

Parere al Comune di Forlì sul “Testo unificato delle norme regolamentari per l’esercizio delle funzioni comunali in materia di attività economiche (Codice VI)”, con riferimento alla Parte IV (“Professioni artigiane e di servizio”), Titolo I (“Esercizio del servizio di taxi e di noleggio con conducente mediante autovettura”), 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 23 febbraio 2023

premessi che:

- L’Autorità ha ricevuto dal Comune di Forlì (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 138468 del 29/11/2022 (prot. ART n. 25264/2022 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 Testo unificato delle norme regolamentari per l’esercizio delle funzioni comunali in materia di attività economiche (Codice VI), e in particolare alla Parte IV, intitolata alle “Professioni artigiane e di servizio”, Titolo I, rubricato “Esercizio del servizio di taxi e di noleggio con conducente mediante autovettura” (di seguito: schema di Regolamento), modificativo del testo approvato con deliberazione consiliare n. 38 dell’11 marzo 2014, con espresso riferimento ad alcune specifiche modifiche introdotte dallo schema di Regolamento;
- successivamente a tale richiesta, si è avviata una fase di interlocuzione, con nota di cui al prot. ART n. 26419/2022 del 15 dicembre 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. 6339 del 18/01/2023, acquisita in pari data al prot. ART n. 847/2023 (di seguito: nota di riscontro o nota n. 847/2023). Nel corso di tale fase interlocutoria, sono stati forniti specifici chiarimenti, in particolare, relativamente ai seguenti aspetti:
 - numero totale di licenze taxi abilitate appositamente per l’utilizzo di veicoli attrezzati per il trasporto di Persone a Mobilità Ridotta (PMR);
 - regolamentazione sulla pubblicità richiamata dallo schema di Regolamento, unitamente all’utilizzo di sistemi digitali per l’accesso ai servizi di chiamata, prenotazione e pagamento del servizio taxi;
 - strumenti individuati e adottati per monitorare qualità, regolarità ed efficienza del servizio;

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni riferite all’intero schema regolamentare.

I. Inquadramento giuridico

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:
 1. 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;
 2. 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;
 3. 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;
 4. 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.*

Nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 4 febbraio 2022 è stata pubblicata 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), che recepiscono gli orientamenti dell'Autorità già espressi nell'Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento

sull'autotrasporto di persone non di linea, nonché nella nota dell'Autorità del 16 luglio 2020 indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome in merito all'uso dei sistemi di connettività via web e all'impiego delle nuove tecnologie per favorire l'intermediazione tra domanda e offerta di taxi. 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 elementi 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 sullo schema di Regolamento finalizzati a migliorare la qualità e l'efficacia del servizio 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 98 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. Si raccomanda, pertanto, di citare tale importante riferimento normativo.

Nel seguito si esprimono le osservazioni sul documento sottoposto all'Autorità in relazione agli ambiti di competenza individuati dall'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. n. 201/2011 e segnatamente:

- 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

L'art. 128 dello schema di Regolamento individua il numero di licenze e autorizzazioni presenti nel Comune di Forlì per l'esercizio del servizio taxi e per il servizio di noleggio con conducente.

In particolare, sono previste 28 licenze per l'esercizio del servizio taxi con autovettura e 18 autorizzazioni per lo svolgimento del servizio di noleggio con conducente mediante autovettura, di cui 3 destinate espressamente al trasporto di persone disabili, mentre non sono previste licenze per l'esercizio del servizio taxi appositamente destinate al trasporto di persone disabili.

Inoltre, l'art. 124 dello schema di Regolamento, rubricato "*Trasporto delle persone disabili*" prevede al comma 1 che "*Il conducente del veicolo ha l'obbligo di prestare l'assistenza necessaria per l'accesso all'autovettura da parte dei soggetti disabili e per la sistemazione degli eventuali mezzi necessari alla loro mobilità*" e al comma 2 che "*I veicoli in servizio di taxi e di noleggio con conducente, **appositamente***

attrezzati, debbono esporre, in corrispondenza della relativa porta di accesso, il simbolo di accessibilità, ai sensi delle norme vigenti” [enfasi aggiunta].

Dalla lettura del combinato disposto degli articoli dello schema di Regolamento, si evince, da un lato che il Comune ha astrattamente previsto la possibilità che siano presenti veicoli in servizio taxi appositamente attrezzati per il trasporto di persone disabili, ma, dall'altro, non risulta avere in concreto determinato il numero di licenze taxi dotate dei suddetti veicoli attrezzati per l'incarozzamento.

Al riguardo, nell'ambito delle Linee guida dell'Autorità, al fine di garantire l'inclusività sociale del servizio taxi, si evidenzia, al punto 25, l'opportunità di destinare una quota delle licenze al soddisfacimento delle esigenze delle persone a mobilità ridotta (PMR), prevedendo nell'organizzazione del servizio un'adeguata copertura in tutte le fasce orarie e in tutti i giorni della settimana attraverso anche una adeguata modulazione dei turni e distribuzione nelle aree di stazionamento. A tal fine, nelle citate Linee Guida si prevede che il Comune individui, sulla base di dati quantitativi derivanti da indagini e studi effettuati, la soglia minima di licenze taxi per PMR; qualora non disponga di dati quantitativi sulla base dei quali definire la soglia minima, l'Ente può fare riferimento ad altre fonti di dati quali, a titolo esemplificativo, l'incidenza sulla popolazione nazionale delle persone con limitazioni gravi nelle attività abitualmente svolte rilevata da indagine ISTAT e pari al 5%. Inoltre, una volta individuata la soglia minima, qualora sulla base delle verifiche condotte sull'offerta potenziale (si vedano a tal proposito il punto 16 e seguenti delle Linee guida) emerga l'impossibilità di soddisfare le esigenze delle PMR nell'ambito delle licenze già attive, l'Ente dovrà opportunamente valutare l'attivazione di nuove licenze dedicate alle PMR.

Si invita, pertanto, il Comune ad effettuare opportune verifiche sull'offerta potenziale (punto 16 e seguenti delle Linee guida) anche sondando, attraverso una consultazione, la disponibilità dei titolari delle licenze vigenti ad abilitare le proprie autovetture al trasporto PMR. A valle di tale consultazione, qualora emerga l'impossibilità di soddisfare le esigenze delle PMR nell'ambito delle licenze già attive sulla base del punto 25 delle Linee Guida, il Comune dovrà valutare l'opportunità di attivare nuove licenze dedicate alle PMR tenendo conto degli esiti delle analisi di domanda effettuate, con particolare riferimento alla domanda espressa dalle PMR, sia effettiva, sia potenziale, stimabile, ad esempio, considerando il numero di corse inevase per indisponibilità del servizio a causa dell'assenza di vetture adibite al trasporto PMR. Conseguentemente, si rende opportuno che il Regolamento espliciti la previsione di un contingente minimo di licenze con autovetture attrezzate all'incarozzamento.

Più in generale, allo scopo di garantire nel tempo la rispondenza dell'offerta del servizio alle comprovate e oggettive esigenze di mobilità relative all'area comunale di riferimento, anche alla luce di quanto espresso nella nota di riscontro dall'Amministrazione comunale in tema di monitoraggio della qualità¹ e dell'efficienza del servizio, **si rende opportuno che il Comune disciplini nel Regolamento del servizio un sistema di monitoraggio periodico e sistematico della domanda e dell'offerta, adeguato alle caratteristiche dei servizi interessati e dell'area di riferimento secondo quanto previsto dal punto 32 delle Linee guida**, anche attraverso lo sviluppo e/o l'utilizzo di tecnologie innovative, che permettono di raccogliere ed elaborare grandi quantità di dati.

Con lo scopo di garantire le finalità sopra descritte, **si ritiene necessario che il Comune preveda appositi obblighi di trasmissione periodica dei dati sopra richiamati in capo ai soggetti detentori degli stessi**, valutando l'eventuale definizione di un apposito protocollo con gli organismi associativi dei tassisti operanti sul territorio comunale nel quale siano specificati i dati di cui il Comune necessita per le proprie valutazioni e la periodicità di trasmissione. Tali obblighi di trasmissione dei dati in capo agli organismi associativi dei tassisti dovranno essere adeguatamente definiti nel Regolamento e corredati da un adeguato sistema di *enforcement* in caso di mancata ottemperanza.

¹ Per gli aspetti qualitativi, si rimanda al punto 4 del presente parere rubricato "qualità dell'offerta".

Si valuta poi positivamente la previsione di cui all'art. 116 dello schema di Regolamento, che consente l'attivazione di turnazioni integrative in aggiunta a quelle ordinarie anche attraverso l'utilizzo di sostituti alla guida.

Tale previsione si configura come una misura di flessibilità che ha la funzione di garantire un'efficiente gestione del servizio, consentendo di affrontare adeguatamente i picchi di domanda, anche legati a eventi straordinari, e di assicurare un servizio rispondente alle effettive esigenze di mobilità.

Tuttavia, quale ulteriore misura di flessibilità, **si raccomanda di inserire nello schema di Regolamento la possibilità di rilasciare licenze temporanee o stagionali ai sensi di quanto previsto dall'art. 6, comma 1, lett. c) del d.l. 4 luglio 2006, n. 223 e s.m.i. da attivare sulla base dei presupposti sopra richiamati e descritti nelle linee guida (punti 19-21).**

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

L'art. 126 comma 1 dello schema di Regolamento prevede che *“Il servizio di taxi è regolato, di norma, da turni ed orari stabiliti in via autonoma dalla categoria, sulla base di un calendario di turnazione semestrale contenente il livello minimo di servizio che gli operatori devono osservare (cosiddetta turnazione obbligatoria)”*, mentre il successivo comma 4 consente, ove si rivelasse necessario, la possibilità di prevedere turnazioni integrative, che dovranno essere svolte da sostituti alla guida, in possesso dei requisiti morali e professionali.

Al riguardo, si raccomanda al Comune di 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 i canali di acquisizione delle corse, l'art. 101, comma 3 dello schema di Regolamento sancisce che *“è consentito l'accesso al servizio di taxi anche al di fuori dei luoghi di stazionamento (piazza o altro luogo pubblico), con richiesta a vista o con altro mezzo di comunicazione, secondo la regolamentazione sulla pubblicità”*, senza un espresso riferimento ai servizi di intermediazione tra domanda e offerta mediante piattaforme tecnologiche.

Tenuto conto dell'importanza della necessità di favorire un adeguamento costante del servizio taxi all'evoluzione tecnologica – sottolineata dallo stesso Comune nella nota di riscontro – e richiamati al riguardo i punti 43-44 delle Linee Guida, nonché la Comunicazione della Commissione Europea citata in premessa - ove si evidenzia che *“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”* - **si raccomanda al Comune di modificare l'art. 101 co. 3 dello schema di Regolamento in modo da esplicitare la possibilità di accedere al servizio taxi anche tramite applicazioni su piattaforme digitali volte a favorire l'intermediazione tra domanda e offerta del servizio stesso.**

Si valuta infine positivamente il nuovo art. 129 dello schema di Regolamento, che consente la possibilità a tutti i titolari di licenza di cui all'art. 7 della l. 21/1992 - e non più solo alle rispettive associazioni - di stipulare convenzioni con soggetti terzi, pubblici e privati, al fine di pattuire condizioni particolari di effettuazione del servizio.

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

L'art. 125 dello schema di Regolamento contiene la disciplina in materia di tariffe.

Preliminarmente, si osserva che il Comune di Forlì ha approvato in data 30 marzo 2022 l'adeguamento delle tariffe del servizio taxi con la Deliberazione della Giunta Comunale n. 97/2022. Nel testo della Delibera, peraltro adottata senza richiedere parere preventivo all'Autorità, si legge che *"(...) al momento attuale, non sono previsti parametri normativi per poter commisurare gli adeguamenti tariffari, e ritenuto, pertanto, di stimare congrui gli incrementi richiesti, tenuto conto che le suddette modifiche tariffarie sono motivate dall'aumento dei costi di esercizio del servizio, con particolare riferimento ai costi previdenziali, assicurativi, carburante, manutenzione, come risulta dalle verifiche effettuate su alcune voci di prezzi di consumo, negli anni 2016 – 2021"*. A tal riguardo occorre precisare che, diversamente da quanto sopra riportato, al momento dell'adozione della suddetta delibera erano già in vigore, seppur da pochi giorni, le più volte citate Linee Guida dell'Autorità che recano specifiche indicazioni anche sulla tematica tariffaria. **Per i prossimi adeguamenti si rende pertanto necessario che il Comune richieda espresso parere all'Autorità potendo beneficiare delle indicazioni da quest'ultima fornite.**

Tornando all'esame dello schema di regolamento, si osserva che il citato articolo 125 individua la Giunta Comunale, quale soggetto competente all'adozione delle tariffe, prevedendo altresì che le stesse debbano essere stabilite in relazione ai costi del servizio localmente risultanti (spese assicurative, di carburante, di manutenzione, di personale, d'ammortamento e di remunerazione del capitale investito), nonché sulla base di eventuali disposizioni provinciali in materia.

Al riguardo, si ritiene corretta l'indicazione delle voci di costo e di remunerazione del capitale investito che devono essere ritenute ammissibili ai fini della determinazione delle tariffe in materia taxi. D'altra parte, si ritiene opportuno che il Comune tenga conto altresì 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, come previsto al punto 49 delle Linee guida. A tal fine, il Comune dovrà valutare di prevedere tariffe differenziate, sulla base di apposite analisi sulla disponibilità a pagare delle diverse categorie di utenti (da rilevare tramite apposite indagini e metodologie o anche utilizzando variabili quali il reddito medio della popolazione come *proxy* per la relativa stima).

L'attuale schema di Regolamento non contiene però alcuna disposizione sulla periodicità dell'aggiornamento tariffario, per cui, in ossequio a quanto previsto dal punto 60 delle Linee Guida, **si prescrive di inserire nel nuovo schema la previsione della periodicità dell'aggiornamento medesimo.**

L'articolo citato inoltre prevede che possano *"essere stabilite, con appositi provvedimenti, particolari riduzioni tariffarie a favore di determinate fasce di utenza, anche in relazione a forme innovative del servizio"*. In proposito, si osserva che ogni eventuale riduzione tariffaria deve essere adeguatamente pubblicizzata nel tariffario.

Al fine di dare diretta attuazione al principio fissato dall'art. 37, comma 2, lett. m), numero 3), del d.l. 201/2011, volto a consentire una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, 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 tassometro, e, pertanto, si rende necessario introdurre nel Regolamento una disposizione in tal senso orientata.

In relazione alle norme comportamentali, l'art. 123 non disciplina il caso di rifiuto da parte dei tassisti dei pagamenti elettronici. A tale riguardo, anche tenuto conto di quanto indicato, *inter alia*, al punto 59 delle Linee Guida, **si prescrive al Comune di inserire, al secondo comma dell'articolo citato nell'ambito del quale sono descritti i divieti cui sono soggetti gli esercenti del servizio, anche il divieto di rifiutare il pagamento della tariffa tramite carte di debito e/o credito, nonché altre eventuali forme di pagamento alternative rispetto all'utilizzo di contante, in conformità alla normativa vigente.**

In relazione alla pubblicazione del tariffario, a garanzia della trasparenza, **si prescrive al Comune di inserire nel nuovo schema di Regolamento l'obbligo di esporre in modo ben visibile all'interno del veicolo e, precisamente nella parte posteriore utilizzata dai passeggeri, un estratto del tariffario timbrato dall'Ufficio competente, almeno in due lingue (italiano ed inglese), che risulti anche leggibile, tramite un sistema di scrittura tattile a rilievo, dai non vedenti e ipovedenti**; l'estratto del tariffario esposto sul veicolo dovrà contenere 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 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 infine di pubblicare l'estratto del regolamento e il tariffario sul sito *web* istituzionale del Comune in un'apposita sezione, nonché di rendere disponibile il tariffario nei punti di maggiore attrazione turistica.**

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

Anche ai fini di un miglioramento degli aspetti qualitativi del servizio, è **necessario istituire la Commissione consultiva comunale per l'esercizio del Servizio Pubblico di Trasporto non di linea con funzioni di analisi preventiva delle modifiche regolamentari che possano incidere sull'organizzazione e sullo svolgimento dei servizi pubblici non di linea e nell'ambito della quale è di fondamentale importanza che trovino adeguata rappresentanza anche le associazioni degli utenti del servizio** (cfr. articolo 4, comma 4 della Legge 21/1992 e s.m.i.).

Ai fini del monitoraggio della qualità e dell'efficienza del servizio, inoltre, il Comune ha fatto presente nella nota di riscontro che *"l'Amministrazione si sta adoperando per istituire un sistema di monitoraggio dotandosi degli strumenti più consoni alla propria struttura organizzativa e alle esigenze del territorio, secondo le indicazioni impartite nelle recenti linee guida in materia di taxi approvate con deliberazione n. 46/2022"*. **Al riguardo, si reputa opportuno che il Comune favorisca quanto prima 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. 105 del nuovo schema di Regolamento prevede esclusivamente la modalità del concorso per titoli.

In proposito, si ritiene maggiormente rispondente ai principi di trasparenza ed imparzialità della procedura, nonché di qualità del servizio offerto la modalità del concorso per titoli ed esami, in quanto questa consente di valutare specificatamente la formazione professionale degli operatori, con particolare riferimento alla sicurezza stradale, alla conoscenza delle lingue straniere, oltre che alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore.

In relazione ai contenuti del bando di concorso, si richiama ad ogni modo la citata Comunicazione della Commissione Europea 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. 106 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.

Ciò detto, si prescrive di modificare l'articolo citato in modo tale da individuare quale modalità di concorso la selezione per titoli ed esami.

Si valutano infine positivamente le disposizioni di cui all'art. 119, commi 3 e 4 dello schema di Regolamento, dove viene prevista l'applicazione ai veicoli adibiti a servizio taxi delle disposizioni antinquinamento, nonché l'obbligatorietà di immatricolare autovetture a basso impatto ambientale, con adeguati poteri di controllo sul rispetto di tali prescrizioni in capo al Soggetto competente (art. 121 comma 5).

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, affinché il Comune di Forlì ottemperi alle prescrizioni ivi contenute, è trasmesso all'ente stesso e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 23 febbraio 2023

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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