

<p>Introduzione</p>	<p>Nell’ambito dell’organizzazione del servizio (ii), viene trattato anche il tema delle modalità di chiamata/interconnessione tra domanda e offerta.</p>	<p>Nell’ambito dell’organizzazione del servizio (ii), viene trattato anche il tema delle modalità di chiamata/interconnessione tra domanda e offerta, <b>i cui criteri devono essere riformulati nel rispetto del principio della libertà d’impresa.</b></p>	
<p>Parte I – Contingente Premessa Punto 1 – Definizione del contingente e monitoraggio della domanda e offerta del servizio</p>	<p>Ai fini dell’adeguamento del servizio taxi, i SC considerano l’incremento del numero delle licenze, ove necessario ad assicurare un livello di offerta del servizio adeguato a soddisfare l’esigenza di mobilità rilevata nel territorio di riferimento. Le esigenze di mobilità da soddisfare con un incremento del numero di licenze sono individuate in maniera oggettiva sulla base di una specifica istruttoria da parte del SC, evidenziando costi e benefici, anche ambientali (cfr. art. 37, comma 2, lettera m), d.l. 201/2011).</p>	<p>Ai fini dell’adeguamento del servizio taxi <b>alla costante crescita della domanda e all’espansione del mercato</b>, i SC considerano l’incremento del numero delle licenze, <del>ove necessario</del> <b>finalizzato</b> ad assicurare un livello di offerta del servizio adeguato a soddisfare l’esigenza di mobilità rilevata nel territorio di riferimento e <b>coerente con le trasformazioni del settore, che prevede da una parte la garanzia del servizio a rilevanza sociale obbligatorio, dall’altra il rispetto della libertà d’impresa e della</b></p>	

**E**  
 AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI  
 Protocollo N. 0000473/2022 del 13/01/2022



		<b>concorrenza.</b> Le esigenze di mobilità da soddisfare con un incremento del numero di licenze sono individuate in maniera oggettiva sulla base di una specifica istruttoria da parte del SC, evidenziando costi e benefici, anche ambientali (cfr. art. 37, comma 2, lettera m), d.l. 201/2011).	
Parte I – Contingente Premessa Punto 1 – Definizione del contingente e monitoraggio della domanda e offerta del servizio	ove necessario ad assicurare un livello di offerta del servizio adeguato a soddisfare l'esigenza di mobilità rilevata nel territorio di riferimento.	ove necessario ad assicurare un livello di offerta del servizio adeguato a soddisfare l'esigenza di mobilità rilevata nel territorio di riferimento <b>così come di politiche di transizione verde e scelte motivate di indirizzo degli SC competenti.</b>	Coerentemente con gli obiettivi del PNRR, appare necessario includere gli interventi di transizione ecologica tra quelli posti alla base del contingentamento delle licenze.
Parte I – Contingente Premessa Punto 1 – Definizione del contingente e monitoraggio della domanda e offerta del servizio	II) Commisurazione dell'offerta del servizio taxi e di altri servizi di trasporto di persone di linea e non di linea alla domanda	II) Commisurazione dell'offerta del servizio taxi e di altri servizi di trasporto di persone di linea e non di linea, che, allo stato dell'arte, <b>non risultano in grado di soddisfare</b> la domanda	
Parte I - Contingente I. Analisi della domanda di mobilità effettiva, potenziale e debole Lettera a)	Fattori di domanda a. Popolazione (quantità, distribuzione per classi di età <sup>2</sup> , distribuzione territoriale, ecc.);	Fattori di domanda a. Popolazione <b>presente</b> (quantità, distribuzione per classi di età <sup>2</sup> , distribuzione territoriale, ecc.);	Appare necessario indicare la tipologia di popolazione come "presente" secondo la definizione ISTAT in quanto nei grandi centri urbani vi sarebbe una notevole



			discrasia rispetto alle popolazioni residente e presente.
Parte I - Contingente I. Analisi della domanda di mobilità effettiva, potenziale e debole Lettera d)	d. domanda di mobilità potenziale per il trasporto taxi e il trasporto non di linea;	d. domanda di mobilità potenziale per il trasporto taxi e il trasporto non di linea, <b>anche tenendo in debita considerazione i servizi attualmente richiesti e non resi (inevasi) in ragione del contingentamento dei titoli autorizzatori;</b>	Nel confermare l'ipotesi delle linee guida, appare assolutamente necessario quantificare le corse inevase in ragione del contingentamento delle licenze taxi.
Parte I - Contingente II. Strumenti per favorire la sostenibilità ambientale e l'inclusività sociale del servizio taxi Punto 24	Esso può essere utilizzato anche per corse programmate con date e orari specifici e viene attivato quando su una medesima direttrice vengono accolti più passeggeri a bordo, con le seguenti modalità di esecuzione del servizio:	Esso può essere utilizzato - <b>fermo restando le necessarie modifiche normative alla disciplina della legge</b> <b>quadro che identifica il servizio taxi come di piazza</b> - anche per corse programmate con date e orari specifici e viene attivato quando su una medesima direttrice vengono accolti più passeggeri a bordo, con le seguenti modalità di esecuzione del servizio:	A normativa vigente il servizio taxi non può essere caratterizzato dalla programmazione delle corse, attesa la sua natura di servizio di piazza e non su prenotazione.
Parte I - Contingente II. Strumenti per favorire la sostenibilità ambientale e l'inclusività sociale del servizio taxi Punto 24	• un unico luogo di partenza e diverse destinazioni, su un percorso compatibile;	• un unico luogo di partenza e diverse destinazioni, su un percorso compatibile; • <b>Diversi luoghi di partenza e diverse destinazioni su un percorso compatibile</b>	Non si comprende per quale motivo le linee guida non abbiano previsto l'opzione articolata attorno a plurimi punti di partenza e plurimi punti di destinazione.
Parte II –	È infatti di primaria	. È infatti di primaria	In ragione del



Organizzazione del servizio Punto 36	importanza che, in sede di determinazione di un numero di licenze che sia adeguato a soddisfare la domanda di mobilità dell'utenza, si valutino anche le caratteristiche dell'organizzazione del servizio, considerando in particolare la disciplina della turnazione ordinaria ed integrativa, l'eventuale istituzione di licenze temporanee, il grado di utilizzo dell'istituto della sostituzione alla guida, l'eventuale previsione e disciplina di forme innovative di servizio all'utenza, quale il taxi ad uso collettivo . Ciò al fine di verificare se un eventuale deficit di offerta del servizio non derivi, prima che da una carenza del numero delle licenze taxi, da una gestione del servizio irrazionale sotto il profilo strettamente organizzativo, tenuto conto degli istituti che la normativa vigente mette a disposizione dei Soggetti competenti proprio al fine di soddisfare la domanda di mobilità relativa ad una determinata area territoriale.	importanza che, in sede di determinazione di un numero di licenze che sia adeguato a soddisfare la domanda di mobilità dell'utenza, si valutino anche le caratteristiche dell'organizzazione del servizio, considerando in particolare la disciplina della turnazione ordinaria ed integrativa, l'eventuale istituzione di licenze temporanee, il grado di utilizzo dell'istituto della sostituzione alla guida, l'eventuale previsione e disciplina di forme innovative di servizio all'utenza, quale il taxi ad uso collettivo . Ciò al fine di verificare se un eventuale deficit di offerta del servizio non derivi, prima che da una carenza del numero delle licenze taxi, da una gestione del servizio irrazionale sotto il profilo strettamente organizzativo, tenuto conto degli istituti che la normativa vigente mette a disposizione dei Soggetti competenti proprio al fine di soddisfare la domanda di mobilità relativa ad una determinata area territoriale.	combinato disposto del contingentamento del numero delle licenze e delle esigenze di turnazione, appare necessario consentire agli operatori attività economica extra turno, a prezzi variabili.
---	--	--	--



		<b>In quest'ottica gli SC sono chiamati a valutare la possibilità di consentire agli operatori taxi nuove modalità di servizio caratterizzato dalla elasticità delle tariffe, oltre l'orario di turnazione, con lo scopo di assicurare un servizio minimo garantito, oltre il quale è consentita una rimodulazione del tariffario per rispondere alle esigenze di mobilità.</b>	
Individuazione delle tariffe. Principi	48. Rispetto alla struttura tariffaria, la legge quadro si limita a stabilire che la tariffa del servizio taxi è a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per quello extraurbano, senza fornire ulteriori indicazioni o specifici criteri utili ai fini della quantificazione. A tale riguardo, si ritiene che il SC, ai fini della determinazione delle tariffe, debba comunque tenere conto - oltre che dei citati principi generali di ragionevolezza e di proporzionalità - del criterio dell'orientamento al costo di produzione del servizio (comprendente sia i costi operativi che quelli di capitale,	48. Rispetto alla struttura tariffaria, la legge quadro si limita a stabilire che la tariffa del servizio taxi è a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per quello extraurbano, senza fornire ulteriori indicazioni o specifici criteri utili ai fini della quantificazione. A tale riguardo, si ritiene che il SC, ai fini della determinazione delle tariffe, debba comunque tenere conto - oltre che dei citati principi generali di ragionevolezza e di proporzionalità - <b>del criterio dei costi standard</b> e dell'orientamento al	



	<p>come, a titolo esemplificativo, i costi del carburante, di manutenzione veicolo, di assicurazione, di ammortamento del costo del veicolo) che costituisce un criterio alla base della struttura tariffaria dei servizi pubblici.</p>	<p>costo di produzione del servizio (comprendente sia i costi operativi che quelli di capitale, come, a titolo esemplificativo, i costi del carburante, di manutenzione veicolo, di assicurazione, di ammortamento del costo del veicolo) che costituisce un criterio <b>di carattere nazionale</b> alla base della struttura tariffaria dei servizi pubblici. <b>A questo proposito, si ritiene necessaria l'integrazione alla tariffa a base multipla della distanza del percorso proposto, come parametro di riferimento, per il quale l'utente sia libero di accettare o meno, oppure ancora di proporre una riduzione della spesa (sconto).</b></p>	
<p>Parte III Tariffe Punti 47 e 48</p>	<p>Aggiungere un ultimo periodo ad entrambi i punti.</p>	<p><b>Nell'ottica di programmazione del servizio taxi, e con lo scopo di tutelare il consumatore, appare opportuno segnalare la necessità di prevedere una tariffazione urbana, ancorché su base</b></p>	<p>Onde assicurare la concorrenza del settore, nonché la tutela dell'utente, appare necessario prevedere una tariffazione che possa essere oggetto di trattativa tra vettore taxi e utente.</p>



		<b>multipla, che possa essere resa nota all'utente prima dell'espletamento del servizio e, ove possibile, attraverso più opzioni tra le quali il consumatore potrebbe scegliere.</b>	
Parte III Tariffe Punto 50	Aggiungere il punto 50-bis	<b>50-bis. Appare opportuno consentire tanto agli SC quanto agli operatori di mobilità (tutti), di poter variare il costo della tariffa corrisposto per la chiamata del servizio, onde garantire la concorrenza del settore tra i servizi c.d. di piazza e quelli su chiamata.</b>	Anche in ragione della proliferazione di soggetti di intermediazione, appare utile prevedere una differente tariffazione della chiamata, se essa viene raccolta su piazza o tramite piattaforma.
Parte III Tariffe Punto 54	54. Il tariffario riporta il prezzo teorico di una corsa standard su prenotazione per 1 persona priva di bagagli, basata su un tragitto urbano di lunghezza 5 km con 5 minuti di sosta/attesa nel traffico durante il servizio feriale diurno.	54. Il tariffario riporta il prezzo teorico di una corsa standard su prenotazione per 1 persona priva di bagagli, basata su un tragitto urbano di lunghezza 5 km <del>con 5 minuti di sosta/attesa nel traffico durante il servizio feriale diurno.</del>	Non pare ragionevole prevedere una tariffa chilometrica unita ad una variabile temporale, in ragione della concorrenza introdotta da sistemi di trasporto idonei a offrire una tariffa esclusivamente chilometrica.
Parte III Tariffe Punto 54	Aggiungere il punto 54-bis	<b>54-bis. Con lo scopo di supportare nuove metodologie di trasporto condiviso, gli SC possono autorizzare gli operatori a calcolare apposito tariffario, esclusivamente sulla base della lunghezza di un percorso concordato, anche</b>	Non pare ragionevole prevedere una tariffa chilometrica unita ad una variabile temporale, in ragione della concorrenza introdotta da sistemi di trasporto idonei a offrire una tariffa esclusivamente chilometrica.



		<b>tramite strumenti tecnologici, con l'utente.</b>	
Semplificazione e trasparenza: supplementi, sconti ed esenzioni	NUOVI PUNTI DA AGGIUNGERE EX NOVO	<b>65. È da incoraggiare l'introduzione di servizi aggiuntivi, esplicitati in maniera preventiva, mediante l'applicazione di strumenti digitali e richiedibili dall'utente al fine di creare una differenziazione di qualità del servizio offerto.</b>  <b>66. Adottate le qui elencate misure, come altre ancora, l'utilizzo del tassametro deve essere limitato alla chiamata su strada che, per identità, impedisce di prevedere la spesa finale complessiva della corsa.</b>	