

CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME



COORDINAMENTO INTERREGIONALE TECNICO INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ E GOVERNO DEL TERRITORIO

Roma, 31 gennaio 2022

CONSULTAZIONE ART SULL'ALLEGATO A ALLA DELIBERA N. 146/2021 DEL 4 NOVEMBRE 2021 “LINEE GUIDA IN MATERIA DI ADEGUAMENTO DEL SERVIZIO TAXI PER REGIONI ED ENTI LOCALI”. CONTRIBUTO COORDINAMENTO INTERREGIONALE TECNICO INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ E GOVERNO SEL TERRITORIO

Prima di procedere alla valutazione del contenuto del documento in consultazione, si ritiene opportuno, in via preliminare, formulare alcune considerazioni di ordine generale su un tema complesso e non privo di criticità: il settore dei servizi di trasporto non di linea svolti a mezzo taxi.

È noto che la disciplina quadro contenuta nella legge n. 21/1992 è stata, da ultimo, oggetto di modifiche ed integrazioni introdotte con il DL 138/2018, convertito dalla legge n. 12/2019, peraltro dopo un decennio caratterizzato da una copiosa serie di atti normativi d'urgenza e sistematico uso del “*milleproroghe*”, che non hanno ancora visto la loro completa attuazione.

Un esempio tra tutti la mancata attivazione del registro informatico pubblico nazionale per le imprese di taxi e di noleggio con conducente.

La prima considerazione, quindi, attiene alla opportunità temporale di definire le linee guida per l’adeguamento del servizio taxi prima ancora che si sia giunti ad una “pacifica”, nel senso di condivisa, marcatura dei confini con la diversa, seppur simile, tipologia di servizi di noleggio con conducente.

La seconda considerazione preliminare attiene alle condizioni più generali, legate alla situazione emergenziale COVID-19 e ai riflessi che questa sta ancora comportando nei servizi di trasporto pubblico in genere tale da rendere difficoltosa ogni operazione di programmazione e progettazione di servizi anche in un’ottica di medio termine.

Ultima considerazione attiene all’opportunità di armonizzare i quesiti del documento con le normative regionali, le quali, adottate successivamente alla legge n. 21/1992, hanno composto nel corso del trentennio successivo un quadro di riferimento che non può essere trascurato.

In alcuni casi, proprio per la situazione emergenziale di cui sopra, questo quadro è stato anche oggetto di modifiche per tentare di affrontare le conseguenze della drastica caduta di domanda di servizio che si è verificata.

In considerazione di quanto finora rilevato, **risulta utile capire il livello di cogenza che esercita il documento nei confronti di tutti i SC, legislatori regionali compresi.**

Di seguito alcune osservazioni di dettaglio.

RISPOSTA AI QUESITI DI CUI ALL'ALLEGATO A

Q1. Relativamente alla Parte I (Contingente), si chiedono osservazioni in merito alla 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 II “Commissurazione dell’offerta del servizio taxi e di altri servizi di trasporto di persone di linea e non di linea alladomanda”.

Punto 10. Non si condivide la durata del periodo di osservazione di 3 anni con particolare riferimento al periodo caratterizzato dalla pandemia che ha alterato i flussi di mobilità.

Punti 11 e 12. Si rileva un onere economico a carico dei SC nonché la necessità di avvalersi di incarichi esterni dal momento che gli indicatori oggetto di verifica sono molto specifici e per essi spesso non esistono dati o è comunque difficile reperirli.

Punto 16 d. Non è chiara la ratio del livello di integrazione tariffaria tra servizi di linea e taxi.

Punto 18. Con riferimento al periodo prospettico di almeno 5 anni si ritiene che la valutazione debba essere condotta avendo come riferimento particolare lo svolgimento di specifici eventi.

Punto 25. Non si condivide l’individuazione della soglia minima di riferimento del 5% quale quota delle licenze necessarie al soddisfacimento delle esigenze delle persone PMR. Si ritiene opportuno che siano i SC ad individuare tale soglia a seguito delle indagini effettuate.

Q2. Relativamente alla Parte I (Contingente), si chiedono osservazioni in merito alla fase III della metodologia relativa a ”Individuazione del bacino di traffico (o bacino comprensoriale) del servizio taxi”.

Punto 27. Si ritiene opportuno prevedere che siano fatti salvi i bacini comprensoriali già individuati dalle regioni. Inoltre, deve essere il Comune a chiedere di far parte di un bacino sovracomunale motivando la sua richiesta di integrazione con una relazione semplificata.

Punto 30. Le forme dinamiche di attivazione dei bacini sovracomunali appaiono di difficile attuazione con conseguenze critiche anche sulle attività di controllo da parte degli organi di vigilanza.

Q3. Relativamente alla Parte I (Contingente), si richiedono eventuali osservazioni e contributi in merito agli 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”.

Punto 24. Non è chiaro il riferimento alle corse programmate, con dati e orari specifici e su determinate direttive. Probabilmente si tratta di un’ipotesi formulata nell’ambito della possibilità prevista dall’art. 2 comma 3 bis della L. 21/92 che consente ai comuni di prevedere che i titolari di licenza per il servizio taxi possano svolgere servizi integrativi quali il taxi ad uso collettivo o mediante altre forme di organizzazione del servizio. Ciò non di meno, in mancanza di un perimetro regolatorio più dettagliato (specie con riguardo al soggetto che ne dovrebbe stabilire la programmazione/esecuzione/obbligatorietà) avvicinerebbe il trasporto ad un servizio di linea con probabili implicazioni di natura compensatoria qualora quella corsa non dovesse essere remunerativa.

Punto 25. Non si condivide l’individuazione della soglia minima di riferimento del 5% quale quota delle licenze necessarie al soddisfacimento delle esigenze delle persone PMR. Si ritiene opportuno che siano i SC ad individuare tale soglia a seguito delle indagini effettuate.

Q4. Relativamente alla Parte I (Contingente), si chiede di esprimere valutazioni in merito alle modalità realizzative del sistema di monitoraggio del servizio.

Punto 32. Si propone di prevedere l'imposizione di fornire i dati previsti a carico dei soggetti che li detengono (quali operatori taxi, radiotaxi, società che gestiscono le app etc...) che potrebbero essere oggetto di contestazione da parte dei medesimi soggetti. Pertanto, per rendere cogente l'obbligo di fornire dati, dovrebbero essere previste specifiche sanzioni per chi non li fornisce.

Q5. Relativamente alla Parte III (Tariffe), si richiedono osservazioni in merito alle casistiche di scontistica individuate e all'individuazione di tariffe predeterminate.

Punto 58. Per i Comuni di grandi dimensioni sussistono troppe variabili (ad es. il traffico) per rilevare la spesa media relativa ai collegamenti tra punti strategici.

Punto 60. L'aggiornamento delle tariffe ogni 5 anni rischia di determinare un incremento significativo della tariffa, a discapito degli utenti. Si suggerisce un aggiornamento ogni 3 anni.

Q6. Relativamente alla Parte IV (Qualità del servizio), si richiedono osservazioni in merito agli indicatori e al sistema di monitoraggio.

Punto 80. Trattandosi di suggerimenti, ci si riserva l'individuazione di diversi fattori di qualità per bacini sovracomunali già esistenti.

Q7. Relativamente alla Parte IV (Qualità del servizio) si richiedono osservazioni in merito agli aspetti più rilevanti per valutare la qualità del servizio reso e che potrebbero essere inseriti nei questionari da sottoporre all'utenza.

Punto 87. Si ritiene che l'elenco sia già composto da parecchi elementi specifici, alcuni dei quali difficilmente verificabili da parte dell'utente (ad es. tipologia di alimentazione del veicolo/classe di emissione).

Q9. In generale, si richiedono osservazioni su cosa si potrebbe fare per migliorare il servizio nella propria città (specificare) con riguardo ai diversi aspetti di:

- a. Contingente
- b. Organizzazione del servizio
- c. Sistemi di prenotazione e chiamata
- d. Tariffe
- e. Qualità del servizio

È stata valutata l'eventuale utilità di un sistema di monitoraggio del servizio mediante l'installazione del GPS sui taxi?