



## Consultazione concernente la definizione delle Linee Guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed enti locali

### Parere unitario delle Associazioni

CNA Fita Taxi, Confartigianato Taxi, Confcooperative Lavoro e Servizi, Legacoop Produzione e Servizi

14 Gennaio 2022

#### Premessa

Per esprimere un parere rispetto le linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi occorre innanzi tutto definire quali siano gli ambiti operativi in cui l'Autorità dei Trasporti possa operare, in quanto, nel settore trasporti, i servizi non hanno tutti le stesse caratteristiche e sono sottoposti a legislazioni differenti. Il ruolo dell'Autorità dei Trasporti nel caso del servizio taxi è quello di "monitorare e verificare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio, delle tariffe e della qualità delle relative prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto alla mobilità degli utenti. Comuni e Regioni, nell'ambito delle proprie competenze, provvedono, previa acquisizione di preventivo parere da parte dell'Autorità, ad adeguare il servizio dei taxi nel rispetto dei seguenti principi"....

L'art. 37, al comma 1, d.l. n. 201/2011, afferma altresì che l'Autorità opera nel rispetto del principio di sussidiarietà delle competenze degli enti territoriali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione. L'esplicita prescrizione legislativa ribadisce la piena consapevolezza di una possibile sovrapposizione dell'azione del Garante con la materia di competenza diretta delle Regioni, per tale motivo, risulta obbligatoria l'emissione del parere preventivo dell'Autorità, tuttavia esso non è vincolante ai fini delle funzioni dei Comuni, le cui competenze delegate direttamente dalle Regioni, enti competenti per norma primaria e secondaria, sono: emissione dei regolamenti, definizione degli organici e delle tariffe, degli standard di servizio oltreché la definizione di turni e orari di lavoro.

La funzione regolatoria e organizzativa del settore taxi resta quindi appannaggio esclusivo delle Regioni, (organi di indirizzo politico) per alcuni principi generali, competenze assegnate direttamente da norma primaria e tipologia di attività rientrante tra i servizi essenziali e di interesse pubblico.

Appare evidente che l’Autorità dei Trasporti nell’emissione dei pareri non si limita a tutelare un interesse pubblico ma si spinge a dettare degli orientamenti che costituiscono l’apprezzamento di veri e propri interventi regolativi con effetto proconcorrenziale, che esibiscono una forte carica competitiva propria dell’economia di mercato. Ciò a dispetto di un comparto la cui ragion d’essere risiede nella ricerca di un equilibrato rapporto fra le esigenze dell’utenza e l’assicurazione di una pluralità di soggetti individuabili, strutturati e professionalmente autorizzati.

L’Autorità pertanto può ricorrere al Tribunale Amministrativo regionale del Lazio, come ribadito nel documento di consultazione, ma solo sulla correttezza dell’istruttoria dei procedimenti definiti dalle Pubbliche Amministrazioni.

Occorre ribadire che secondo la disciplina Europea (2006/123/CE) il servizio taxi non rientra tra i servizi per i quali si prevedono liberalizzazioni, riconoscendo che la tipologia di “servizio essenziale di interesse pubblico” debba essere regolato per garantire l’interesse pubblico, quindi non soggetto ai principi della concorrenza. La concorrenza è conseguibile quale bene collettivamente riconosciuto anche attraverso accorta regolamentazione del mercato.

Vale la pena anche ricordare che l’Autorità nel trasporto pubblico non di linea ha competenze solo sul settore taxi e non sul settore noleggio con conducente, creando una evidente asimmetria competitiva data da regole stringenti che riguardano solo per una parte di operatori.

Infine, non possiamo non segnalare che l’Autorità sempre più spesso esprime pareri favorevoli a piattaforme tecnologiche che nulla hanno a che vedere con i trasporti ma si occupano esclusivamente di intermediazione (corte di giustizia europea sentenza C-62/19 del 3 dicembre 2020) a danno delle strutture cooperative, costituite direttamente da tassisti, che effettuano attività di trasporto in modalità aggregata, la cui funzione sociale a carattere di mutualità e senza fini di speculazione privata viene promossa direttamente in Costituzione, cosa che imporrebbe allo Stato di emettere norme secondarie che ne promuovano e favoriscano le costituzioni e non penalizzazioni.

Allo stesso modo pare l’atteggiamento verso le figure giuridiche artigiane utilizzate nel settore taxi anch’esse tutelate in Costituzione, sempre nella parte I, titolo III, articolo 45.

Su questi temi risulta pendente un ricorso rispetto alle posizioni espresse dall’Autorità.

Occorre altresì ricordare che la creazione di condizioni di vantaggio per l’intermediazione comporterebbe l’impossibilità di garantire servizi in caso di gare d’appalto, convenzioni, per i quali viene richiesta la piena disponibilità di veicoli in sede di partecipazione alle aggiudicazioni, servizi molto spesso per utenza essenziale di alto interesse pubblico quali, per esempio, macchinisti di treni, medici, disabili.

Per quanto sopra riportato, parrebbe che il parere/osservazioni contengano numerosi profili di incompatibilità e conflitto di competenza con le funzioni che potrebbe svolgere l’Autorità.

### Elenco quesiti

Punto delle Linee guida	citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Parte I (Contingente)	<p>Metodologia individuata per la determinazione del fabbisogno di taxi nell'area territoriale di riferimento, con particolare riguardo alla fase I "Analisi della domanda di mobilità effettiva, potenziale e debole" e alla fase. La commisurazione dell'offerta del servizio taxi e di altri servizi di trasporto di persone di linea e non di linea alla domanda</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I criteri di definizione degli organici e dei regolamenti devono essere definiti dalle Regioni in apposite norme o direttive.</li> <li>• Gli strumenti a disposizione degli Enti preposti rispetto il funzionamento integrato dei servizi sono numerosi e non necessitano di ulteriori complicazioni, o conflitti di competenza che rallentano l'esecuzione di eventuali provvedimenti.</li> <li>• Le Regioni, nella maggior parte dei casi, effettuano già oggi un monitoraggio annuale su trasporto e mobilità, al fine delle valutazioni complessive dei vari servizi di mobilità e delle loro integrazioni, laddove non previsto andrebbe incluso nel monitoraggio il settore taxi.</li> <li>• I Comuni attraverso il Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS) e il Piano Urbano del Traffico (PUT) si occupano della pianificazione della mobilità del territorio, con particolare attenzione alla mobilità sostenibile ed efficiente, effettuando analisi</li> </ul>	

		<p>dettagliate e valutando lo sviluppo del territorio, unitamente al potenziale aumento complessivo della domanda di mobilità.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• L'analisi della domanda non può essere una mera applicazione matematica, competenza e conoscenza delle dinamiche della domanda, devono essere considerate nella valutazione del contingente, la domanda di trasporto generalmente è incostante e a picchi, per cui occorre particolare attenzione e flessibilità nella definizione di turni e orari di servizio, oltreché la consapevolezza che l'eventuale saturazione di qualche momento di picco renderebbe non sostenibile economicamente lo svolgimento dell'attività, salvo contribuzione pubblica a compensazione.</li><li>• Occorre una corretta valutazione del contesto in cui si generano le richieste di mobilità, in alcune fasce orarie la sostanziale riduzione degli altri servizi di mobilità si riflette sul servizio taxi, che per caratteristiche non si occupa di trasporto collettivo, tali condizioni potrebbero fuorviare la valutazione sulla</li></ul>	
--	--	---	--

		<p>domanda di trasporto non di linea.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Assume particolare importanza nelle istruttorie, coinvolgere i soggetti che effettuano, organizzano e gestiscono il servizio taxi, oltreché rappresentanti dei consumatori, occorre però chiarire cosa si intenda con quelle che l’Autorità definisce come “imprese titolari di sistemi di interconnessione tra domanda e offerta di servizio taxi, per comprenderne gli specifici interessi, se di trasporto o puramente commerciali. Imprese di mera intermediazione, senza alcun interesse sociale sul territorio e sull’attività di trasporto, rappresenterebbero esclusivamente interessi commerciali di parte tendendo a proporre di aumentare in maniera spropositata l’offerta del servizio, senza preoccuparsi della sostenibilità economica dell’attività. Il tutto porterebbe ad una dequalificazione del servizio e riduzione degli investimenti, anche in termini di eco compatibilità dei mezzi.</li><li>• Garanzia della sostenibilità economica delle imprese taxi, in considerazione della natura del servizio svolto, con obblighi di prestazione e di risposta anche a zone a</li></ul>	
--	--	--	--

		domanda debole non remunerativa.	
	Individuazione del bacino di traffico (o bacino comprensoriale) del servizio taxi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La definizione dei contingenti è subordinata alla definizione del bacino operativo, che la stessa Autorità parrebbe mettere in discussione, ad oggi si segnala un'asimmetria operativa tra taxi e noleggio, che rende impossibile effettuare valutazioni opportunamente commisurate sui contingenti perché i bisogni effettivi di mobilità di trasporto pubblico non di linea trovano soddisfazione anche da soggetti operanti in Comuni diversi.</li> <li>• L'individuazione di bacini ottimali per l'effettuazione di servizi di trasporto mezzo taxi può essere effettuata esclusivamente da chi ha piena conoscenza delle dinamiche territoriali, quindi da Regioni e Comuni.</li> </ul>	
	Strumenti per favorire la sostenibilità ambientale e l'inclusività sociale del servizio taxi, con particolare riferimento a sviluppo e implementazione del servizio di "taxi sharing"	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La sostenibilità ambientale potrebbe essere favorita attraverso politiche attive di passaggio a veicoli a basso impatto ambientale, il settore taxi, tra i servizi pubblici risulta già oggi uno di quelli meno inquinanti con un parco veicoli mediamente con meno di 4 anni.</li> <li>• Il taxi sharing dovrebbe prevedere delle tariffe trasparenti</li> </ul>	

		<p>e specifiche per la tipologia di prestazione.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'utilizzo collettivo del servizio taxi, con la contestuale riduzione dell'uso del mezzo privato, potrebbe essere favorito dai Mobility Manager che in sede di definizione del Piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) potrebbero prevedere anche l'uso condiviso dei taxi.</li> </ul>	
	<p>Valutazioni in merito alle modalità realizzative del sistema di monitoraggio del servizio</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Regioni, nella maggior parte dei casi, effettuano già oggi un monitoraggio annuale su trasporto e mobilità, al fine delle valutazioni complessive dei vari servizi di mobilità e delle loro integrazioni, laddove non previsto andrebbe incluso nel monitoraggio il settore taxi.</li> <li>• I Comuni attraverso il Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS) e il Piano Urbano del Traffico (PUT) si occupano della pianificazione della mobilità del territorio, con particolare attenzione alla mobilità sostenibile ed efficiente, effettuando analisi dettagliate e valutando lo sviluppo del territorio, unitamente al potenziale aumento complessivo della domanda di mobilità. Il monitoraggio può essere effettuato con analisi presso i punti di stazionamento, oppure attraverso la collaborazione con le</li> </ul>	

		<p>strutture di rappresentanza dei tassisti e dei loro modelli aggregati, che in sede di istruttoria dovranno essere comunque sentite.</p>	
Parte III (Tariffe)	<p>Casistiche di scontistica individuate e all'individuazione di tariffe predeterminate</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relativamente alle tariffe l'Autorità riporta erroneamente al punto 49 che le tariffe devono tener conto del criterio di sostenibilità economica dell'utenza, la sostenibilità economica che deve essere garantita è quella delle imprese taxi, che per obblighi si trovano ad esercitare servizi anche in condizioni di svantaggio economico e zone a bassa domanda. Ovviamente occorre cercare un corretto equilibrio tra la sostenibilità delle imprese e di pagamento dei trasporti dell'utenza, ma non essendo un servizio soggetto a contribuzione pubblica, resta prevalente la sostenibilità d'impresa.</li> <li>• Esiste la certezza dei costi minimi di mantenimento veicolo previsti nelle tabelle Aci, che sono al ribasso in considerazione della maggiorazione dei costi assicurativi a tutela dei trasportati.</li> <li>• Tariffe predeterminate potrebbero essere definite anche a titolo temporaneo, in caso di eventi o situazioni particolari, occorre però</li> </ul>	



		che le Amministrazione le mettano in evidenza.	
Parte IV (Qualità del servizio)	Indicatori e al sistema di monitoraggio	Il sistema di monitoraggio esattamente come sopra riportato, prevede analisi ai posteggi e collaborazione con le associazioni e aggregazioni di tassisti, salvaguardando i dati di interesse commerciale, i criteri di calcolo proposto sono fin troppo di dettaglio, richiedono sforzi enormi in termini di analisi e l'elaborazione di una mole significativa di dati, l'autorità dovrebbe limitarsi a ipotizzare i range percentuali entro i quali i livelli di servizio siano ritenuti: inadeguati, non pianamente adeguati, adeguati, soddisfacenti. I criteri di conteggio delle prestazioni potrebbero variare a seconda dei territori, della continuità abitativi e delle zone di carico dell'utenza.	
Parte IV (Qualità del servizio)	Aspetti più rilevanti per valutare la qualità del servizio reso e che potrebbero essere inseriti nei questionari da sottoporre all'utenza	Punteggio aggiuntivo sulle valutazioni di qualità andrebbe riconosciuto per i modelli aggregati che si avvalgono di certificazione di qualità nella gestione dei servizi	
Parte V (Dati da sottoporre al Monitoraggio del soggetto competenze)	Dati elementari proposti sull'offerta e sulla domanda di servizio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Per caratteristiche del servizio e finalità dei dati raccolti, che sono comunque parziali e temporanei, l'elenco dei dati richiesti non risulta disponibile, nemmeno con la collaborazione delle associazioni dei</li> </ul>	

		<p>tassisti e dei modelli aggregati.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I dati vengono raccolti per finalità del servizio erogato, data, ora e luogo di carico, non si archivia la destinazione, la tariffa, nè si clusterizzano gli utenti salvo la sottoscrizione di apposite convenzioni o in presenza di gare d'appalto con i modelli aggregati del settore taxi.</li> <li>• L'offerta di servizio è misurata in modalità statica, anche attraverso ausili informatici.</li> </ul> <p>Nei regolamenti comunali deve essere prevista la responsabilità e gestione dei reclami.</p>	
Generale	<p>Osservazioni su cosa si potrebbe fare per migliorare il servizio nella propria città (specificare) con riguardo ai diversi aspetti di:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Contingente</li> <li>Organizzazione del servizio</li> <li>Sistemi di prenotazione e chiamata</li> <li>Tariffe</li> <li>Qualità del servizio</li> </ol>	<p>I temi sono ampiamente trattati. In molte regioni esistono strumenti di valutazione, pianificazioni e verifica dell'offerta del servizio oltreché di integrazione con i diversi sistemi di mobilità che occorre rendere omogenei su tutto il territorio nazionale.</p> <p>Occorre regolare l'operatività delle piattaforme di intermediazione, definendo la differenza tra chi è operatore di trasporto e l'intermediario, incentivando le forme di impresa che permettono di investire sull'attività di trasporto, migliorare la sicurezza e il servizio.</p>	

		<p>Occorre mettere a sistema le best practice che esistono sul territorio valorizzando le esperienze positive di servizi integrati con TPL svolti in collaborazione con le Amministrazioni, e quelle ad alto valore sociale (per esempio defibrillatori sui taxi). Occorre monitorare i rischi lavorativi correlati alla salute e allo stress, riconoscendo l'attività tra i mestieri usuranti, analogamente agli autisti dei servizi pubblici di linea. Occorre premiare la propensione del comparto ad investire in auto ecocompatibili, si suggerisce di valutare la formula adottata per il settore edilizio con il riconoscimento dell'ammortamento al 110% del valore del veicolo acquistato.</p>	
--	--	---	--

#### Elenco Osservazioni

Punto delle Linee guida	citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Parte I (Contingente)	<p>Metodologia individuata per la determinazione del fabbisogno di taxi nell'area territoriale di riferimento, con particolare riguardo alla fase I "Analisi della domanda di mobilità effettiva, potenziale e debole" e alla fase. La commisurazione dell'offerta del servizio taxi e di altri servizi di</p>	<p>2. La domanda potenziale di mobilità, non è oggettiva, è un valore aleatorio non misurabile e non verificabile in quanto si basa su procedure empiriche che dipendono solo dall'obiettivo che si vuole raggiungere (l'aumento del contingente) perché in caso contrario (la</p>	

	<p>trasporto di persone di linea e non di linea alla domanda</p>	<p>diminuzione per esempio a causa di una crisi economica come quella odierna), non è l'obiettivo che si pone il SC.</p> <p>3. La determinazione dei Comuni soggetti alle linee guida fissa la soglia a 100.000 abitanti.</p> <p>Comprendiamo le ragioni (PUMS e PUT), ma un simile orientamento determina una disparità di trattamento rilevante tra gli operatori e soprattutto riguarderebbe poche (anche percentualmente) e ben individuate aree del paese, le quali subirebbero un ulteriore carico di adempimenti per i vettori e si verrebbe a creare, a causa dei maggiori costi amministrativi anche in termine di ore/uomo o di organizzazione amministrativa, un vantaggio concorrenziale per le imprese che ricadono sotto un regime più semplice. Esiste poi anche la questione di alcuni comuni che per rotture di carico dovute alla conformazione territoriale (comuni montani, lacuali, insulari, lagunari ecc.) dovrebbero poter essere valutati per aree comunali omogenee, le quali se prese</p>	
--	--	--	--

		<p>individualmente non raggiungono la soglia di 100.000 abitanti. Esiste poi una questione degli organici del personale dedicato in capo ai Comuni. Per ragioni di spesa pubblica la riduzione è costante e solo i grandi comuni porterebbero forse giustificare la esternalizzazione di alcune funzioni amministrative che comunque rappresentano costi maggior per le imprese. Per tali ragioni si propone di portare la soglia almeno a 250.000 abitanti, anche valutando all'interno di un singolo comune aree omogenee in presenza di rotture di traffico. Va valutata per i restanti Comuni soggetti, una compensazione economica per i maggiori costi sostenuti e derivati dalle decisioni dell'Autorità.</p> <p>4. L'istruttoria deve comunque vedere coinvolte le commissioni consultive e sentito il loro parere (art. 4 legge 21/92 comma 4)</p> <p>5. Nel caso di individuazione di bacini sovracomunali per la loro determinazione dovrà essere valutata, la sola mobilità del trasporto pubblico non di linea taxi e NCC.</p>	
--	--	---	--

		<p>6. Per le aree a domanda debole e per poter effettivamente garantire integrazione e complementarietà con le altre modalità di trasporto deve essere prevista una cogenza per i SC ed eventualmente un regime premiale economico per quei Comuni che integrano trasporto non di linea, con trasporto di linea. Abbiamo verificato con la pandemia la mera aleatorietà di enunciazioni di principio senza cogenza pur in presenza di provvedimenti specifici seppur emergenziali.</p> <p>8. Mancano il riferimento al reddito pro capite disponibile, nel territorio di riferimento in grado di sostenere la capacità di spesa dell'utenza interessata al settore. Manca il riferimento alla sostenibilità fiscale (attesa di reddito imponibile da parte della locale Agenzia delle entrate), manca la sostenibilità civilistica ovvero la possibilità per le imprese di una corretta gestione economica e patrimoniale in ragione di tariffe che consentano l'effettivo adempimento di tutte le previsioni normative ed evitare di essere sottoposte alle procedure di crisi aziendale previste che</p>	
--	--	--	--

		<p>prevedono monitoraggio e chiusura delle attività, in questo caso generata da valutazioni esogene alle imprese e non determinabili da queste. L'eccesso di offerta a fronte di una domanda azzerata, con il suo conseguente, è all'ordine del giorno.</p> <p>9 d. Manca oggettività nella definizione di domanda potenziale</p> <p>9 e. Fare riferimento al 5% dei veicoli/attrezzati salva la sostenibilità economica dell'allestimento e dei maggiori costi di gestione di tali mezzi.</p> <p>9 h. Aggiungere reddito pro capite. sostenibilità fiscale e civilistica delle imprese.</p> <p>10. In ragione dell'esperienza dovuta alla crisi pandemica si suggerisce un periodo di osservazione di 5 (cinque) anni. La valutazione va fatta a partire dal 2025 presumibile primo anno "normale" rispetto alla situazione dell'ultimo triennio (20-21-22).</p> <p>11. I dati devono essere forniti da enti certificati e qualificati. La metodologia di ricerca adottata dal SC è sottoposta preventivamente alla Commissione consultiva art. 4 legge 21/92.</p> <p>12. Devono essere valutati metodi di</p>	
--	--	---	--

		<p>compensazione per i maggiori costi di gestione e costi di allestimento</p> <p>14. Ultimo periodo, manca sempre il riferimento a chi paga il servizio, vista la scarsa capacità di spesa di tale categoria di cittadini.</p> <p>15. Le piattaforme digitali non sono in concorrenza con il servizio taxi in quanto non effettuano trasporto persone (non hanno veicoli, non hanno conducenti, non hanno i titoli autorizzativi) si limitano ad intermediare sul lavoro e sul rischio di impresa di terzi. Il servizio taxi si rivolge ad una utenza indifferenziata, il portafoglio clienti delle piattaforme, in quanto profilato, non è indifferenziato, ma specifico. Pertanto sono al di fuori del contesto taxi.</p> <p>17. La dimensione territoriale e la sua conformazione, comprese le rotture di traffico, incidono fortemente nella domanda di mobilità, quindi devono essere valutati congiuntamente e non indipendentemente.</p> <p>18. Anche in questo caso si richiede che la valutazione sia fatta a partire dal 2025 per le ragioni espresse in precedenza</p>	
--	--	---	--



		<p>19. Le misure di flessibilità devono essere adottate preventivamente al rilascio di nuove licenze in quanto potrebbero, da sole, soddisfare le mutate esigenze della domanda.</p> <p>22. La domanda su piattaforma di intermediazione digitale non rileva. Si tratta di una domanda, profilata, che non è relativa al servizio taxi, ma nasce dalle esigenze di sovrapprenotazione delle piattaforme le quali si rivolgono al servizio taxi in seconda battuta, per errori di valutazione delle stesse piattaforme rispetto alla loro offerta. Nel campo di integrazione con TPL, anche tariffaria, si segnala che questa deve essere concordata con gli enti gestori, per evitare fenomeni di sovrapposizione e interferenza.</p> <p>24. Il taxi condiviso non può essere generalista. Deve essere attuato solo da e per i poli generatori di mobilità h 24 (stazioni, aeroporti, ospedali, porti) o per periodi di tempo limitato (poli fieristici, manifestazioni sportive, culturali di rilevanza nazionale ecc.). Prevedere soluzioni di carattere generale non ottiene</p>	
--	--	---	--

		<p>alcun beneficio né per la domanda che non lo richiederà né per l'offerta che non vede la convenienza in termini di margine economico. Nei poli generatori di mobilità deve essere realizzata una minima struttura, con costi a carico del SC, per favorire l'aggregazione dei passeggeri rimanendo imprescindibile il carattere indifferenziato del servizio offerto.</p> <p>25. Rimane da definire il sostegno ai maggiori costi di gestione per acquisto installazione di tali veicoli. Per esempio si potrebbe incidere sul regime Iva adottato per l'acquisto di beni e servizi consentendo un regime IVA agevolato (4%).</p> <p>26. Il risultato ottenuto con i voucher per garantire il distanziamento sociale ad alcune categorie di cittadini è stato scarso a causa dei problemi amministrativi frapposti dai Comuni pur in presenza di vettori disponibili e inattivi a causa della pandemia. Idea condivisibile ma da semplificare nelle procedure.</p> <p>27. L'aggregazione di più Comuni deve prendere in considerazione la sola domanda di mobilità relativa al trasporto</p>	
--	--	---	--

		<p>pubblico non di linea, per sua natura senza vincoli di orario e di percorso, escludere le altre in quanto non riferibili per condizioni socio economiche, lavorative.</p> <p>28. Si deve tener conto degli effetti del nuovo disposto dell'art. 3 della legge 21/92, il quale consente, previa comunicazione ai comuni interessati una operatività su base provinciale. Tale novità legislativa incide fortemente nel rapporto tra domanda e offerta a vantaggio di alcuni e a danno di altri, in quanto unico è il mercato di riferimento visto che il settore non gode di fondi pubblici che ne sostengano i costi così come accade per il TPL.</p> <p>29. Si suggerisce di attuare gli strumenti già previsti dalla attuale formulazione dell'art. 11 comma 5 e art. 14 comma 3 legge 21/92.</p> <p>31. Limitatamente alla istruttoria del provvedimento e alla sua ratifica da parte dei SC.</p> <p>32. I costi per la estrapolazione, organizzazione e trasmissione dei dati devono essere posti a carico del SC. Si esclude la possibilità di utilizzare i tassametri, i dati potrebbero essere modificati/alterati o persi, si tratta di uno</p>	
--	--	--	--

		<p>strumento para fiscale di competenza, per gli accertamenti di altra PA.</p> <p>33. Per il numero degli abitanti vale la considerazione di cui al punto 3.</p>	
<p><b>Parte II Organizzazione del servizio</b></p>		<p>35. Si propone l'utilizzo sistematico degli organismi economici per rendere più flessibile l'organizzazione del servizio con formule che consentano l'applicazione ex-ante dei provvedimenti necessari per aumentare/diminuire il numero di veicoli per fascia oraria o giornaliera o prolungare il turno di quelli in servizio, con successiva ratifica ex post da parte del SC. Ciò snellirebbe la prassi amministrativa e consente soluzioni immediate sul campo commisurate ai picchi di domanda.</p> <p>36. Il taxi collettivo può funzionare solo con O/D i poli generatori di mobilità per le ragioni già esposte al punto 24.</p> <p>37. Nelle aree di stazionamento deve essere garantita e realizzata da parte dei SC l'infrastruttura necessaria alla ricarica di veicoli ibridi/elettrici con sistemi ad alta capacità. Oggi l'infrastruttura è carente, il luogo di stazionamento dei veicoli, in considerazione del tempo medio di sosta</p>	

		<p>tra un utente e il successivo è una condizione ottimale per evitare dispersioni dei veicoli alla ricerca di colonnine adatte. Si insiste sul concetto di prenotazione, occorre ribadire che il servizio taxi è rivolto ad una utenza indifferenziata e l'utenza delle piattaforme è invece profilata.</p> <p>38. Il controllo dei turni deve essere ex-post su dati forniti dagli organismi economici i quali sono in grado di aggregare i dati e trasmetterli con cadenza o mensile o quindicinale.</p> <p>39. La cadenza annuale con uffici ridotti all'osso per quanto concerne il personale sembra una incombenza difficilmente sopportabile che vede al termine di una annualità provvedere a quella successiva con carico di lavoro già oggi al limite. Si suggerisce una cadenza triennale. Per tali ragioni si suggeriva di valutare il dimensionamento dei Comuni interessati sulla base di 250.000 ab.</p> <p>40. Si suggerisce l'incentivazione di consorzi di secondo livello tra i vettori atti ad effettuare economie di scala e di processo ai fini dell'innovazione tecnologica con maggiore aggregazione e standardizzazione di</p>	
--	--	---	--

		<p>dati ai fini del monitoraggio.</p> <p>43. Va distinta l'interconnessione tra i vettori (che sono titolari delle autorizzazioni, hanno la disponibilità giuridica dei veicoli si assumono in toto il rischio di impresa) attraverso gli organismi economici (art. 7 legge 21/92 comma 1) e l'utenza la quale fa riferimento al contratto di trasporto che è diversa dall'intermediazione effettuata dalle piattaforme tecnologiche che non garantiscono il trasporto ma solo l'interfaccia utente vettore senza assumere alcun rischio od obbligo contrattuale per quanto concerne il trasporto.</p> <p>In ogni caso va garantita l'utenza indifferenziata che nelle piattaforme, oggi non regolate, è aleatoria. Si definiscono "organismi associativi" aziende (con patrimonio, investimenti, capitale personale) che in realtà sono organismi economici, che nella quasi totalità dei casi distribuiscono e tutelano il lavoro (non la rendita attraverso la distribuzione dei dividendi) e si ispirano al concetto di mutualità (responsabilità sociale dell'impresa, art. 41 Cost.), sono disciplinati dal Codice Civile e di rilevanza Costituzionale</p>	
--	--	---	--

		<p>(Cost. art 45 primo comma.</p> <p>44. In un sistema di servizio pubblico con tariffe amministrare poste a tutela dell'utenza non si vede come si possa favorire sistemi competitivi. Più corretto parlare di trasparenza, qualità e professionalità sempre concetti riferiti alla tutela dell'utenza e del servizio pubblico erogato.</p> <p>45. Le clausole di esclusiva e i patti parasociali discendono dal Codice Civile, in quell'ambito vanno riferiti, non possono essere superati con un parere seppur autorevole. Si chiedi eventualmente al Parlamento di modificare il Codice Civile.</p> <p>46. Il termine "prenotazione dei servizi" è riferito all'utenza specifica. Nel caso del servizio taxi è pubblica, generalista e indifferenziata. In un sistema di imprese, seppur regolate, non conviene a nessuno, prevedere "indebite imposizioni che limitino l'incontro tra domanda e offerta" è innaturale solo pensarlo, in quanto l'impresa, esiste, prospera e produce ricchezza solo se soddisfa la domanda e non la limita. Si tratta di una affermazione non condivisibile.</p>	
--	--	---	--

<p><b>Parte III Tariffe</b></p>	<p>Casistiche di scontistica individuate e all'individuazione di tariffe predeterminate</p>	<p>48. Il riferimento, per la determinazione delle tariffe è il Codice Civile, art. 2425 e art 2425 bis. Ogni altra considerazione, sul tipo di quella proposta, è riduttiva, in quanto non tiene conto di tutti i fattori economici e non tiene conto degli obblighi e delle responsabilità dell'impresa in termini di sicurezza, qualità, norme fiscali, contributive rispetto della normativa sulle crisi di impresa.</p> <p>49. L'attenzione alle esigenze dell'utenza è lodevole e condivisibile. Si scontra comunque con le considerazioni per punto 48. Non possono essere posti a carico delle imprese, oneri sociali, di tipo redistributivo della ricchezza, che non le competono. Di tali oneri sociali se ne deve far carico il SC attraverso la finanza pubblica che esiste proprio per redistribuire e allocare meglio la ricchezza prodotta.</p> <p>51. Per quelle funzioni esistono le Commissioni Consultive previste all'art. 4 comma 4, in combinato disposto con l'art 5, della legge 21/92. La competenza delle Commissioni è specifica, puntuale e già normata, non si ravvede la necessità di inventare soluzioni al di fuori delle norme in essere.</p>	
---------------------------------	---	---	--



		<p>54. Si insiste sulla definizione di prenotazione, non esiste nel contesto taxi con utenza indifferenziata.</p> <p>60. L'aggiornamento delle tariffe deve essere annuale. Ogni altra discussione o proposta in merito non è accettabile, in presenza di fornitori di beni e servizi che aggiornano quotidianamente (carburanti), mensilmente (costo orario del personale), semestralmente (banche) o annualmente (RCA) i loro prezzi. Oneri, tasse, contributi e accise della PA hanno aggiornamenti annuali, si pretende, (con un parere), senza alcuna ragione, che le imprese si accollino maggiori oneri per un tempo indefinito e senza contropartita economica; il differenziale della perdita economica, per il mancato aggiornamento, non è recuperabile verso l'utente trasportato cinque anni prima, in quanto l'aumento delle tariffe è ex-post.</p> <p>63. Gli sconti devono comunque garantire la sostenibilità fiscale, economica, civilistica delle imprese, devono essere compatibili con il rispetto delle norme di sicurezza previste e con il mantenimento della professionalità degli</p>	
--	--	---	--

		<p>operatori. Per tali ragioni va posto un limite credibile tarato sul metodo dell' Agenzia delle Entrate per quanto concerne la definizione degli Indici di Affidabilità e i relativi concetti di coerenza, credibilità e congruità. Per tali ragioni, si propone il limite massimo dello sconto nella misura del 10%.</p> <p>65. Si insiste con il concetto di tariffe agevolate, valgono le considerazioni del punto 49.</p> <p>67. Si insiste sul concetto di vantaggio per l'utente. Valgono le considerazioni del punto 49. Sul calcolo del tempo medio di percorrenza, in ragione delle variabili in gioco, non determinabili a priori, il tempo minimo non sarà mai inferiore a 30 minuti, quando si parla di tariffe predeterminate. Al tempo di 30 minuti deve essere aggiunta successivamente, la remunerazione per km prevista nella tariffa chilometrica. Questo è l'unico settore dove si addebita all'utente, un costo calcolato sui minuti di effettiva occupazione del veicolo. Questo si traduce già in un vantaggio per l'utente che non si vede addebitati oneri per l'attesa, prima e dopo il successivo servizio e il ritorno a vuoto del veicolo. Se tale aspetto</p>	
--	--	--	--

		<p>fa parte del normale servizio svolto a tassametro, nel caso di tariffe predeterminate si deve tener conto di un fattore tempo, mediato, che appunto non può essere inferiore ai 30 minuti proprio per rendere sostenibile, per il vettore il servizio reso, e il maggior vantaggio che ha l'utente nel conoscere a priori il prezzo del servizio e rapportarlo, pro capite, al numero di passeggeri interessati a quel trasporto ai fini della condivisione del prezzo. Infine si ricorda l'inciso dell'art 6 lett. F) del cd. "decreto Bersani, il quale stabilisce:" ...la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate...". Per tali ragioni, spetta al cliente richiedere l'applicazione della tariffa predeterminata (in base ad un soggettivo calcolo di convenienza e di confronto, tra il presumibile costo per KM dell'importo del tassametro e la tariffa predeterminata) e non può essere un obbligo in capo al vettore. La ratio sta nella definizione di autoservizi pubblici non di linea art. 1, nella definizione di servizio NCC, art. 3 comma 1 e nella definizione delle tariffe, art 13 comma 2 e comma 3 legge 21/92. Si respinge il concetto, immotivato e</p>	
--	--	--	--

		<p>ingiustificato ai sensi delle disposizioni cogenti per l'imprenditore derivanti dal Codice Civile, che le tariffe predeterminate devono comunque essere inferiori al prezzo medio, ottenuto tra l'altro con una simulazione empirica che non tiene conto delle singole condizioni di tempo e di luogo, che ha ogni singola corsa.</p> <p>71. Lo sconto deve essere compatibile con la sostenibilità delle imprese come rilevato al punto 49.</p> <p>73. Si vuole introdurre un sistema automatico di controllo delle tariffe attraverso le piattaforme. Ciò non è possibile in quanto l'art. 13, comma 1, della legge 21/92 prevede che il corrispettivo del trasporto sia determinato dal tassametro che "misura" tutte le variabili in campo nel momento esatto in cui si verificano e pertanto non può essere un algoritmo, calcolato a distanza, l'elemento di controllo e senza possibilità di una equa difesa per il soggetto che incappa in un controllo stabilito da una macchina.</p>	
<p>Parte IV Qualità del servizio</p>	<p>Indicatori e al sistema di monitoraggio</p>	<p>80. Le variabili richieste ai fini del calcolo di qualità dipendono quasi tutte da fattori esogeni, non controllabili e nemmeno modificabili da parte dei vettori.</p>	

		<p>Una rilevazione così puntuale, che non tenga conto dei fattori esogeni (traffico, incidenti, rallentamenti, lavori, scioperi, chiusure temporanee di assi viari, condizioni meteo avverse, ecc.) può generare una scarsa qualità, non intrinseca al servizio. Va introdotto un correttivo che tenga conto di tali fattori esogeni in modo che non vi sia una distorsione della percezione di qualità estranea ai vettori. Negli indicatori di qualità deve essere prevista anche la presenza di colonnine di ricarica negli stazionamenti. Il costo di tale infrastruttura è posto a carico del SC. In capo ai vettori sono posti i soli costi di ricarica stabiliti dal fornitore di energia. L'indice di qualità relativo alla condivisione è comunque non misurabile. I passeggeri già oggi attuano tale principio, specialmente dove sono presenti le tariffe predeterminate, ma non sono certamente tenuti a riferire al conducente che stanno condividendo la corsa. Si rischia pertanto di sottostimare una realtà non misurabile che implica un decadimento di qualità che tale non è.</p>	
--	--	---	--

		<p>86. 250.000 abitanti vedi punto 39.</p> <p>87. Temperatura a bordo: Non si ha la minima conoscenza delle condizioni indegne in cui veicoli e conducenti svolgono il servizio sotto le intemperie e sotto la calura, in quanto gli stazionamenti non hanno alcuna protezione. Il mantenimento della temperatura presuppone consumo di energia, inquinamento e non è nemmeno consentito l'uso di motori endotermici a veicolo fermo.</p> <p>Tariffe predeterminate: come segnalato è una facoltà dell'utente non un obbligo del vettore.</p> <p>Coerente individuazione ed esecuzione del percorso: non dipende dal vettore ma dalle condizioni di tempo e di luogo singole di ogni servizio di trasporto e variabili di volta in volta. Non determinabile.</p> <p>Rispetto dell'ambiente.</p> <p>Si pongono a carico dell'impresa ulteriori oneri, in periodo di crisi pandemica tra l'altro, senza prevedere forme di incentivo, nemmeno nel PNRR.</p> <p>Idoneità del mezzo: si fa riferimento a "colli ingombrati". Si tratta di un servizio pubblico trasporto persone e non trasporto merci. Diverso il regime autorizzatorio, diversa la qualifica professionale, diverso il</p>	
--	--	--	--

		<p>regime fiscale, diverso il regime contrattuale e civilistico. Non misurabile.</p> <p>88. 250.00 abitanti vedi punto 39. L'attività di verifica non può essere associata automaticamente al sistema sanzionatorio, deve essere prevista una istruttoria, una possibilità di difesa, una possibilità di ricorso, il riferimento al Regolamento è generico.</p> <p>89. Necessario diversificare tra interconnessione e intermediazione, si veda punto 43.</p> <p>90. Si insiste nella definizione di prenotazione in piattaforma. Si tratta di utenza specifica non di competenza del servizio taxi.</p> <p>91. Tutto da dimostrare il miglioramento della qualità del servizio e dell'attività degli operatori. La presenza di più piattaforme invece induce l'utente ad effettuare più richieste per lo stesso servizio provocando una saturazione dell'offerta, a danno di altri utenti (magari deboli), che non è tale, ma solo indotta da comportamenti degli utenti favoriti proprio da una maggiore disponibilità economica o per essere "nativi digitali".</p> <p>92. Manca ogni riferimento alla protezione dei dati</p>	
--	--	---	--

		aziendali e alle procedure da porre in essere per garantire brevetti, procedure, processi innovativi che costituiscono il vero valore delle aziende. 95. Prevedere la conoscenza “elementare delle funzionalità operative” delle applicazioni innovative ICT e loro interazioni con il Codice della Strada.	
Parte V Dati da sottoporre al Monitoraggio del soggetto competente	Dati elementari proposti sull’offerta e sulla domanda di servizio	99.100.101. L’insieme dei dati richiesti e delle variabili che li determinano, prevedono una struttura organizzativa e di sistemi gestionali dal costo di alcune decine di migliaia di euro (circa 50/60K€) anno, ogni 1.000 vetture gestite. Sono costi che non possono essere posti in capo ai vettori. Pertanto i dati verranno forniti, dai vettori, solo se vi sarà un adeguato contributo economici del SC pari al 100% dei costi sostenuti e rendicontati.	