possibilità di stabilire tariffe fisse per percorsi determinati, o all'interno di una zona delimitata, con condizioni particolari o agevolate; il trasporto gratuito delle carrozzine per bambini e disabili e di cani per non vedenti; tariffe ridotte del 10% e obbligo di prestare la necessaria assistenza nel trasporto (art. 26) alle persone con mobilità ridotta; il tariffario esposto in modo ben visibile all'interno della vettura, pubblicato sul sito istituzionale del Comune e tradotto in lingua inglese, tedesca e francese e affisso nella stazione ferroviaria e nell'Ufficio informazione turistica.

L'art. 28 "Tassametro" è stato opportunamente integrato con il riferimento alle caratteristiche e al funzionamento, all'adeguamento in caso di variazione delle tariffe, alla cura da parte del conducente e alle verifiche necessarie da parte del personale di vigilanza.

Il nuovo art. 29 "Impiego di tecnologie innovative di pagamento" introduce l'utilizzo di tecnologie innovative per il pagamento della corsa con bancomat e carta di credito, con la possibilità per l'utente di valutare il servizio reso.

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

In relazione all'aspetto qualitativo del servizio, si evidenzia che il nuovo art. 6 "Requisiti e riconoscibilità delle autovetture" è stato opportunamente integrato con la previsione del tassametro omologato a bordo riportante il corrispettivo da pagare, ad eccezione delle tariffe a prezzo fisso, e dell'indicazione del numero della licenza e del radiotaxi (eventuale) sulle portiere. La vettura dovrà inoltre essere dotata di almeno cinque posti compreso il conducente, di impianto di condizionamento ed essere in grado di trasportare almeno quattro valigie; inoltre, i mezzi immessi in servizio successivamente all'approvazione del nuovo Regolamento dovranno appartenere a categorie con minore impatto ambientale presenti sul mercato al momento della richiesta di sostituzione.

Gli artt. 3 "Licenza di esercizio e figure giuridiche di gestione", 4 "Condizione di esercizio", 10 "Accesso alla professione di tassista" e 12 "Requisiti per l'esercizio della professione di tassista" sono stati opportunamente integrati, anche per allinearli alla vigente normativa.

L'art. 11 "Commissione consultiva comprensoriale" prevede l'istituzione di tale organismo per le valutazioni delle problematiche connesse all'organizzazione e all'esercizio del servizio taxi, all'applicazione e alle proposte di modifica del Regolamento e ne indica la composizione, il funzionamento e le funzioni anche di Comitato permanente di monitoraggio di cui all'art. 6, comma 1, lett. g) del d.l. n. 223/2006, convertito in legge n. 248/2006.

Gli artt. 13 "Concorso per l'assegnazione delle licenze", 14 "Contenuti del bando" e 15 "Assegnazione e rilascio della licenza" sono stati perfezionati con l'inserimento del concorso pubblico per titoli ed esami e con l'indicazione delle seguenti materie: lingua inglese, conoscenza del Regolamento e della normativa di settore, toponomastica e luoghi di interesse turistico locali, tecniche di primo soccorso e nozioni comportamentali in caso di incidente, conoscenza di base delle principali applicazioni informatiche.

Inoltre, nell'ottica di un miglioramento della qualità del servizio offerto, si evidenziano i seguenti nuovi articoli: art. 33 "Reclami" che definisce l'Ufficio SUAP come competente per l'inoltro dei reclami, dotato di casella di posta elettronica e di numero di telefono, opportunamente pubblicizzati all'interno dell'autovettura in posizione ben visibile e tradotti in inglese, francese, tedesco e spagnolo; l'art. 42 che promuove l'adozione della "Carta dei Servizi" ispirata ai principi di egualianza, imparzialità, continuità, diritto di scelta, partecipazione, efficienza ed efficacia.

Infine, relativamente alle attività di monitoraggio e di vigilanza, si evidenzia che l'art. 34 "Monitoraggio - addetti alla vigilanza" prevede controlli periodici sul rispetto dei turni e sulla corretta applicazione del sistema tariffario da parte della Polizia locale e la promozione di forme di monitoraggio qualitativo del servizio attraverso l'effettuazione di indagini di soddisfazione dell'utenza.

Alla luce di quanto sopra, si esprime parere favorevole sullo schema del nuovo Regolamento comprensoriale del servizio taxi nei Comuni di Alassio e Laigueglia, trasmesso in allegato alla nota pervenuta dal Comune di Alassio in data 14/2/2020 (prot. ART 2430/2020 del 14/2/2020).

Il presente parere è trasmesso al Comune di Alassio -- in quanto comune capofila dell'area comprensoriale ai sensi dell'art. 4 della "Convenzione per la gestione integrata del servizio non di linea di taxi tramite creazione di apposita area comprensoriale" del 20 dicembre 2013 -- e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

Torino, 12 marzo 2020

Il Presidente
Andrea Camanzi

(documento firmato digitalmente ai
sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i.)