

Parere al Comune di Forte dei Marmi sul regolamento comunale per l'esercizio dei servizi pubblici di trasporto non di linea, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.

L'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), nella seduta del 7 aprile 2022

premessi che:

- l'Autorità ha ricevuto dal Comune di Forte dei Marmi (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 44901 del 27/12/2021 (prot. ART n. 20669/2021 in pari data) richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con riferimento allo schema di regolamento comunale per l'esercizio dei servizi pubblici di trasporto non di linea-taxi (di seguito: schema di regolamento), sostitutivo del precedente regolamento approvato con deliberazione consiliare n. 103 del 27 dicembre 1995 e s.m.i.;
- successivamente a tale richiesta, si è avviata una fase di interlocuzione, con nota di cui al prot. ART n. 2187/2022 del 31 gennaio 2022, nel corso della quale il Comune, riscontrando le richieste istruttorie degli Uffici, ha integrato la documentazione prodotta con la nota di cui al prot. n. 5683 del 15/02/2022, acquisita in pari data al prot. ART n. 2951/2022 (di seguito: nota di riscontro o nota n. 2951/2022). Nel corso di tale fase interlocutoria, sono stati forniti specifici chiarimenti, in particolare, relativamente ai seguenti aspetti:
 - numero totale di licenze taxi rilasciate;
 - informazioni sull'organizzazione del servizio con riferimento all'attivazione di servizi di tipo collettivo (c.d. "taxi sharing");
 - strumenti individuati e adottati per monitorare qualità, regolarità ed efficienza del servizio;

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

I. Profili giuridici e regolatori

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea del 15 gennaio 1992, n. 21 (di seguito: legge quadro), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente la gestione del servizio; detta legge, per la prestazione del servizio di taxi, prevede il rilascio della licenza da parte delle Amministrazioni Comunali attraverso un bando di pubblico concorso (art. 8).

In base alla suddetta normativa, in particolare, le Regioni individuano i criteri cui devono attenersi i Comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea. I Comuni, con propri regolamenti, individuano: il numero e tipo di veicoli da adibire al servizio, le modalità per lo svolgimento del servizio, i criteri per la determinazione delle tariffe, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza.

Con il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell'ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l'accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso. In particolare, l'art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste "Al fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi

necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana [...]".

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

- il monitoraggio e la verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. n. 201/2011 cit.);
- il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. n. 201/2011 cit.), sulla base dei principi di seguito riportati:
 - l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario, anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali;
 - una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;
 - una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti;
 - il miglioramento della qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;
- la possibilità di ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio "con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m)" sopra riportata (art. 37, comma 2, lett. n).

L'Autorità, con l'"Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità" del 21 maggio 2015, ha rappresentato l'esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi volte ad adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera, a distanza, ormai, di molti anni dall'adozione della legge n. 21/1992, anche tenuto conto dei recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità. In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l'Autorità ha evidenziato, tra l'altro, l'opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all'adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l'attenzione sulla necessità di *"(...) dare attuazione [da parte degli Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi"*. Nel medesimo Atto di segnalazione l'Autorità ha auspicato la revisione del concetto di territorialità, proponendo l'ampliamento dell'ambito di gestione dei servizi attualmente incardinato sulle aree comunali, rimettendo alle regioni l'individuazione dei bacini

ottimali di gestione dei servizi di taxi e NCC in ragione della natura economica, culturale e turistica dei territori, nonché le funzioni inerenti alla fissazione del relativo fabbisogno numerico di vetture.

Con nota del 16 luglio 2020, indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nonché pubblicata sul sito *web* istituzionale dell’Autorità, l’Autorità è ulteriormente intervenuta sul tema dell’organizzazione del servizio taxi e, in particolare, sull’uso dei sistemi di connettività via *web* e sull’impiego delle nuove tecnologie per favorire l’intermediazione tra domanda e offerta di taxi rimarcando, anche sulla scorta delle decisioni del Consiglio di Stato di cui alle sentenze del 4 giugno 2020, n. 3501/2020, n. 3502/2020 e n. 3503/2020, la necessità di: *i)* promuovere e verificare la rimozione di norme di legge regionali e/o norme di regolamenti comunali che in qualsiasi modo limitino la libertà dei titolari di licenza taxi di avvalersi dei vari servizi di interconnessione tra domanda e offerta eventualmente disponibili; *ii)* promuovere lo sviluppo e la diffusione di sistemi innovativi e competitivi che consentano l’interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi con conseguente aumento dell’efficienza e della qualità del servizio offerto; *iii)* vigilare, adottando le misure ritenute più opportune, affinché le società che gestiscono i servizi di interconnessione tra domanda e offerta non precludano a coloro che aderiscono a tali servizi di rivolgersi anche ad altri intermediari e di destinare una quota per l’esecuzione di corse intermedie da altre imprese.

Recentemente, è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea del 4 febbraio 2022, la Comunicazione della Commissione concernente un trasporto locale di passeggeri su richiesta (taxi e veicoli a noleggio con conducente) ben funzionante e sostenibile, 2022/C 62/01. Con la Comunicazione la Commissione UE ha formulato raccomandazioni relative alla regolamentazione dei servizi di taxi (e NCC), al fine di garantire ai cittadini una mobilità locale adeguata e sicura, migliorare la sostenibilità del settore e promuovere gli obiettivi del *Green Deal* europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Ha inoltre chiarito la necessità che le misure messe in atto dagli Stati membri (compresi sia i governi e i legislatori nazionali sia le autorità regionali e locali) per regolamentare i taxi e i servizi di noleggio con conducente siano conformi alle libertà fondamentali che sono alla base del mercato unico. La Comunicazione, più specificamente, contiene raccomandazioni in relazione, in particolare, ai temi di efficienza del servizio, di accesso a una mobilità adeguata e di sostenibilità del settore, di sostenibilità ambientale e di sfruttamento dei vantaggi offerti dalla digitalizzazione.

Infine, l’Autorità in data 23 marzo 2022, con la delibera n. 46/2022 ha adottato le linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali (di seguito: Linee guida). In particolare, l’obiettivo del menzionato documento è quello di fornire, anche attraverso indicazioni di carattere metodologico, uno strumento a supporto dei soggetti competenti ai fini della predisposizione di schemi di atti da adottare in materia di servizio taxi, sui quali è acquisito il parere preventivo dell’Autorità, nonché indicazioni per la determinazione del contingente, per l’organizzazione del servizio – considerando anche le piattaforme tecnologiche per l’intermediazione tra la domanda e l’offerta –, per il monitoraggio della qualità del medesimo anche attraverso la predisposizione della carta della qualità e/o di indagini di *customer satisfaction*, e criteri per la determinazione delle tariffe orientate al costo di produzione del servizio.

II. Osservazioni dell’Autorità

Alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione forniti dal Comune, l’Autorità esprime le proprie osservazioni e suggerimenti finalizzati a migliorare la qualità e l’efficacia del servizio sullo schema di regolamento ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 201/2011, nell’esercizio della propria funzione di verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti. In tale contesto, si deve sin da subito osservare che l’articolo 1 dello schema di regolamento, nel riportare la normativa nazionale che definisce il servizio taxi, omette di citare l’art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge n. 201/2011 che elenca i principi sulla base del quale regioni e comuni sono tenuti ad adeguare il servizio, previo parere obbligatorio e preventivo dell’Autorità. **È pertanto necessario integrare in tal senso lo schema di**

regolamento.

L'Autorità esprime di seguito le proprie osservazioni suddivise secondo le tematiche di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. n. 201/2011 e segnatamente su:

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

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

Il regolamento comunale per gli autoservizi pubblici non di linea taxi, approvato con deliberazione consiliare n. 103 del 27/12/1995, e successivamente modificato, da ultimo, con deliberazione consiliare n. 44 del 4/07/2013, prevede, all'art. 3, che siano adibiti al servizio taxi 10 veicoli. Ad oggi, come specificato dal Comune di Forte dei Marmi nella citata nota di riscontro, il numero di licenze rilasciate è pari a 10, ma ne risultano attive 9. Nel nuovo schema di regolamento il contingente non risulta quantificato e all'art. 5 è previsto che il Consiglio comunale stabilisca il numero di licenze da rilasciare, tenendo conto di alcune specifiche variabili: numero di abitanti; presenza di centri di servizio socio-sanitari, culturali, sportivi e ricreativi; presenza di attività turistiche; presenza di attività produttive (industria, commercio, artigianato); organizzazione esistente nell'offerta dei servizi Taxi; incidenza esercitata dalla presenza dei servizi radio-taxi; presenza di importanti nodi di interscambio di trasporti pubblici di linea (stazioni ferroviarie, terminal bus, porto, ecc...); livello di offerta, sul territorio, di altre modalità di trasporto pubblico. Lo schema di Regolamento non prevede il rilascio di licenze temporanee o di tipo stagionale.

In considerazione della avvenuta decadenza di una delle 10 licenze rilasciate per la quale non è stato ancora pubblicato un nuovo bando per la relativa assegnazione, parrebbe opportuno che il Comune effettui, nell'ambito del monitoraggio (*infra*) e comunque prima di bandire l'assegnazione della licenza dichiarata decaduta, delle analisi al fine di verificare l'adeguatezza dell'offerta di servizi taxi rispetto alla domanda di spostamenti, valutando l'adozione delle misure di flessibilità nell'organizzazione del servizio elencate di seguito a contingente invariato oppure la variazione del contingente. Le misure a contingente invariato potranno riguardare l'ambito urbanistico e di viabilità (ad esempio, corsie riservate, gestione del traffico, collocazione delle aree di stazionamento) e/o sostanzarsi in modifiche dell'organizzazione del servizio, da adottare anche in via sperimentale per periodi di tempo limitati, quali l'attivazione di licenze temporanee o stagionali (art. 6, comma 1, lettera c), del decreto-legge 4 luglio 2006 n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248), la rimodulazione dei turni con turnazioni integrative e utilizzando i sostituti alla guida, l'attivazione del taxi ad uso collettivo. Nel caso in cui le analisi del Comune confermino l'adeguatezza dell'attuale contingente taxi, anche tramite l'attivazione di licenze temporanee o di tipo stagionale – particolarmente idonee nel caso di comuni a vocazione turistica stante la necessità di affrontare adeguatamente i picchi di domanda dovuti alle presenze turistiche che si concentrano soltanto in determinati periodi dell'anno¹ – si invita a valutare l'adozione di misure per un soddisfacimento più efficiente ed efficace delle esigenze di domanda, anche delle persone a mobilità ridotta (di seguito: PMR). Con riferimento al taxi ad uso collettivo, constatata l'assenza di un servizio di taxi *sharing* e considerato quanto evidenziato dal Comune nella nota di riscontro in merito alla motivazione della mancata attivazione, si invita il Comune a valutare l'opportunità di avviare una sperimentazione di tale tipologia di servizio, abilitando le licenze attive, anche solo in specifici periodi dell'anno (ad esempio, in estate)/fasce orarie della giornata (ad esempio, serale), con l'obiettivo di ottimizzare l'utilizzo del parco autovetture taxi, favorendo il decongestionamento del traffico veicolare e riducendo l'impatto ambientale, e di incentivare l'uso del servizio taxi da parte degli

¹ Cfr. Classificazione dei comuni in base alla densità turistica, ISTAT, gennaio 2022.

utenti, riducendo i costi a carico dei singoli passeggeri tramite la condivisione della corsa. In tal modo, il Comune potrà meglio valutare la domanda di servizi taxi *sharing* e considerare l'opportunità di rendere permanenti, anche ampliandone la portata, le misure adottate in tal senso. In caso di modifica del contingente, la cui istruttoria dovrà essere sviluppata secondo le previsioni del punto 4 delle Linee guida (prevedendo anche il coinvolgimento delle associazioni dei consumatori), si coglie l'occasione per rammentare che il Comune dovrà richiedere il parere preventivo dell'Autorità ai sensi dell'art. 37, lett. m) n. 1) del d.l. 201/2011.

Con riferimento alle analisi della domanda e dell'offerta di servizi taxi, le variabili individuate nel Regolamento appaiono adeguate; ad ogni modo, considerato che il Comune potrebbe dover svolgere nel prossimo futuro tali analisi ai fini della determinazione del numero di veicoli da adibire al servizio taxi e di NCC, si anticipa quanto segue, anche al fine di semplificare l'istruttoria per il rilascio del parere (*supra*) qualora dalle analisi emerga la necessità di modificare il contingente. A tal proposito, oltre alle variabili indicate nello schema di regolamento e ai criteri previsti all'art. 4 della delibera del Consiglio regionale Toscana n. 131 del 1° marzo 1995 – avente ad oggetto l'approvazione dei criteri a cui i comuni debbono attenersi nella redazione dei regolamenti sull'esercizio dei servizi pubblici non di linea – si invita a considerare quanto rappresentato nelle Linee guida in materia di fattori di domanda e di offerta la cui valutazione, riferita – di norma - a un periodo prospettico di almeno 5 anni, consente di ottenere elementi per valutare il livello di adeguatezza dell'attuale offerta di taxi alla domanda, fermo restando la possibilità per i comuni con meno di 100.000 abitanti di svolgere analisi semplificate. Nel caso in cui, in esito alle analisi di domanda e di offerta, si opti per un adeguamento del contingente, le Linee guida prevedono che i comuni con meno di 100.000 abitanti possono ricorrere al “metodo comparativo con campioni di comuni aventi caratteristiche dimensionali e vocazione produttiva simili (con particolare riferimento alla categoria turistica di appartenenza e alla relativa densità turistica), anche sulla base dei dati pubblicati dall'Autorità sul proprio sito *web* o nell'ambito del Rapporto annuale”.

Si rileva, inoltre, l'utilità di prevedere un sistema di monitoraggio periodico e sistematico dei dati di domanda e di offerta, anche semplificato in considerazione della dimensione del Comune di Forte dei Marmi, che permetta di rilevare le richieste di servizio in base ed i tempi di attesa per gli utenti in diverse ore del giorno, in diversi giorni della settimana e periodi dell'anno. Gli esiti del monitoraggio costituiscono elementi fondamentali sui quali basare le valutazioni del Comune in merito alla rispondenza dell'offerta di taxi alle esigenze di mobilità dell'area di riferimento.

Peraltro, anche in linea con quanto indicato all'art. 3 della sopra citata delibera del Consiglio regionale Toscana n. 131/1995 al fine di assicurare una gestione uniforme e coordinata dei servizi non di linea, e in considerazione della vocazione turistica sia del Comune di Forte dei Marmi, sia del più ampio contesto nel quale si colloca, si invita a considerare la possibilità di promuovere, insieme ad altri comuni vicini, iniziative di aggregazione, individuando un bacino comprensoriale di traffico sovracomunale, al fine di perseguire la realizzazione di economie di scala nell'ambito della definizione del contingente taxi. Tali iniziative risultano particolarmente opportune laddove, in esito alle analisi di domanda, siano accertate comprovate e oggettive interdipendenze in termini di fabbisogno di mobilità degli utenti tra più territori limitrofi.

Lo schema di regolamento prevede uno specifico articolo dedicato al trasporto di soggetti con “ridotta capacità di deambulazione” (art. 30) nel quale viene specificato che il servizio taxi è accessibile a tale categoria di utenti e che rientra tra gli obblighi del tassista fornire assistenza per la salita e la discesa dal veicolo (come richiamato anche all'art. 24); l'art. 30 demanda all'amministrazione comunale la possibilità di istituire un apposito servizio taxi per il trasporto di soggetti con “ridotta capacità di deambulazione”, da svolgere anche con veicoli appositamente attrezzati. In generale, lo schema di regolamento in più punti (art. 17 e art. 30) chiarisce che le autovetture utilizzate per il servizio taxi devono essere adeguate al trasporto dei supporti necessari alle persone con “ridotta capacità di deambulazione”, quali carrozzelle pieghevoli, stampelle.

A riguardo, occorre che il Comune, nell'ambito delle analisi effettuate, rilevi la domanda di servizi taxi espressa dalle PMR, sia effettiva, sia potenziale – stimabile, ad esempio, considerando il numero di corse in base per indisponibilità del servizio a causa dell'assenza di vetture adibite al trasporto PMR – e, in esito

alle analisi per la definizione del contingente (*supra*), provveda, sulla base delle Linee Guida dell’Autorità (punto 25), a destinare una quota delle licenze al soddisfacimento delle esigenze delle PMR, prevedendo nell’organizzazione del servizio un’adeguata copertura in tutte le fasce orarie e in tutti i giorni della settimana, anche considerando la possibilità di attivare nuove licenze dedicate alle PMR, ai sensi di quanto disposto all’art. 14, comma 2, della legge quadro. Al fine di individuare la quota minima di licenze taxi per PMR, il Comune utilizza i dati quantitativi derivanti dalle analisi effettuate e, qualora non disponibili, adotta come riferimento altre fonti di dati, come l’incidenza sulla popolazione nazionale delle persone con limitazioni gravi nelle attività abitualmente svolte rilevata da indagini ISTAT e pari al 5%.

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

In base all’art. 21 dello schema di regolamento, i titolari delle licenze, tramite le loro organizzazioni di categoria, devono trasmettere al Servizio comunale che ha rilasciato il titolo un piano turni relativo al mese successivo, con il quale deve essere assicurata la presenza di un numero minimo di autovetture per ciascun turno (c.d. turnazione ordinaria), mentre non sono previsti riferimenti alla turnazione integrativa.

Al riguardo, **si invita il Comune a prevedere nel Regolamento la possibilità di introdurre turnazioni integrative**, soprattutto in occasione dello svolgimento di specifici eventi o in particolari giorni dell’anno che possano determinare un aumento temporaneo della domanda di mobilità. Inoltre, **in tal caso, sarà opportuno prevedere un sistema di monitoraggio finalizzato a raccogliere dati sulle modalità di svolgimento del servizio**, anche per verificare l’effettivo rispetto dei turni dichiarati.

Per quanto riguarda la previsione e la relativa diffusione di sistemi innovativi di acquisizione della chiamata, l’art. 21, comma 4 dello schema di Regolamento sancisce che *“non è consentita l’acquisizione della corsa mediante l’utilizzo di apparecchiature telefoniche private e/o portatili o altri dispositivi tecnologici, se non come evoluzioni tecnologiche dei servizi centralizzati chiamate taxi, preventivamente autorizzati”*, mentre l’art. 23 prevede che *“Il servizio taxi può svolgersi avvalendosi di un servizio centralizzato per le chiamate taxi o di altri dispositivi tecnologici idonei allo scopo e conformi alle normative in vigore, a cui debbono risultare collegati tutti i veicoli adibiti al servizio autorizzati”*.

Inoltre, l’art. 7, comma 5, prevede che *“La prenotazione del servizio di Taxi è vietata. La prenotazione di chiamata è consentita quando è indirizzata al servizio centralizzato per le chiamate taxi previsto dal presente Regolamento”*.

Al riguardo, oltre a rilevare lo scarso coordinamento tra gli articoli sopra citati, si prescrive di riformulare gli articoli richiamati e in generale lo schema di regolamento sulla base delle Linee Guida dell’Autorità dal punto 43 al punto 46, in quanto la previsione di determinate modalità di richiesta del servizio non deve comunque limitare eventuali ulteriori sviluppi quali l’introduzione di nuovi canali di acquisizione delle corse che consentano un ulteriore efficientamento del servizio. Nel corso della propria attività consultiva, l’Autorità ha più volte avuto modo di osservare le criticità, sia sul piano della legittimità, sia sotto il profilo concorrenziale, scaturenti da discipline regolamentari o convenzionali che vincolano il tassista ad avvalersi del servizio di radio-telefono gestito dalle cooperative o consorzi radio-taxi, senza peraltro prevedere, o addirittura in taluni casi espressamente escludendo, la possibilità di utilizzare altri sistemi di intermediazione tra domanda e offerta di mobilità.

Si richiamano, sul tema, oltre alle citate Linee Guida, anche i precedenti pareri rilasciati a diversi Comuni nei quali il tema è stato analiticamente illustrato (pareri n. 6/2018 <https://www.autoritatrasporti.it/pareri/parere-n-6-2017-2/>, n. 7/2018 <https://www.autorita-trasporti.it/pareri/parere-n-7-2018/>, n. 8/2018 <https://www.autorita-trasporti.it/pareri/parere-n-8-2018/>, n. <https://www.autorita-trasporti.it/pareri/parere-n-9-2020/>, n. 10/2020 <https://www.autorita-trasporti.it/pareri/parere-n-10-2020/>).

Sul tema è peraltro intervenuta anche la Commissione UE che nella già citata e recentissima Comunicazione, al paragrafo A dedicato a “Sintesi storica e sviluppi recenti”, ha affermato quanto segue: *“In linea generale le*

applicazioni di chiamata sugli smartphone hanno migliorato la qualità e l'efficienza delle modalità di erogazione dei servizi di taxi e NCC. La riduzione dei prezzi e la possibilità di prenotare NCC e taxi online grazie alle applicazioni che utilizzano i servizi di geolocalizzazione sono state accolte favorevolmente dagli utenti e hanno innescato un aumento della domanda” e, al paragrafo D recante “La necessità di una regolamentazione del mercato”) ha sostenuto che “[i] quadri normativi dovrebbero permettere di sfruttare appieno i vantaggi offerti dalla digitalizzazione e da altre tecnologie innovative, che porteranno ad aumenti di efficienza quali un miglior utilizzo del veicolo, tempi di attesa più brevi e la riduzione dei chilometri percorsi senza passeggeri a bordo”.

In questa prospettiva, anche la previsione dell'art. 21, comma 4 che richiede una “autorizzazione” per l'utilizzo di dispositivi tecnologici per l'acquisizione delle corse pare non giustificata né proporzionata. Sempre la Comunicazione della Commissione UE al paragrafo C recante “La prospettiva europea sul trasporto di passeggeri su richiesta” chiarisce che “(...) i servizi di trasporto rientrano nell'ambito della libertà di stabilimento sancita dall'articolo 49 TFUE. Tale articolo osta ad ogni provvedimento nazionale che, pur se applicabile senza discriminazioni in base alla cittadinanza, possa ostacolare o scoraggiare l'esercizio, da parte dei cittadini comunitari, della libertà di stabilimento. Ciò significa che alcune norme adottate dagli Stati membri e applicabili ai tassisti e ai conducenti di NCC e agli operatori di taxi e NCC possono costituire restrizioni alla libertà di stabilimento. Gli Stati membri possono tuttavia giustificare le restrizioni alla libertà di stabilimento sulla base di obiettivi legittimi (motivi imperativi di interesse generale), a condizione che tali restrizioni siano non discriminatorie, siano atte a garantire la realizzazione dell'obiettivo perseguito e non vadano oltre quanto necessario al raggiungimento dello stesso”.

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

L'articolo 31 del nuovo schema di regolamento disciplina il sistema tariffario del Comune. In particolare, il comma 1, riprendendo quanto sancito dall'art. 13 della L. 21/1992, prevede che “Il servizio taxi si effettua a richiesta diretta dal trasportato, dietro pagamento di un corrispettivo calcolato con tassometro omologato, sulla base di tariffe determinate con apposita delibera della giunta comunale”, richiamando a tal proposito la struttura tariffaria prevista dalla stessa legge quadro (tariffazione a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per il servizio extraurbano).

Al riguardo, in merito ai principi fondamentali per la determinazione delle tariffe, si invita il Comune a tener conto di quanto previsto dal punto 48 delle Linee guida, oltreché dall'art. 7 della delibera del Consiglio regionale Toscana n. 131/1995.

Sul punto si rammenta che in occasione della determinazione dell'aggiornamento tariffario, prima della formale adozione del relativo provvedimento di approvazione da parte di codesto ente, dovrà essere richiesto specifico parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera m) del d.l. 201/2011. Si precisa, inoltre, che nell'ambito della relativa istruttoria dovranno essere adeguatamente coinvolti tutti i soggetti portatori di interessi come previsto dal punto 51 delle Linee guida.

Inoltre, si prescrive di indicare nello schema di Regolamento la frequenza periodica di aggiornamento delle tariffe, di norma pari a cinque anni, ove non ricorrano incrementi imprevedibili di particolare entità dei costi del servizio sopportati dagli operatori che rendano necessari interventi urgenti prima del termine del periodo previsto, da definire tenendo conto anche della necessità di garantire il principio di accessibilità del servizio taxi. Ai fini dell'aggiornamento delle tariffe, si suggerisce di considerare tra le variabili la variazione del costo della vita (con riferimento all'indice Istat FOI e IPCA), la variazione dei costi di produzione del servizio, oltre alla variazione della qualità del servizio erogato.

Il successivo comma 4 dell'art. 31 dello schema di regolamento si occupa della disciplina dei supplementi tariffari, prevedendo che debbano essere stabiliti con apposita delibera della Giunta nei seguenti casi: maggiorazione in percentuale per il servizio notturno e per il servizio festivo, supplemento sulla corsa dal

quinto cliente sulla stessa vettura ove consentito, supplemento bagaglio, supplemento per il trasporto animali.

In proposito, si valuta positivamente l'individuazione di un numero limitato di casi in cui possono essere previsti supplementi già nell'ambito dello schema di regolamento per l'esercizio del servizio taxi.

Al comma 5 dell'art. 31 lo schema di regolamento prevede la possibilità per il Comune di introdurre tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, agevolati per particolari categorie di utenti o per determinati periodi, sentite le Associazioni di categoria. Al riguardo, **in caso di adozione delle menzionate tariffe, si richiama il punto 67 delle Linee guida, rammentando che esse dovranno essere più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili attraverso l'applicazione delle tariffe a consumo, e dovranno essere definite sulla base di apposite simulazioni e riguardare le tratte più frequentate e i luoghi maggiormente rilevanti del territorio comunale o sovracomunale.**

Si reputa, inoltre, positivamente quanto previsto dall'art. 31, comma 6, il quale prevede l'obbligo per i conducenti del servizio taxi di accettare, per il pagamento del servizio, le carte di credito ed altre eventuali forme di pagamento alternative rispetto al contante, in conformità alla normativa vigente.

Con riferimento alla possibilità di applicare sconti da parte del singolo tassista, l'ultimo comma del citato articolo prevede che *"In nessun caso la determinazione del corrispettivo del servizio taxi è concordato tra l'utente e il vettore"*. **Al riguardo, si osserva che le tariffe stabilite in via amministrativa non sono da intendersi come importi fissi, ma come importi massimi, con la conseguenza che il prezzo del servizio è liberamente suscettibile di riduzione rispetto alla tariffa risultante dal tassametro e, pertanto, si rende necessario modificare l'art. 31, comma 7, nel senso indicato.**

In relazione alla pubblicazione del tariffario, si rileva positivamente l'obbligo (art. 24) di esporre in modo ben visibile all'interno, nella parte posteriore del veicolo, un estratto del tariffario timbrato dall'Ufficio competente, almeno in due lingue (italiano ed inglese), oltre a renderlo leggibile, tramite un sistema di scrittura tattile a rilievo, dai non vedenti e ipovedenti; l'estratto del tariffario esposto sul veicolo contiene il numero della licenza, l'indirizzo *e-mail*, nonché il numero telefonico dell'Ufficio del settore competente a cui rivolgersi per eventuali reclami relativi alla prestazione del servizio.

In proposito, si ritiene altresì opportuno che il Comune inserisca anche nello schema di regolamento il riferimento allo specifico ufficio cui gli utenti possono inviare reclami/segnalazioni, unitamente alla relativa *e-mail* e numero telefonico.

Oltre a quanto fin qui rappresentato, **si prescrive di pubblicare il tariffario sul sito web istituzionale del Comune, nonché di renderlo disponibile nei punti di maggiore attrazione turistica.**

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

Ai fini di un miglioramento degli aspetti qualitativi del servizio, è da valutare positivamente l'istituzione della Commissione consultiva comunale per l'esercizio del Servizio Pubblico di Trasporto non di linea di cui all'art. 8 dello schema di regolamento con il compito, tra l'altro, di promuovere indagini di *customer satisfaction* e di controllo sulla regolarità ed efficienza dell'espletamento del servizio taxi.

Inoltre, si reputa opportuno che il Comune favorisca l'adozione della carta della qualità del servizio taxi contenente *standard* di qualità misurabili, riguardanti sia i veicoli, sia i conducenti (cfr. punto 79 delle Linee guida).

Per quanto concerne i criteri selettivi di accesso ai concorsi per l'assegnazione delle licenze per l'esercizio del servizio taxi, l'art. 10 dello schema di regolamento prevede la modalità del concorso per titoli ed esami; nell'ambito delle Linee guida, tale modalità è ritenuta come quella che maggiormente garantisce i principi di trasparenza e imparzialità della procedura, nonché la qualità del servizio offerto.

Al riguardo, tra i titoli oggetto di valutazione ai sensi dell'art. 14, comma 1 dello schema di regolamento, viene considerata l'idoneità professionale conseguita a norma della vigente legge regionale, che costituisce già un

requisito indispensabile per l'iscrizione nel ruolo in virtù dell'art. 5 della legge regionale n. 67/1993, a sua volta necessaria per la partecipazione ai bandi di concorso per l'assegnazione delle licenze.

E' pertanto, necessario modificare l'art. 14, comma 1, lett. a) dello schema di regolamento, in quanto il possesso dell'idoneità professionale costituisce requisito di partecipazione e non può quindi essere previsto dal bando tra i titoli oggetto di valutazione.

In relazione ai contenuti del bando di concorso, l'art. 13 prevede che siano elencate le eventuali prove d'esame, lasciando, ai sensi del successivo art. 14, alla Commissione di concorso la facoltà di prevedere un esame di idoneità che valuti la conoscenza del regolamento sull'esercizio del servizio taxi, la toponomastica del Comune, la conoscenza pratica delle lingue straniere.

Sul punto si richiama la Comunicazione della Commissione CE che con riferimento ai requisiti necessari per il rilascio della licenza raccomanda che essi siano semplici e limitati a quanto necessario alla fornitura del servizio di trasporto passeggeri rispecchiando le esigenze attuali. **Si ritiene utile, pertanto, che, nell'ambito dei contenuti del bando di concorso (art. 13 dello schema di regolamento), sia prevista la conoscenza della lingua inglese di base come materia d'esame obbligatoria, e si invita il Comune a valutare l'opportunità di inserire la conoscenza della normativa di settore, dei luoghi di maggiore interesse turistico, la capacità di gestire le applicazioni di navigazione, la conoscenza delle tecniche di primo soccorso e delle norme comportamentali in caso di incidente.** La conoscenza di una seconda lingua straniera potrebbe essere valutata come titolo preferenziale, in considerazione della forte vocazione turistica del territorio di riferimento.

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, è trasmesso al Comune di Forte dei Marmi e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 7 aprile 2022

Il Presidente
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)