

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- Fase I	9.Fattori di domanda a) popolazione (quantità, distribuzione per classi di età, distribuzione territoriale ecc...)	9.Fattori di domanda a) popolazione residente (quantità, distribuzione per classi di età, distribuzione territoriale, occupazione, professione, fasce di reddito ecc...)	La residenza risulta il dato strutturale normativamente idoneo a qualificare la popolazione come fattore di domanda in conseguenza del suo legame stabile con il territorio, amministrativamente accertato.
Parte I- Fase I	9. Fattore di domanda c) domanda di mobilità effettiva per il servizio taxi, il trasporto non di linea in generale e il trasporto pubblico e collettivo (n. di spostamenti/corse/passeggeri nelle diverse fasce orarie effettuati con le varie modalità/tipologie)	9. Fattore di domanda c) domanda media di mobilità effettiva per il servizio taxi, il trasporto non di linea in generale e il trasporto pubblico e collettivo (n. di spostamenti/corse/passeggeri nelle diverse fasce orarie effettuati con le varie modalità/tipologie)	L'analisi rapportata alla domanda media è necessaria per rendere strutturale il dato e superare i picchi di domanda determinata da singoli eventi e fattori in grado di influenzare l'utilizzo delle diverse modalità/tipologie di servizio.
Parte I- Fase I	9. Fattore di domanda d) domanda di mobilità potenziale per il trasporto taxi ed il trasporto non di linea	9. Fattore di domanda d) domanda di mobilità potenziale per il trasporto taxi	L'analisi della domanda di mobilità potenziale deve necessariamente essere circoscritta e specifica per il solo trasporto taxi oggetto del documento, in quanto prestazione infungibile ed alternativa rispetto all'altro servizio di NCC in cui si articola il TPL non di linea.
Parte I- Fase I	9. Fattore di domanda e) domanda di servizi taxi espressa dalle persone a mobilità ridotta (PMR), in termini di numero effettivo di utenti PMR che utilizzano il servizio taxi (nell'ambito della stima della domanda effettiva di cui al precedente punto c) e di numero stimato di utenti PMR che potenzialmente potrebbero utilizzare il servizio taxi (nell'ambito della stima della domanda potenziale	9. Fattore di domanda e) domanda di servizi taxi espressa dalle persone a mobilità ridotta (PMR), in termini di numero effettivo di utenti PMR che utilizzano il servizio taxi (nell'ambito della stima della domanda effettiva di cui al precedente punto c) - distinguendo tra utenti individuali ed utenti in convenzione attivata dal Comune - e di numero stimato di utenti PMR che potenzialmente potrebbero utilizzare il servizio taxi	La distinzione tra utenti individuali ed utenti in convenzione attivata dal Comune risulta di evidente rilievo ai fini della valutazione del n. stimato di utenti PMR che potenzialmente potrebbero utilizzare il servizio taxi e si aggiunge all'altro elemento di valutazione, già contenuto, relativo

	di cui al precedente punto d); la componente potenziale rileverebbe maggiormente nel caso in cui i servizi taxi attualmente disponibili non fossero adeguati a rispondere alle esigenze di tale componente di domanda	(nell'ambito della stima della domanda potenziale di cui al precedente punto d); la componente potenziale rileverebbe maggiormente nel caso in cui i servizi taxi attualmente disponibili non fossero adeguati a rispondere alle esigenze di tale componente di domanda	all'adeguatezza dei veicoli.
Parte I- Fase I	9. Fattore di domanda h) reddito medio della popolazione o altre variabili rappresentative della disponibilità a pagare degli utenti, da rilevare tramite apposite indagini e metodologie	9. Fattore di domanda h) reddito medio della popolazione o altre variabili quali ad esempio le corse in convenzione a carico del datore di lavoro o, comunque, di terzi o altre variabili rappresentative della disponibilità a pagare degli utenti, da rilevare tramite apposite indagini e metodologie	Il dato relativo alle corse in convenzione è rilevante ai fini dell'individuazione della clientela "business" che prescinde dal reddito individuale e si presenta come elemento di valorizzazione della maggiore qualità della prestazione.
Parte I- Fase I	10. È opportuno che le variabili sopra elencate, con particolare riferimento a quelle che esprimono una variabilità annuale e a quelle non riferite a dotazioni infrastrutturali, siano misurate su un adeguato periodo di osservazione (di norma, 3 anni) e che siano adeguatamente aggiornate	10. È opportuno che le variabili sopra elencate, con particolare riferimento a quelle che esprimono una variabilità annuale e a quelle non riferite a dotazioni infrastrutturali, siano misurate su un adeguato periodo di osservazione (di norma, 3 anni) e che siano adeguatamente aggiornate evidenziando eventuali fattori eccezionali e contingenti presenti nel triennio in grado di influire sul dato complessivo rilevato	L'integrazione è a garanzia della valenza strutturale dei dati rilevati, che devono essere finalizzati a fattori di domanda stabilmente idonei a rapportarsi con l'offerta, al fine di evitare gli effetti distorsivi di variabili di domanda contingente.
Parte I- Fase I	11. Dati e informazioni correlati alle variabili indicate possono essere acquisiti sia tramite fonti statistiche ufficiali, quando si tratti di dati strutturali sulla popolazione (come, in particolare, distribuzione per classe di età, occupazione, professione, reddito) e sulle caratteristiche territoriali e abitative (come, in particolare, densità abitanti e abitazioni, estensione in mq, presenza di frazioni), sia tramite indagini di	11. Dati e informazioni correlati alle variabili indicate possono essere acquisiti sia tramite fonti statistiche ufficiali, quando si tratti di dati strutturali sulla popolazione (come, in particolare, distribuzione per classe di età, occupazione, professione, reddito) e sulle caratteristiche territoriali e abitative (come, in particolare, densità abitanti e abitazioni, estensione in mq, presenza di frazioni), sia tramite indagini di mobilità, studi e simulazioni trasportistiche effettuate da soggetti indipendenti su	L'integrazione è volta a garantire la oggettiva attendibilità delle indagini, studi e simulazioni, evitando che possano assumere rilievo e presupposto normativo documenti privi -per committenza e finalità- del predetto requisito.

	mobilità, studi e simulazioni trasportistiche	committenza di natura pubblica	
Parte I- Fase I	<p>12. Ai fini della stima della domanda potenziale, possono essere utilizzate sia apposite indagini, tra le quali particolarmente idonee allo scopo sono quelle basate sul metodo delle stated preferences, sia la raccolta di dati sulla domanda inievata. Quest'ultima può essere misurata dal numero di chiamate per la fruizione del servizio rimaste senza riscontro o insoddisfatte, anche reperibile mediante l'accesso ai dati raccolti attraverso eventuale numero unico e/o sistemi di interconnessione tra domanda e offerta di servizio taxi anche a mezzo piattaforme digitali (infra), ovvero mediante la verifica presso gli stazionamenti del numero di rinunce al servizio; inoltre, quantificare la quota di domanda inievata espressa dalle persone a mobilità ridotta (PMR)</p>	<p>12. Ai fini della stima della domanda potenziale, possono essere utilizzate sia apposite indagini, tra le quali particolarmente idonee allo scopo sono quelle basate sul metodo delle stated preferences, sia la raccolta di dati sulle cause della domanda incvasa. Quest'ultima può essere misurata dal numero di chiamate per la fruizione del servizio rimaste senza riscontro o insoddisfatte, anche reperibile mediante l'accesso ai dati raccolti attraverso eventuale numero unico e/o sistemi di interconnessione tra domanda e offerta di servizio taxi anche a mezzo piattaforme digitali (infra), ovvero mediante la verifica presso gli stazionamenti del numero di rinunce al servizio; inoltre, quantificare la quota di domanda inievata espressa dalle persone a mobilità ridotta (PMR)</p>	<p>L'integrazione consistente nella individuazione delle cause della domanda inievata, è conseguente alla inutilizzabilità del solo dato relativo al n. delle domande inievate privo dell'analisi dei diversi e specifici fattori causali, che ne sono a presupposto. È evidente, infatti, che, ad esempio, il numero delle domande inievate può essere ricondotto alle più diverse problematiche, quali ad esempio: la congestione del traffico, la insufficienza delle corsie preferenziali, la bassa velocità commerciale, l'assenza di aree di stazionamento riservate ai taxi, la mancata o errata distribuzione, da parte dell'Ente locale, dei turni di servizio rispetto ai picchi di domanda ecc...</p>
Parte I- Fase II	<p>18. Sulla base degli esiti delle analisi relative ai menzionati fattori di domanda e di offerta, il SC valuta il livello di adeguatezza dell'attuale servizio taxi rispetto alla domanda di spostamenti, tenendo conto delle componenti di domanda potenziale e debole. Ove il confronto tra domanda e offerta potenziale di taxi valutata per un periodo prospettico di almeno 5 anni (cd. scenario di progetto), dimostri una carenza di licenze taxi rispetto alla situazione esistente (scenario attuale) provvede</p>	<p>18. Sulla base degli esiti delle analisi relative ai menzionati fattori di domanda e di offerta, il SC valuta il livello di adeguatezza dell'attuale servizio taxi rispetto alla domanda di spostamenti, tenendo conto delle componenti di domanda potenziale e debole e della possibilità o meno di rimuovere le cause che determinano gli attuali livelli di corsc inievase. Ove il confronto tra domanda e offerta potenziale di taxi valutata per un periodo prospettico di almeno 5 anni (cd. scenario di progetto), dimostri una carenza di</p>	<p>L'integrazione aggiunge quale elemento di valutazione di evidente rilievo sostanziale la possibilità o meno, da parte dell'Ente locale, di rimuovere le cause esistenti che determinano il livello di corsie inievate, quale fattore esogeno limitante la possibilità della vigente quantità di offerta di fornire riscontro adeguato alla domanda. È evidente, infatti, che rimanendo ferme</p>

	<p>ad attivare le procedure previste dalla legge per l'adeguamento del contingente, modulando l'emissione delle licenze nel tempo, secondo i risultati delle analisi effettuate</p>	<p>licenze taxi rispetto alla situazione esistente (scenario attuale) provvede ad attivare le procedure previste dalla legge per l'adeguamento del contingente, modulando l'emissione delle licenze nel tempo, secondo i risultati delle analisi effettuate</p>	<p>dette cause esogene il solo aumento del n. delle licenze non solo non sarebbe in grado di determinare risposta adeguata dell'offerta rispetto alla domanda, ma genererebbe ulteriore problematica di aggravamento dei fattori esogeni esistenti (ad esempio bassa velocità commerciale, rallentamenti del traffico dovuti alla conformazione urbanistica delle strade, concentrazione oraria del traffico, insufficienza di corsie preferenziali, assenza di aree di stazionamento o incipienza delle stesse, ecc...) oltre ad un inutile aggravamento dei fattori di inquinamento ambientale ed ulteriore inutile congestione in generale del traffico esistente.</p>
Parte I- Fase II	<p>20. È opportuno che sia prevista quantomeno l'attivazione di:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. licenze temporanee o stagionali, ai sensi dell'art. 6, comma 1, lettera c), del decreto-legge 4 luglio 2006 n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (di seguito: d.l. 223/2006); ii. turnazioni integrative in aggiunta a quelle ordinarie, con l'utilizzo di sostituti alla guida; iii. taxi ad uso collettivo, opportunamente incentivato e pubblicizzato 	<p>20. È opportuno che sia prevista quantomeno l'attivazione di:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. licenze temporanee o stagionali, ai sensi dell'art. 6, comma 1, lettera c), del decreto-legge 4 luglio 2006 n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (di seguito: d.l. 223/2006); ii. turnazioni integrative in aggiunta a quelle ordinarie, con l'utilizzo di sostituti alla guida; iii. taxi ad uso collettivo, su richiesta dell'utenza, opportunamente incentivato e pubblicizzato 	<p>L'integrazione è coerente con la previsione dell'art. 7 lettere b) e c) della Legge 21/92 che prevede l'esercizio del servizio taxi "su richiesta dell'utenza".</p>
Parte I- Fase II	<p>21. Tali modalità possono essere avviate in via sperimentale attraverso opportuni periodi di prova</p>	<p>21. Tali modalità sono avviate, sempre in via sperimentale, attraverso opportuni periodi di prova</p>	<p>L'integrazione prevede come prudente modalità operativa l'avvio,</p>

			sempre in via sperimentale, al fine di evitare l'irreversibilità di scelte che si rivelino negative e sbagliate, a seguito della verifica operativa.
Parte I- Fase II	22. Inoltre, per una gestione efficiente dei flussi di mobilità e per una soddisfazione efficace delle esigenze di spostamento, occorre che il SC sviluppi e promuova l'integrazione tra servizi di linea e servizi non di linea anche su piattaforma digitale	22. Inoltre, per una gestione efficiente dei flussi di mobilità e per una soddisfazione efficace delle esigenze di spostamento, occorre che il SC sviluppi e promuova l'integrazione tra servizi di linea e servizi non di linea anche su piattaforma digitale, tenendo conto e mantenendo ferma la diversa disciplina normativa delle diverse tipologie di servizi	L'integrazione puntualizza la necessità che la gestione digitale dell'integrazione dei diversi servizi avvenga nel rispetto dei diversi contenuti normativi che ne disciplinano l'operatività.
Parte I- Fase II	23. Al fine di mitigare i potenziali impatti ambientali associati all'incremento del contingente, anche quando necessario, in termini di emissioni climalteranti, rumorosità, congestione stradale e, in generale, di occupazione di spazi pubblici (carreggiata, marciapiedi, parcheggi, aree di sosta/stazionamento), e al fine di integrazione delle linee tpl, il SC deve considerare di introdurre licenze taxi in modalità condivisa "taxi sharing", cioè utilizzabili attraverso la condivisione delle corse (sul tema "sostenibilità ambientale" vedere anche punti 96-98)	23. Al fine di mitigare i potenziali impatti ambientali associati all'incremento del contingente, anche quando necessario, in termini di emissioni climalteranti, rumorosità, congestione stradale e, in generale, di occupazione di spazi pubblici (carreggiata, marciapiedi, parcheggi, aree di sosta/stazionamento), e al fine di integrazione delle linee tpl, il SC deve considerare di consentire l'utilizzo delle licenze taxi rilasciate anche in modalità condivisa "taxi sharing" , cioè utilizzabili -su richiesta dell'utenza- attraverso la condivisione delle corse (sul tema "sostenibilità ambientale" vedere anche punti 96-98)	La modifica è conseguente alla circostanza che la dizione in essere prevederebbe la concessione di nuove ed ulteriori licenze dedicate al taxi sharing, mentre il taxi sharing si connota e sostanzia come utilizzo multiplo della medesima offerta, in risposta a più domande. La natura, dunque, di moltiplicatore dell'offerta rispetto alle domande è in antitesi al rilascio di licenze ulteriori, in quanto consente a quelle già esistenti di moltiplicare la risposta alla domanda esistente. L'integrazione "su richiesta dell'utenza" come sopra specificato, è coerente con la previsione dell'art. 7 lettere b) e c) della Legge 21/92 che prevede l'esercizio del servizio taxi "su richiesta dell'utenza".

Parte I- Fase III	<p>32. Allo scopo di garantire nel tempo la rispondenza dell'offerta del servizio alle comprovate e oggettive esigenze di mobilità relative all'area comunale/comprensoriale di riferimento, è opportuno che i SC prevedano un sistema di monitoraggio periodico e sistematico dei dati di domanda e di offerta, adeguato alle caratteristiche dei servizi interessati e del bacino di riferimento.</p> <p>I dati sulla domanda e l'offerta potranno essere acquisiti, nel rispetto delle normative in materia di tutela della riservatezza dei dati personali e di tutela della riservatezza commerciale e industriale, ove necessario in forma anonimizzata, attraverso eventuale numero unico, e/o da tassametro, e/o presso i gestori di sistemi di interconnessione</p> <p>Linee guida in materia di servizio taxi tra domanda e offerta di servizio taxi anche a mezzo piattaforme tecnologiche (infra), e/o mediante verifiche presso gli stazionamenti. Le variabili da rilevare mediante il sistema di monitoraggio ai fini della valutazione periodica dell'adeguatezza del servizio alle esigenze di mobilità degli utenti sono indicate nella parte V del presente documento</p>	<p>32. Allo scopo di garantire nel tempo la rispondenza dell'offerta del servizio alle comprovate e oggettive esigenze di mobilità relative all'area comunale/comprensoriale di riferimento, è opportuno che i SC prevedano un sistema di monitoraggio periodico e sistematico dei dati di domanda e di offerta e delle cause delle corse inevase, adeguato alle caratteristiche dei servizi interessati e del bacino di riferimento.</p> <p>I dati sulla domanda e l'offerta potranno essere acquisiti, nel rispetto delle normative in materia di tutela della riservatezza dei dati personali e di tutela della riservatezza commerciale e industriale, ove necessario in forma anonimizzata, attraverso eventuale numero unico, e/o da tassametro, e/o presso i gestori di sistemi di interconnessione</p> <p>Linee guida in materia di servizio taxi tra domanda e offerta di servizio taxi anche a mezzo piattaforme tecnologiche (infra), e/o mediante verifiche presso gli stazionamenti. Le variabili da rilevare mediante il sistema di monitoraggio ai fini della valutazione periodica dell'adeguatezza del servizio alle esigenze di mobilità degli utenti sono indicate nella parte V del presente documento</p>	<p>L'integrazione è volta sempre a valorizzare, da parte del SC, la considerazione delle cause esogene delle corse inevase quale elemento - oggettivamente- rilevante nella valutazione complessiva della programmazione inerente gli obiettivi di adeguatezza del servizio taxi rispetto alla domanda.</p>
Parte III	<p>47. La disciplina legislativa nazionale in ambito di tariffe del servizio taxi è contenuta nell'articolo 13 della legge quadro e nell'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011 che prevede che i livelli delle tariffe, così come quelli di offerta e della qualità del servizio, siano rispondenti alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e</p>	<p>47. La disciplina legislativa nazionale in ambito di tariffe del servizio taxi è contenuta nell'articolo 13 della legge quadro e nell'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011 che prevede che i livelli delle tariffe, così come quelli di offerta e della qualità del servizio, siano rispondenti alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e</p>	<p>La integrazione evidenzia il doppio versante del presupposto legislativo e amministrativo che sovrintende alla determinazione della tariffa che, infatti, non deve tener conto solo del diritto dell'utente al prezzo massimo</p>

	<p>contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti. La medesima norma individua altresì, tra i principi da seguire per l'adeguamento del servizio taxi da parte degli enti competenti, una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori e la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal Comune per percorsi prestabiliti. Il principio di trasparenza trova poi una specifica declinazione in quello di semplificazione in quanto tariffe più semplici, meno soggette a varianti al ricorrere di una molteplicità di condizioni (anche difficili da valutare nel complesso) sono più intellegibili e consentono una immediata comparazione anche con altri servizi di mobilità in concorrenza, ai fini della migliore scelta da parte dei consumatori. Conseguentemente, i Soggetti competenti, nell'elaborare le tariffe sulla base dei criteri fissati dalla legge quadro, dovranno tenere conto dei principi, sopra riportati, successivamente introdotti dal legislatore</p>	<p>proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti e la sostenibilità dei costi e la marginalità di utile al tassista. La medesima norma individua altresì, tra i principi da seguire per l'adeguamento del servizio taxi da parte degli enti competenti, una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori e la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal Comune e dai tassisti per percorsi prestabiliti. Il principio di trasparenza trova poi una specifica declinazione in quello di semplificazione in quanto tariffe più semplici, meno soggette a varianti al ricorrere di una molteplicità di condizioni (anche difficili da valutare nel complesso) sono più intellegibili e consentono una immediata comparazione anche con altri servizi di mobilità in concorrenza, ai fini della migliore scelta da parte dei consumatori. Conseguentemente, i Soggetti competenti, nell'elaborare le tariffe sulla base dei criteri fissati dalla legge quadro, dovranno tenere conto dei principi, sopra riportati, successivamente introdotti dal legislatore</p>	<p>predeterminato, ma anche del diritto del tassista ad un prezzo della corsa che sia in grado di garantirgli la necessaria marginalità di utile. La possibilità che le tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, oltre che dal Comune, sia stabilita anche dai tassisti è coerente con il diritto degli stessi di effettuare sconti sulla tariffa massima amministrata.</p>
Parte III	<p>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</p>	<p>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</p>	<p>L'integrazione, come sopra già rilevato, evidenzia la necessità di tener conto -nella determinazione del prezzo della corsa- non solo delle esigenze dell'utente, ma anche di quelle del tassista che, oltre alla copertura dei costi, deve poter contare (ovviamente)</p>

	<p>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, 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>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, 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 per garantire al tassista la necessaria e adeguata marginalità di ricavo</p>	<p>anche sulla adeguata marginalità di ricavi.</p>
Parte III	<p>49. Nella determinazione delle tariffe occorrerà inoltre tenere conto del principio della sostenibilità in termini di impatto sull'utenza, con riferimento alle specifiche esigenze di mobilità dell'ambito territoriale interessato, utilizzando, allo scopo, le analisi della domanda di mobilità effettiva e potenziale, per le quali si rinvia alla metodologia di cui alla Parte I, punto 9 anche nell'ambito del bacino di traffico del servizio taxi di cui al punto 27.</p> <p>A questo riguardo, occorre considerare la disponibilità a pagare degli utenti, necessariamente differenziata per tipologie di utenza: generalmente più elevata per l'utenza business e turistica, che sono tra le categorie che più ricorrono al servizio taxi, oltre a quella degli anziani per i quali invece la disponibilità di spesa è mediamente inferiore</p>	<p>49. Rispetto alle tariffe determinate, il SC dovrà, inoltre, tener conto del principio della sostenibilità in termini di impatto sull'utenza, con riferimento alle specifiche esigenze di mobilità dell'ambito territoriale interessato, utilizzando, allo scopo, le analisi della domanda di mobilità effettiva e potenziale, per le quali si rinvia alla metodologia di cui alla Parte I, punto 9 anche nell'ambito del bacino di traffico del servizio taxi di cui al punto 27.</p> <p>A questo riguardo, il SC dovrà considerare la disponibilità a pagare degli utenti, necessariamente differenziata per tipologie di utenza: generalmente più elevata per l'utenza business e turistica, che sono tra le categorie che più ricorrono al servizio taxi, oltre a quella degli anziani per i quali invece la disponibilità di spesa è mediamente inferiore, considerando la possibilità di intervenire, a favore di quest'ultima utenza, con l'emissione di voucher di rimborso parziale del costo delle corse</p>	<p>La modifica e l'integrazione differisce l'intervento del SC nella fase successiva alla determinazione della tariffa, che è l'unica utile rispetto alla differenziazione delle possibilità di pagamento da parte delle diverse tipologie di utenze, prevedendo forme di supporto sociale a favore delle categorie fragili (ad esempio anziani).</p>
Parte III	<p>50. Dall'applicazione del principio fissato dall'articolo 37, comma 2, lettera m), numero 3), del</p>	<p>50. Dall'applicazione del principio fissato dall'articolo 37, comma 2, lettera m), numero 3), del d.l. 201/2011</p>	<p>L'integrazione è necessariamente conseguente alla individuazione del</p>

	<p>d.l. 201/2011 di “consentire una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe”, discende che le tariffe stabilite per via amministrativa non siano da intendersi come importi fissi, ma come importi massimi; ne deriva che il prezzo del servizio è liberamente suscettibile di riduzione.</p> <p>L’eventuale offerta di sconti sulle corse dovrà essere adeguatamente pubblicizzata, al fine di produrre dinamiche concorrenziali a vantaggio degli utenti. I Soggetti competenti dovrebbero in ogni caso favorire la possibilità di avvalersi di forme di flessibilità anche attraverso convenzioni o abbonamenti con soggetti terzi (imprese, enti, ecc.)</p>	<p>di “consentire una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe”, discende che le tariffe stabilite per via amministrativa non siano da intendersi come importi fissi, ma come importi massimi; ne deriva che il prezzo del servizio è liberamente suscettibile di riduzione da parte dei tassisti che erogano il servizio.</p> <p>L’eventuale offerta di sconti sulle corse, da parte dei tassisti che erogano il servizio, dovrà essere adeguatamente pubblicizzata, al fine di produrre dinamiche concorrenziali a vantaggio degli utenti. I Soggetti competenti dovrebbero in ogni caso favorire la possibilità di avvalersi di forme di flessibilità anche attraverso convenzioni o abbonamenti con soggetti terzi (imprese, enti, ecc.)</p>	<p>tassista quale soggetto normativamente titolare del diritto sinallagmatico rispetto alla prestazione del servizio taxi.</p>
Parte III	<p>51. Ai sensi dell’articolo 4, comma 4, della legge quadro e in analogia con la previsione di cui all’articolo 2, comma 461, della legge n. 244/2007, che prevede l’obbligo di consultazione delle associazioni dei consumatori in sede di stipula dei contratti di servizio e il loro coinvolgimento in sede di aggiornamento periodico degli stessi, i Soggetti competenti, in sede di predisposizione delle tariffe del servizio taxi e dei loro aggiornamenti, devono prevedere modalità adeguate di coinvolgimento, oltre che delle associazioni di categoria rappresentative degli esercenti del servizio taxi, anche delle associazioni dei consumatori, volte a garantire un’effettiva partecipazione consultiva delle stesse al processo decisionale</p>	<p>51. Ai sensi dell’articolo 4, comma 4, della legge quadro e in analogia con la previsione di cui all’articolo 2, comma 461, della legge n. 244/2007, che prevede l’obbligo di consultazione delle associazioni dei consumatori in sede di stipula dei contratti di servizio e il loro coinvolgimento in sede di aggiornamento periodico degli stessi, i Soggetti competenti, in sede di predisposizione delle tariffe del servizio taxi e dei loro aggiornamenti, devono prevedere modalità adeguate di coinvolgimento, oltre che delle associazioni di categoria rappresentative degli esercenti del servizio taxi, anche delle associazioni dei consumatori, volte a garantire un’effettiva partecipazione consultiva delle stesse al processo decisionale</p>	<p>L’integrazione è connaturale alla titolarità esclusiva del SC rispetto alla fase deliberativa e decisionale del procedimento amministrativo di determinazione della tariffa.</p>
Parte III	<p>58. Al fine di consentire agli utenti di stimare, con</p>	<p>58. Al fine di consentire agli utenti di stimare, con un</p>	<p>L’integrazione è volta ad estendere anche</p>

	<p>un accettabile grado di approssimazione, la spesa di una corsa taxi, è opportuno che i Comuni pubblichino la spesa media relativa a corse taxi per collegamenti tra punti strategici (ad esempio, tragitti tra stazione e ospedali, tra porto e stazione, tra centro storico e centro fieristico) che potranno costituire parametri di riferimento per gli utenti, utilizzabili per acquisire un'indicazione di massima della presunta spesa del servizio</p>	<p>accettabile grado di approssimazione, la spesa di una corsa taxi, è opportuno che i Comuni e i tassisti rendano nota la spesa approssimativa relativa a corse taxi per collegamenti tra punti strategici (ad esempio, tragitti tra stazione e ospedali, tra porto e stazione, tra centro storico e centro fieristico) e tratte predeterminate che potranno costituire parametri di riferimento per gli utenti, utilizzabili per acquisire un'indicazione di massima della presunta spesa del servizio</p>	<p>agli stessi tassisti la possibilità di rendere nota agli utenti la spesa approssimativa per collegamenti relativi a punti strategici e tratte predeterminate.</p>
Parte III	<p>60. Le tariffe sono soggette ad aggiornamento periodico, con frequenza indicata nel Regolamento, di norma pari a cinque anni</p>	<p>60. Le tariffe sono soggette ad aggiornamento periodico, con frequenza indicata nel Regolamento, di norma non superiore a cinque anni</p>	<p>La modifica è conseguente alla impossibilità di prevedere le variazioni dei parametri di riferimento, che sovrintendono all'aggiornamento.</p>
Parte III	<p>63. Per quanto riguarda gli sconti in tariffa, possono essere previste riduzioni correlate a specifiche casistiche, quali quelle di seguito riportate a titolo esemplificativo e non esaustivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - taxi accessibili: sconto percentuale sull'importo da tassametro o tariffe speciali per corse effettuate da utenti con disabilità, oltre al trasporto gratuito di carrozzine e cani-guida; - taxi rosa: sconto percentuale sull'importo da tassametro o tariffe speciali per corse effettuate da donne sole, in orario serale o accompagnate da minori; - taxi argento: sconto percentuale sull'importo da tassametro o tariffe speciali per corse effettuate da utenti che hanno superato una determinata soglia di età anagrafica; 	<p>63. Per quanto riguarda gli sconti in tariffa, possono essere previste, dai tassisti o dal SC che se ne farà carico con voucher per il relativo importo, riduzioni correlate a specifiche casistiche, quali quelle di seguito riportate a titolo esemplificativo e non esaustivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - taxi accessibili: sconto percentuale sull'importo da tassametro o tariffe speciali per corse effettuate da utenti con disabilità, oltre al trasporto gratuito di carrozzine e cani-guida; - taxi rosa: sconto percentuale sull'importo da tassametro o tariffe speciali per corse effettuate da donne sole, in orario serale o accompagnate da minori; - taxi argento: sconto percentuale sull'importo da tassametro o tariffe speciali per corse effettuate da utenti che hanno superato una determinata soglia di età anagrafica; - taxi discoteca: sconto percentuale sull'importo da 	<p>L'integrazione è coerente con il principio che la titolarità dello sconto rispetto al prezzo amministrato della tariffa è nella disponibilità del solo titolare del relativo diritto a percepire l'incasso quale corrispettivo sinallagmatico della prestazione resa. Non è, infatti, ammissibile che il SC determini le tariffe sulla base dei predetti criteri normativi di sostenibilità del corrispettivo da parte del tassista, rispetto alla marginalità del ricavo e poi preveda che lo stesso venga meno per determinate e particolari (numerose) categorie di utenti accollandosene, in</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - taxi discoteca: sconto percentuale sull'importo da tassametro o tariffe speciali per corse effettuate da/ per discoteche o luoghi di spettacolo; - taxi ospedali: sconto percentuale sull'importo da tassametro o tariffe speciali per corse effettuate da/ per ospedali o centri di cura; - taxi eco: sconto percentuale sull'importo da tassametro o tariffe speciali per corse effettuate in occasione di giornate con blocco del traffico; - taxi centro: sconto percentuale sull'importo da tassametro o tariffe speciali per corse effettuate da/ per il centro città 	<ul style="list-style-type: none"> tassametro o tariffe speciali per corse effettuate da/ per discoteche o luoghi di spettacolo; - taxi ospedali: sconto percentuale sull'importo da tassametro o tariffe speciali per corse effettuate da/ per ospedali o centri di cura; - taxi eco: sconto percentuale sull'importo da tassametro o tariffe speciali per corse effettuate in occasione di giornate con blocco del traffico; - taxi centro: sconto percentuale sull'importo da tassametro o tariffe speciali per corse effettuate da/ per il centro città 	proprio, il relativo costo sociale in sostituzione dell'Ente locale e dell'intera comunità che compone lo stesso.
Parte III	65. In linea con il principio di corretta e trasparente pubblicizzazione delle tariffe a tutela dei consumatori, oltre che di semplificazione, è opportuno introdurre tariffe predeterminate, fisse ed agevolate, per percorsi prestabiliti	65. In linea con il principio di corretta e trasparente pubblicizzazione delle tariffe a tutela dei consumatori, oltre che di semplificazione, è opportuno prevedere la possibilità che il SC o i tassisti stabiliscano tariffe predeterminate, fisse ed agevolate, per percorsi prestabiliti	L'integrazione è volta ad estendere anche ai tassisti la possibilità di prevedere e pubblicizzare tariffe predeterminate.
Parte III	67. Le tariffe predeterminate dovranno risultare più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite applicazione delle tariffe a consumo, come da apposita simulazione opportunamente evidenziata. Pertanto, ai fini della fissazione dell'importo di ciascuna tariffa predeterminata, gli enti competenti dovranno effettuare una sperimentazione tramite opportune simulazioni in campo in differenti giorni (festivi/feriali) e fasce orarie (sia di punta che di morbida) della settimana, rilevando i prezzi finali da tassametro relativi ad almeno 20 corse compiute da almeno 3	67. Le tariffe predeterminate dovranno risultare più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite applicazione delle tariffe a consumo, come da apposita simulazione opportunamente evidenziata. Pertanto, ai fini della fissazione dell'importo di ciascuna tariffa predeterminata, gli enti competenti dovranno effettuare una sperimentazione tramite opportune simulazioni in campo in differenti giorni (festivi/feriali) e fasce orarie (sia di punta che di morbida) della settimana, rilevando i prezzi finali da tassametro relativi ad almeno 20 corse compiute da almeno 3	La modifica è coerente con il principio dello sconto rispetto alla tariffa massima, ma consente al SC di tener conto e mitigare l'effetto a carico del tassista in quanto un corrispettivo inferiore al prezzo medio della corsa andrebbe ad incidere eccessivamente o, in alcuni casi, addirittura ad annullare il margine di utile per il tassista.

	<p>almeno 20 corse compiute da almeno 3 tipologie differenti di vetture taxi, evidenziando per ciascun tragitto il valore del percorso più breve (km), la percorrenza media delle corse (km) e il tempo medio di percorrenza (minuti). Al fine di garantire la vantaggiosità delle tariffe predeterminate, l'importo di ogni tariffa predeterminata dovrà essere inferiore al prezzo medio ottenuto attraverso la simulazione precedente</p>	<p>tipologie differenti di vetture taxi, evidenziando per ciascun tragitto il valore del percorso più breve (km), la percorrenza media delle corse (km) e il tempo medio di percorrenza (minuti). Al fine di garantire la vantaggiosità delle tariffe predeterminate, l'importo di ogni tariffa predeterminata dovrà essere inferiore al prezzo massimo ottenuto attraverso la simulazione precedente</p>	
Parte IV	<p>95. A tale proposito, si ritiene opportuno che nei bandi di concorso sia prevista come obbligatoria la conoscenza della lingua inglese.</p> <p>Tra le materie oggetto d'esame si evidenzia l'opportunità che siano contemplate anche: la conoscenza del Regolamento e della normativa di settore, la toponomastica locale e i luoghi di maggiore interesse turistico, la conoscenza di base delle applicazioni innovative ICT, la conoscenza delle tecniche di primo soccorso e delle norme comportamentali in caso di incidente.</p> <p>La conoscenza di una seconda lingua straniera potrebbe essere valutata come titolo preferenziale, soprattutto con riferimento ad aree geografiche ad elevata vocazione turistica o limitrofe ai confini nazionali</p>	<p>95. A tale proposito, si ritiene opportuno che nei bandi di concorso sia prevista come obbligatoria la conoscenza di base della lingua inglese.</p> <p>Tra le materie oggetto d'esame si evidenzia l'opportunità che siano contemplate anche: la conoscenza del Regolamento e della normativa di settore, la toponomastica locale e i luoghi di maggiore interesse turistico, la conoscenza di base delle applicazioni innovative ICT, la conoscenza delle tecniche di primo soccorso e delle norme comportamentali in caso di incidente.</p> <p>La conoscenza di una seconda lingua straniera potrebbe essere valutata come titolo preferenziale, soprattutto con riferimento ad aree geografiche ad elevata vocazione turistica o limitrofe ai confini nazionali</p>	<p>L'integrazione è coerente con le necessità di conoscenza della lingua inglese rapportata all'espletamento del servizio taxi.</p>
Parte V	<p>99. numero totale di corse giunte al punto di prelievo in ritardo rispetto all'orario concordato in fase di prenotazione via app o chiamata telefonica a centrale radiotaxi/numero unico radiotaxi/numero unico</p>	<p>99. numero totale di corse giunte al punto di prelievo in ritardo rispetto all'orario concordato in fase di prenotazione via app o chiamata telefonica a centrale radiotaxi/numero unico e delle corse inavviate, con</p>	<p>L'integrazione è volta a valorizzare anche il dato attinente alle corse inavviate ed alle relative cause.</p>

		individuazione delle relative cause	
Parte I Premessa	<p>La legge quadro individua in capo ai Comuni la determinazione del contingente dei veicoli/natanti da adibire al servizio taxi.</p> <p>L'esercizio di tale funzione va sviluppato tenendo conto dei più ampi compiti di programmazione dei trasporti attribuiti alle Regioni.</p> <p>L'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011 individua, tra i principi da seguire per l'adeguamento del servizio taxi da parte dei Soggetti competenti (di seguito anche SC), l'incremento del numero delle licenze taxi, ove necessario ad assicurare un livello di offerta del servizio adeguato a soddisfare l'esigenza di mobilità rilevata nel territorio di riferimento</p>	<p>La legge quadro individua in capo ai Comuni la determinazione del contingente dei veicoli/natanti da adibire al servizio taxi.</p> <p>L'esercizio di tale funzione va sviluppato tenendo conto dei più ampi compiti di programmazione dei trasporti attribuiti alle Regioni.</p> <p>L'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011 individua, tra i principi da seguire per l'adeguamento del servizio taxi da parte dei Soggetti competenti (di seguito anche SC), l'incremento del numero delle licenze taxi, ove necessario ad assicurare un livello di offerta del servizio adeguato a soddisfare l'esigenza di mobilità rilevata nel territorio di riferimento e tenuto conto delle cause esogene determinanti il numero delle chiamate in evase</p>	<p>L'integrazione valorizza il dato delle cause esogene determinanti le chiamate in evase, quale elemento fattuale di rilievo sostanziale nella valutazione della idoneità del solo incremento del n. delle licenze quale criterio esclusivo di adeguamento dell'offerta del servizio taxi rispetto alla domanda.</p>
Parte II	<p>43. I servizi di intermediazione tra domanda e offerta mediante piattaforma tecnologica, in aggiunta ai tradizionali canali di acquisizione delle corse, possono contribuire ad incrementare l'efficienza del servizio. Nella disciplina regolamentare delle modalità di acquisizione della corsa, vanno opportunamente incluse, oltre alle tradizionali modalità (quali gli stalli, i taxi in transito, i sistemi di chiamata diretta, i radiotaxi, ecc.), anche le applicazioni web che utilizzano piattaforme tecnologiche aperte per l'interconnessione tra utenti del servizio e titolari di licenza.</p> <p>La previsione di determinate modalità di richiesta del servizio non deve comunque limitare eventuali ulteriori sviluppi quali l'introduzione di nuovi canali di acquisizione</p>	<p>43. I servizi di intermediazione tra domanda e offerta mediante piattaforma tecnologica, in aggiunta ai tradizionali canali di acquisizione delle corse, possono contribuire ad incrementare l'efficienza del servizio. Nella disciplina regolamentare delle modalità di acquisizione della corsa, vanno opportunamente incluse, oltre alle tradizionali modalità (quali gli stalli, i taxi in transito, i sistemi di chiamata diretta, i radiotaxi, ecc.), anche le applicazioni web che utilizzano piattaforme tecnologiche aperte per l'interconnessione tra utenti del servizio e titolari di licenza, ai sensi dell'art. 7 lettere b) e c) della Legge 21/92.</p> <p>La previsione di determinate modalità di richiesta del servizio non deve comunque limitare eventuali ulteriori sviluppi quali l'introduzione di nuovi canali di acquisizione</p>	<p>L'integrazione "ai sensi dell'art. 7 lettere b) e c) della Legge 21/92" coordina il periodo con la specifica previsione di Legge regolante le forme giuridiche attraverso cui può avvenire, da parte dei tassisti, la veicolazione della propria offerta di servizio verso la domanda.</p> <p>La seconda integrazione riformula il periodo - in coerenza con la ratio giuridica a cui è ispirato- con specifico riferimento alla compatibilità dell'utilizzo della piattaforma tecnologica rispetto alla normativa euro unitaria e nazionale in tema di concorrenza ed</p>

	<p>quali l'introduzione di nuovi canali di acquisizione delle corse che consentono un ulteriore efficientamento del servizio.</p> <p>Il titolare di licenza deve essere libero di poter utilizzare tutti i canali che ritenga opportuni al fine di acquisire le corse, senza limitazioni/vincoli imposti dal Comune e/o dalle Regioni o da organismi associativi dei tassisti che erogano i servizi di radiotaxi, nonché di rendere nota la disponibilità di tali canali mediante l'apposizione di loghi o distribuzione di materiale informativo all'utenza, nel rispetto della normativa vigente in materia di pubblicità sui veicoli</p>	<p>delle corse che consentono un ulteriore efficientamento del servizio.</p> <p>Il titolare di licenza deve essere libero di poter scegliere di utilizzare i diversi canali che ritenga opportuni al fine di acquisire le corse, senza limitazioni/vincoli imposti -in violazione delle norme euro unitarie e nazionali sulla concorrenza- dal Comune e/o dalle Regioni o da terzi soggetti, nonché di rendere nota la disponibilità di tali canali mediante l'apposizione di loghi o distribuzione di materiale informativo all'utenza, nel rispetto della normativa euro unitaria e nazionale sulla concorrenza e di quella in materia di pubblicità sui veicoli</p>	<p>estende il divieto di norme anti concorrenziali a tutti i soggetti terzi, anziché limitarlo (e sarebbe illegittimo) ai soli soggetti gestori di servizi radiotaxi.</p>
Parte II	<p>44. Pertanto, i Comuni sono tenuti a favorire l'attivazione, lo sviluppo e la diffusione di sistemi aperti, innovativi e competitivi che consentano l'interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi, senza vincoli, anche tramite la geolocalizzazione di utente e tassista, nel rispetto della vigente normativa in materia di protezione dei dati personali, e permettendo la valutazione del servizio reso ed il pagamento elettronico anche tramite "app"</p>	<p>44. Pertanto, i Comuni sono tenuti a favorire l'attivazione, lo sviluppo e la diffusione di sistemi aperti, innovativi e competitivi che consentano l'interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi, ai sensi dell'art. 7 lettera b della Legge 21/92, nel rispetto della vigente normativa euro unitaria e nazionale in tema di concorrenza e di protezione dei dati personali, e permettendo la valutazione del servizio reso ed il pagamento elettronico anche tramite "app"</p>	<p>L'integrazione, come già sopra, fa specifico riferimento e coordina il periodo sulla espressa previsione di Legge inerente le figure giuridiche, mediante le quali i tassisti possono veicolare la propria offerta verso la domanda.</p>
Parte II	<p>45. Affinché l'innovazione tecnologica possa sviluppare i propri effetti positivi sul settore è necessario che si intervenga nei confronti delle pratiche tese ad inibirla, tra cui le clausole di esclusiva volte a vincolare il titolare di licenza all'uso di un determinato canale di comunicazione per l'acquisizione della corsa</p>	<p>45. Affinché l'innovazione tecnologica possa sviluppare i propri effetti positivi sul settore è necessario che la stessa avvenga nel rispetto dei principi euro unitari e nazionali in tema di concorrenza e che l'utilizzo di clausole di esclusiva sia conforme ai limiti previsti da tali principi</p>	<p>L'AGCM e la giurisprudenza amministrativa hanno statuito la legittimità di per sé delle clausole di esclusiva, sia contenute negli Statuti delle Cooperative, ex art. 2527 c.c.. sia nei contratti di utenza. Il contrasto giurisprudenziale,</p>

		<p>nell'ambito della medesima sesta sezione del CdS riguarda la Sentenza n. 1547 del 3 marzo 2020 (Taxi Torino), che ha riconosciuto a dette clausole un valore ed una legittimità assoluta; mentre altra Sentenza n. 7991 del 14 dicembre 2020 (3570 in conformità al precedente dei radiotaxi di Milano) ha, invece, riconosciuto a dette clausole un valore ed una legittimità relativa, in quanto proporzionale alla sola necessità di utilizzo da parte dei soggetti gestori delle piattaforme, per far fronte alla propria domanda di servizio taxi attuale e potenziale.</p> <p>Attualmente la sola Sentenza del CdS n. 1547 del 3 marzo 2020 favorevole al valore e legittimità assoluta, emessa nei confronti della Soc. Coop. Taxi Torino, è passata in giudicato. Nei confronti dell'altra giurisprudenza e, specificamente, della Sentenza CdS n. 7991 del 14 dicembre 2020, la Cooperativa interessata, Soc. Coop. 3570, ha proposto ricorso per revocazione dinanzi al medesimo CdS e ricorso per difetto di giurisdizione dinanzi la Suprema Corte di Cassazione, con richiesta di rinvio alla Corte di Giustizia Europea.</p>
--	--	---

			La conseguente situazione giurisprudenziale rende, quindi, corretto e doveroso il solo richiamo alla compatibilità con la normativa euro unitaria e nazionale in tema di concorrenza, manifestandosi -al contrario- la impossibilità sul piano giuridico di un testo preclusivo nei termini attualmente proposti.
Parte II	46. Al fine di rimuovere eventuali vincoli alle modalità di richiesta e prenotazione dei servizi, e stante la natura pubblica del servizio, i Comuni vigilano affinché non vengano inserite clausole di esclusiva nelle convenzioni tra i tassisti e le relative organizzazioni associative quali cooperative e consorzio e/o vincoli di utilizzo, nei contratti con i proprietari/gestori di particolari applicazioni web, o servizi di radiotaxi (o di altra tipologia), che comportino indebite imposizioni agli aderenti (limitando in tal modo l'incontro domanda e offerta e restringendo indebitamente il confronto concorrenziale, con evidenti ripercussioni negative sui fruitori del servizio)	46. Al fine di rimuovere eventuali vincoli alle modalità di richiesta e prenotazione dei servizi, e stante la natura pubblica del servizio, i Comuni vigilano affinché non vengano inserite clausole di esclusiva nelle convenzioni tra i tassisti e le relative organizzazioni associative quali cooperative e consorzio e/o vincoli di utilizzo, nei contratti con i proprietari/gestori di particolari applicazioni web, o servizi di radiotaxi (o di altra tipologia), che comportino indebite imposizioni agli aderenti (limitando in tal modo l'incontro domanda e offerta e restringendo indebitamente il confronto concorrenziale, con evidenti ripercussioni negative sui fruitori del servizio)	I Comuni non hanno alcun potere, compito o funzione di vigilanza e di intervento rispetto a clausole negoziali inserite in atti e negozi giuridici di diritto privato rientranti nella vigilanza dell'AGCM e del Giudice ordinario.
Parte IV	77. La qualità del servizio può essere perseguita attraverso tre strumenti principali: (i) Regolamento taxi, che dovrà contenere adeguati e verificabili standard di qualità relativi al servizio erogato, così come presenti nella Carta della qualità e nelle applicazioni digitali, riguardanti sia veicoli che conducenti, c	77. La qualità del servizio può essere perseguita attraverso quattro strumenti principali: (i) Regolamento taxi, che dovrà contenere adeguati e verificabili standard di qualità relativi al servizio erogato, così come presenti nella Carta della qualità e nelle applicazioni digitali, riguardanti sia veicoli che conducenti, e adeguati	L'integrazione coinvolge anche il Comune nell'impegno a garantire l'aumento di qualità del servizio taxi, mediante la fluidificazione della velocità commerciale, attuata con l'incremento delle corsie preferenziali.

	<p>adeguati sistemi di monitoraggio e sanzionamento;</p> <p>(ii) Carta della qualità e altri strumenti di pubblicizzazione delle condizioni di erogazione del servizio contenute nello stesso Regolamento, su piattaforma digitale;</p> <p>(iii) Sistema di Monitoraggio del servizio, anche attraverso le funzionalità offerte dalle piattaforme digitali</p>	<p>sistemi di monitoraggio e sanzionamento;</p> <p>(ii) Carta della qualità e altri strumenti di pubblicizzazione delle condizioni di erogazione del servizio contenute nello stesso Regolamento, su piattaforma digitale;</p> <p>(iii) Sistema di Monitoraggio del servizio, anche attraverso le funzionalità offerte dalle piattaforme digitali;</p> <p>(iv) incremento del numero delle corsie preferenziali</p>	
--	--	--	--

U.R.I.-Unione Radiotaxi d'Italia

Il Presidente

Lorenzo Bittarelli



U.n.i.c.a Filt CGIL

Il Coordinatore Nazionale

Nicola Di Giacobbe

