

Parere al Comune di Sulmona sul Regolamento comunale per l'esercizio del trasporto pubblico non di linea a mezzo taxi, 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 9 marzo 2023

premesse che:

- l'Autorità ha ricevuto dal Comune di Sulmona (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 0052827 del 9 dicembre 2022 (prot. ART n. 25990/2022 in pari data) la richiesta di parere preventivo 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, con riferimento allo schema di "Regolamento comunale per l'esercizio dei servizi pubblici di trasporto non di linea – taxi" (di seguito: schema di regolamento);
- successivamente a tale richiesta, si è avviata una fase di interlocuzione, con nota di cui al prot. ART n. 386/2023 del 10 gennaio 2023, nel corso della quale il Comune, riscontrando le richieste istruttorie degli Uffici, ha integrato la documentazione prodotta con la nota prot. n. 4210 del 30 gennaio 2023, acquisita in pari data al prot. ART n. 1443/2023 (di seguito: nota di riscontro). Nel corso di tale fase interlocutoria, sono stati forniti specifici chiarimenti, in particolare, relativamente ai seguenti aspetti:
 - informazioni generali sull'organizzazione del servizio (numero complessivo delle licenze taxi, numero di taxi attrezzati per persone a mobilità ridotta, attivazione del servizio *taxi sharing*, tariffario vigente);
 - strumenti adottati al fine di incrementare la qualità del servizio, quali la carta della qualità vigente, indagini di *customer satisfaction*;
 - strumenti adottati per la verifica dell'adeguatezza del servizio alle esigenze di domanda e garantirne la regolarità (ad esempio, istituzione del comitato permanente di monitoraggio ex art. 6, comma 1, lettera g) del d.l. 223/2006);

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

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.

L'Autorità esprime di seguito le proprie osservazioni suddivise secondo le tematiche di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), numeri da 1 a 4, del d.l. n. 201/2011 e segnatamente su:

1. contingente/incremento del numero delle licenze taxi;
2. organizzazione del servizio taxi;
3. struttura tariffaria;
4. miglioramento della qualità di offerta del servizio.

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

L'art. 5 dello schema di regolamento, prevede, al comma 3, che il numero di auto pubbliche destinate al servizio resti fissato nel numero di 15, come originariamente definito con deliberazione del Consiglio comunale n. 125/C del 6/6/1974, nelle more della rideterminazione del numero delle licenze da parte dell'organo consiliare, che dovrà avvenire prendendo in considerazione 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.

Dalle informazioni rese disponibili dall'Amministrazione comunale con la nota di riscontro risulta che il servizio taxi non è attualmente operante *"in quanto le ultime licenze attive sulle 15 stabilite nell'organico sono state revocate (...)"*. In via preliminare, si osserva che le sopra citate variabili - individuate dal Comune ai fini dell'istruttoria diretta a quantificare il numero di licenze da rilasciare per soddisfare la domanda, per la riattivazione, a regime, del servizio taxi - pur contemplando alcuni elementi essenziali per il corretto dimensionamento del contingente, non coincidono con quelle indicate dall'Autorità nell'ambito delle Linee guida. Ad. es., per quanto riguarda la domanda (punto 9 delle Linee guida), è opportuno considerare, oltre alla presenza di nodi di interscambio, anche il movimento di passeggeri in tali nodi, e, per quanto attiene la presenza di attività turistiche, anche l'intensità dei movimenti turistici; relativamente all'offerta (punto 16), è opportuno considerare, ove possibile, il livello di integrazione anche tariffaria tra servizi di linea ed a chiamata e le eventuali politiche di programmazione dell'offerta.

Si invita, pertanto, il Comune ad allineare le variabili previste dall'art. 5 dello schema di regolamento a quanto indicato nelle citate Linee guida riguardo ai fattori di domanda e di offerta, tenendo conto dei punti 3 e 17, ove si prevede la possibilità per i comuni con meno di 100.000 abitanti di svolgere analisi semplificate per motivare l'esigenza di incrementare il contingente taxi.

Al fine di assicurare prontamente il livello essenziale di offerta del servizio taxi necessario all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, si sollecita il Comune a procedere quanto prima al rilascio di licenze previa quantificazione del contingente da eseguirsi mediante un'istruttoria che tenga conto delle variabili sopra descritte.

Tuttavia, stante la situazione attuale di totale assenza del servizio, il Comune potrà valutare l'assegnazione, in una prima fase e previa acquisizione del parere preventivo dell'Autorità sul relativo schema di bando, di una

limitata parte del contingente come ad oggi individuato, prevedendo un periodo di sperimentazione durante il quale gli Uffici comunali potranno rilevare, sulla base del servizio attivato, dati utili alla predetta istruttoria anche mediante un apposito sistema di monitoraggio (infra). All'esito di tale istruttoria e alla quantificazione definitiva del contingente potranno essere bandite le eventuali ulteriori licenze a tempo indeterminato previa richiesta del parere preventivo dell'Autorità ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011.

Inoltre, in relazione a tale bando di concorso per la selezione degli aspiranti titolari di licenza, si invita, sin da ora, il Comune a tenere conto di quanto previsto ai Punti 93-95 delle Linee guida dell'Autorità nonché di quanto indicato *infra* al paragrafo 4 del presente parere.

Al fine di assicurare per il servizio taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, anche in relazione ad eventuali picchi di domanda concentrati in determinati periodi o a carattere stagionale, per i quali le misure di flessibilità adottabili a contingente invariato (quali ad esempio diversa programmazione del servizio, diversa turnazione, misure di flessibilità, abilitazione dei servizi in modalità *sharing*) non siano sufficienti a soddisfare la domanda eccedente, si **raccomanda di inserire nel Regolamento la possibilità di rilasciare 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.

Riguardo alle richiamate misure di flessibilità utilizzabili per esigenze contingenti, si constata l'assenza nello schema di Regolamento della disciplina della modalità *sharing* che potrebbe costituire un'ulteriore leva per rispondere ad incrementi eccezionali della domanda, legati ad eventi concentrati in determinati periodi o alla all'incremento stagionale dei flussi turistici. In proposito, **si invita il Comune a valutare l'opportunità di introdurre nel Regolamento la possibilità di attivazione anche temporanea** (stagionale o in determinate fasce orarie ad es. serali) **del taxi sharing**, definendo – direttamente nel testo regolamentare o rinviando ad un separato atto (ad esempio nella delibera della Giunta comunale con la quale si definiscono le tariffe) – le condizioni di esercizio di tale modalità di esecuzione del servizio anche in via sperimentale, con l'obiettivo di ottimizzare l'utilizzo del parco autoveicoli taxi, favorendo il decongestionamento del traffico veicolare e riducendo l'impatto ambientale, e di incentivare l'uso del servizio taxi da parte degli utenti, riducendo i costi a carico dei singoli passeggeri tramite la condivisione della corsa. In proposito si rinvia ai Punti 23-24 delle Linee guida.

Si evidenzia, inoltre, l'utilità di prevedere 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 – anche semplificato in considerazione della dimensione del Comune di Sulmona – 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 (Punti 32-33 delle Linee guida). I dati sulla domanda e l'offerta potranno essere acquisiti attraverso eventuale numero unico, e/o da tassametro, e/o presso i gestori di sistemi di intermediazione tra domanda e offerta di servizio taxi anche a mezzo piattaforme tecnologiche, e/o mediante verifiche presso gli stazionamenti. Poiché gli esiti del monitoraggio costituiscono elementi fondamentali sui quali basare le valutazioni in merito alla rispondenza dell'offerta di taxi alle esigenze di mobilità dell'area di riferimento, **si ritiene necessario che, nel rispetto delle normative in materia di tutela della riservatezza, il Comune stabilisca appositi obblighi di trasmissione periodica dei dati della domanda e dell'offerta, in capo ai soggetti detentori degli stessi, con previsione delle sanzioni applicabili in caso di inottemperanza.** Il sistema di monitoraggio dovrebbe essere esteso anche ai controlli sulla corretta applicazione del sistema tariffario vigente, sul regolare funzionamento del tassametro, circa l'adeguata esposizione del tariffario a bordo, da parte dei tassisti (punti 73-74 delle Linee guida). A tal proposito, **si raccomanda di prevedere che il tassametro mantenga in memoria, per un congruo periodo di tempo i dati inerenti alle attività di gestione del servizio** (ad esempio data e ora di inizio corsa, tempo di percorrenza, chilometri percorsi, costo totale corsa con supplementi) anche al fine di agevolare i controlli e le verifiche da parte del Comune sul rispetto delle norme Regolamentari eventualmente a seguito di eventuali contestazioni o segnalazioni da parte degli

utenti del servizio. Al tal fine si raccomanda al Comune di introdurre nell'art. 32 dello schema di Regolamento dedicato al tassmetro un'apposita previsione in tal senso.

Allo scopo di incrementare l'efficacia e l'efficienza del servizio, 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 reca uno specifico articolo dedicato al trasporto di soggetti con "ridotta capacità di deambulazione" (art. 30) nel quale si stabilisce che il servizio taxi è accessibile a tale categoria di utenti e si pone in capo al conducente l'obbligo di fornire assistenza per la salita e la discesa dal veicolo; la norma prevede altresì la possibilità, per l'Amministrazione comunale, di istituire un apposito servizio taxi per il trasporto di soggetti con "ridotta capacità di deambulazione" (o PMR), da svolgere anche con veicoli appositamente attrezzati. In generale, lo schema di regolamento in più punti (cfr. anche artt. 17 e 24) 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.

Al riguardo, occorre che il Comune, nell'ambito delle analisi effettuate per la definizione del contingente, rilevi la domanda di servizi taxi con veicoli appositamente attrezzati per persone a mobilità ridotta (PMR), sia effettiva che potenziale – stimabile, ad esempio, considerando il numero di corse inevase per indisponibilità del servizio o i reclami pervenuti a causa dell'assenza del servizio di trasporto PMR, eventualmente anche nell'ambito degli altri servizi di trasporto operanti nel territorio comunale (TPL, NCC ecc.) – e, in esito alle suddette analisi, provveda, sulla base delle Linee guida dell'Autorità (punto 25), a destinare una quota delle licenze da rilasciare per il 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, ovvero 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%.

Infine, l'art. 16, che disciplina la trasferibilità delle licenze, stabilisce, al comma 2, che il trasferimento *mortis causa* deve avvenire entro il termine perentorio di un anno, anziché due come previsto dall'art. 9, comma 2, della legge 21/1992. **Si invita pertanto il Comune ad allineare il termine indicato nello schema di regolamento con quello previsto dalla legge quadro.**

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). Il medesimo articolo prevede la possibilità di turnazioni integrative *"in occasione dello svolgimento di specifici eventi o in particolari giorni dell'anno che possano determinare un aumento temporaneo della domanda di mobilità"*.

Nei casi in cui siano disposte turnazioni integrative è opportuno prevedere idonee forme di controllo sistematico circa l'effettivo svolgimento del servizio nei turni dichiarati come previsto dall'art. 6, comma 1, lett. a) del d.l. 223/2006. **Si invita, in proposito, il Comune ad integrare il disposto dell'art. 21, comma 1 con una previsione in cui si espliciti che il Comune assicura idonee forme di controllo sul rispetto dei turni dichiarati e/o assegnati.**

Il Comune ha provveduto ad introdurre nel proprio Regolamento quanto disciplinato nelle Linee guida ai punti 43-46 con riferimento ai canali di acquisizione della corsa. A tal proposito l'art. 23 dello schema di regolamento contiene disposizioni in parte sovrapponibili a quelle dell'art. 21. Al fine di rendere più chiari i disposti dei due articoli e di evitare possibili divergenti interpretazioni **è necessario accorparne i contenuti, mantenendo le modalità di acquisizione della corsa elencate nell'art. 21 ed eliminando le duplicazioni.**

Alla luce di quanto indicato ai punti 45-46 delle Linee guida, inoltre, **è necessario inserire, nell'articolo relativo alle modalità di acquisizione delle corse, una disposizione che espliciti, per gli esercenti il servizio taxi, la libertà di avvalersi di tutti i canali disponibili, senza limitazioni nell'ambito dei rapporti contrattuali con le aziende che offrono servizi di intermediazione e/o organismi associativi, prevedendo, al riguardo, il divieto di clausole di esclusiva.**

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 è dedicato al sistema tariffario. In particolare, il comma 1 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 con cadenza periodica ogni 5 anni”*, richiamando a tal proposito la struttura tariffaria prevista dall'art. 13 della legge quadro n. 21/1992 (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 e seguenti delle Linee guida. 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/o IPCA), la variazione dei costi di produzione del servizio, oltre alla variazione della qualità del servizio erogato, ponderando l'incremento tariffario in modo da assicurare l'accessibilità del servizio all'utenza (anche prevedendo strutturalmente, a garanzia di tale principio, tariffe agevolate per determinate categorie di utenti). Si rammenta che in occasione della determinazione delle tariffe e dei successivi aggiornamenti tariffari, prima della formale adozione del relativo provvedimento di approvazione da parte di codesto Ente, dovrà essere richiesto all'Autorità 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. **Si invita il Comune, in proposito, a valutare l'opportunità di indicare nel Regolamento i principali criteri di aggiornamento delle tariffe che si intende adottare e gli eventuali limiti (ad esempio l'indicatore ISTAT da prendere a riferimento, l'eventuale limite massimo, la riserva di una quota legata alle rilevazioni della qualità del servizio ecc.).**

Il successivo comma 4 dell'art. 31 dello schema di regolamento si occupa della disciplina dei supplementi tariffari, prevedendo i casi in cui, con apposita delibera di Giunta comunale, gli stessi possono essere stabiliti (maggiorazione in percentuale per il servizio notturno e per il servizio festivo, supplemento sulla corsa dal quinto cliente sulla stessa vettura ove consentito, supplemento per 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, si richiamano i punti 65-70 delle Linee guida (nei quali si disciplinano anche le tariffe massime garantite), e si rammenta che, in caso di adozione delle menzionate tariffe, queste andranno definite, sulla base di apposite simulazioni, in modo da risultare più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili attraverso l'applicazione delle tariffe a consumo, e dovranno riguardare le tratte più frequentate e i luoghi maggiormente rilevanti del territorio comunale o sovracomunale. Il testo

della disposizione non appare sufficientemente chiara nella parte in cui menziona agevolazioni per particolari fasce d'utenza o per determinati periodi, che parrebbero riferite solo alle tariffe predeterminate; inoltre, la consultazione delle sole associazioni di categoria in caso di adozioni delle citate tipologie di tariffe non pare assicurare un corretto bilanciamento degli interessi tra i titolari di licenza e l'utenza. **È necessario, pertanto, riformulare la disposizione in esame, stabilendo che l'Amministrazione comunale possa prevedere tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti e tariffe agevolate per particolari fasce d'utenza o per determinati periodi, sentita la Commissione consultiva.**

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), nonché di renderlo leggibile, tramite un sistema di scrittura tattile a rilievo, dai non vedenti e ipovedenti e che riporti anche l'e-mail e il numero di telefono dell'ufficio presso cui è possibile presentare reclami.

In proposito, è necessario che il tariffario sia pubblicato anche sul sito web istituzionale del Comune e che sia reso disponibile nei punti di maggiore attrazione turistica oltre che nelle aree di stazionamento taxi. Si prescrive pertanto di integrare l'art. 31 sulle tariffe prevedendo espressamente che il tariffario sia esposto in tali luoghi.

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. Tuttavia, nell'ambito della Commissione consultiva devono essere adeguatamente rappresentati tutti gli interessi coinvolti nella gestione ed erogazione del servizio. **È necessario, pertanto, che la composizione della Commissione di cui all'art. 8 preveda anche un'adeguata rappresentanza degli utenti, come stabilito dall'art. 4, comma 4, della legge n. 21/1992 richiamato all'interno del medesimo articolo del Regolamento.**

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).

Con riferimento alla previsione dell'art. 10 circa i requisiti degli aspiranti titolari di licenza ed in particolare alla necessaria proprietà o la disponibilità del veicolo, **si raccomanda di introdurre (o di prevedere che il bando dovrà contenere) specifici requisiti ambientali riferiti ai veicoli che saranno destinati al servizio taxi (ad es. immatricolazione del veicolo non anteriore a 5 anni), garantendo la sostenibilità del parco auto che compone il contingente** (punto 98 delle Linee guida). **A tal proposito si invita ad aggiornare il comma 10 dell'art. 17, prevedendo anche le nuove alimentazioni ibride ed elettriche.**

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. A tal proposito, avendo individuato all'art. 10 unicamente la tipologia di concorso "per titoli ed esami" **si invita a rimuovere all'art. 13, comma 1, punto 5 il termine "eventuali" riferito alle prove di esame da indicare nel bando di concorso.**

Sul punto si richiama la Comunicazione della Commissione CE che, con riferimento ai requisiti necessari per il rilascio della licenza, raccomanda che gli stessi siano semplici e limitati a quanto necessario alla fornitura del servizio di trasporto passeggeri rispecchiando le esigenze attuali. **Si invita il Comune a valutare l'opportunità di inserire, tra le materie di esame, 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, affinché il Comune di Sulmona ottemperi alle prescrizioni ivi contenute è trasmesso all'ente stesso e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 9 marzo 2023

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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