

Parere al Comune di Carloforte sullo schema di Regolamento del servizio pubblico da piazza 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, nella seduta dell’8 febbraio 2024

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Carloforte (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 19610 del 13 dicembre 2023 (prot. ART n. 77829/2023 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 del servizio pubblico da piazza taxi”* (di seguito: Regolamento);
- successivamente alla richiesta formale di parere è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale il Comune ha ulteriormente integrato la documentazione prodotta, con nota dell’11/01/2024 (acquisita al prot. ART n. 5505/2024), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 04/01/2024 (prot. ART n. 1580/2024). La fase interlocutoria ha riguardato i seguenti aspetti:
 - o chiarimenti e atti relativi al precedente concorso bandito nel 2016 e ai relativi esiti;
 - o la metodologia utilizzata per la quantificazione del contingente ai sensi delle Linee guida approvate in materia dalla Regione Sardegna;
 - o l’effettuazione di consultazioni ai sensi del punto 4 delle Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali approvate con delibera ART n. 46/2022);

esaminato lo schema di Regolamento, nonché l’ulteriore documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Inquadramento giuridico

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla l. 15 gennaio 1992, n. 21 (Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente alla gestione del servizio; detta legge, per la prestazione del servizio 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 di questo, 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 “[a]l 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 [...]”. In particolare, la lett. b) del medesimo articolo 6 consente agli enti competenti di bandire concorsi straordinari, ove la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal comune ad assicurare un livello di offerta adeguato, per il rilascio di nuove licenze ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della citata legge n. 21 del 1992.

Successivamente, il legislatore è di nuovo intervenuto nel settore. 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).

Ulteriori misure *“per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma”* sono previste dall'articolo 3 del recente decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136.

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 deli 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 in diari e di destinare una quota per l'esecuzione di corse in diate 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 concernenti, in particolare, l'efficienza del servizio, l'accesso a una mobilità adeguata e la sostenibilità del settore, la sostenibilità ambientale e lo 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 fornite dal Comune, l'Autorità esprime le proprie osservazioni sullo schema di Regolamento, finalizzate 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.

Lo schema del Regolamento del servizio pubblico da piazza taxi sottoposto al parere dell’Autorità modifica il Regolamento attualmente vigente approvato con delibera di Consiglio comunale n. 38 del 18/08/2015.

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

In materia di contingente taxi la Regione Sardegna ha fornito ai comuni, con la delibera di Giunta regionale n. 32/55 del 8 agosto 2019, le “Linee guida per la redazione dei regolamenti comunali per l’esercizio del servizio di trasporto pubblico non di linea (taxi e noleggio con conducente)”, definendo, oltre al contenuto dei Regolamenti che devono essere adottati, anche i criteri che da applicare ai fini della determinazione del contingente da parte dei singoli comuni. In particolare, nell’atto regionale si dispone che il numero delle licenze del servizio taxi deve essere definito “*attraverso una metodologia di calcolo del fabbisogno basata su alcune variabili socio economiche territoriali*”¹, sostanzialmente in linea con le previsioni delle Linee guida approvate dall’Autorità. Lo schema di regolamento sottoposto al parere dell’Autorità prevede il numero di licenze potenzialmente rilasciabili, stabilendo che il Consiglio comunale “*fissa l’organico in n. 10 (dieci) titolarità – di cui 1 abilitata appositamente per l’utilizzo di veicoli attrezzati per il trasporto di PMR*”. La determinazione del numero massimo di licenze rilasciabili risale almeno alla delibera di Giunta comunale n. 46 del 25 marzo 2016, con cui veniva indetta una procedura concorsuale per il rilascio delle 10 licenze. In data 11 agosto 2016 veniva approvata la relativa graduatoria, dalla quale risultavano 4 vincitori. Nessuna delle 4 licenze rilasciate risulta però essere stata attivata a causa dell’indisponibilità dei candidati risultati vincitori.

Tenuto conto che la Regione Sardegna ha fornito ai comuni specifiche indicazioni sulla determinazione del contingente, anche individuando gli indicatori da considerare e monitorando l’effettiva attivazione del contingente programmato, preso atto degli esiti della procedura per l’attivazione delle licenze esperita dal comune di Carloforte nel 2016 (*supra*), **si raccomanda di provvedere, prima della prossima stagione turistica e comunque prima dell’emanazione del bando di concorso, ad una celere verifica dell’attualità della quantificazione del contingente individuato con la richiamata DGC n. 46/2016 , soprattutto con riferimento alla comparazione con altre realtà simili (i cui dati sono stati resi disponibili dalla Regione, *infra*), eventualmente determinando, in una prima fase, una sola quota parte del contingente che si intende attivare.** La verifica potrà essere effettuata anche ricorrendo ai criteri di cui alle sopra citate Linee guida dell’Autorità adottate con delibera n. 46/2022, che prevedono, al punto 3, analisi semplificate per i comuni di minori dimensioni, tenendo conto della significativa stagionalità dei flussi turistici che interessano il territorio del comune cui il servizio è prevalentemente diretto ed effettuando un apposito approfondimento sulla potenziale utenza PMR. In proposito, si osserva come, sulla base della

¹ Le variabili elencate nel provvedimento sono le seguenti: il numero di titolarità già operanti, entità della popolazione e sua distribuzione sul territorio, estensione territoriale, offerta riguardante le altre modalità di trasporto pubblico di linea e non di linea interessanti il territorio comunale in termini di: tipologia del servizio offerto, frequenza, numero medio di posti offerti a chilometro e passeggeri a chilometro, presenza di poli produttivi, servizi amministrativi, servizi socio sanitari, scolastici, sportivi e culturali che si svolgono nel comune, offerta di strutture ricettive e presenze turistiche, rapporto con altre realtà analoghe del territorio regionale e studi di settore.

documentazione prodotta dal Comune – in particolare da un elenco² predisposto dagli Uffici regionali che riporta i contingenti NCC e taxi dei comuni sardi – emerge che, tra i comuni non capoluogo della Sardegna, solo Alghero e Arzachena dispongono di un contingente taxi attivo superiore a 9 licenze, sebbene entrambi siano caratterizzati, rispetto al comune di Carloforte, da una maggiore dimensione e da indici di intensità turistica ISTAT più elevati. Con l'occasione, sulla base degli esiti della sopra richiamata verifica di adeguatezza del contingente rispetto ai criteri di cui alle Linee guida, **si suggerisce di valutare l'opportunità di prevedere l'attivazione di alcune licenze esclusivamente in determinati periodi dell'anno, in relazione alla domanda stagionale potenziale stimata.**

Gli esiti della verifica di adeguatezza del contingente (*supra*) dovranno essere trasmessi all'Autorità, anche allegandoli alla richiesta di parere che dovrà essere preventivamente formulata sullo schema di bando di concorso per l'assegnazione delle nuove licenze, fermo restando il contingente programmato definito in applicazione della DGR n. 32/55 del 8 agosto 2019.

Inoltre, **si raccomanda di prevedere uno specifico punto dell'articolo 3 dello schema di regolamento che indichi la metodologia che il Comune intende utilizzare per eventuali aggiornamenti futuri del contingente programmato**, attualmente stimato in 10 licenze, includendo tra gli aspetti di cui tener conto anche i dati di richieste di servizio inevase e tempi di attesa degli utenti rilevati tramite il sistema di monitoraggio da implementare (*infra* § 2).

Tra le licenze attualmente programmate si rileva, con favore, la previsione di una licenza attrezzata per il trasporto di persone a mobilità ridotta (PMR). **Al riguardo, nel caso in cui il Comune decida di bandire solo una parte delle licenze del contingente programmato si ritiene che tale tipologia di licenza debba in ogni caso essere inclusa nella procedura di selezione al fine di garantire il servizio anche all'utenza in questione.**

In merito ai requisiti per l'esercizio della professione di tassista previsti dall'art. 15 **si suggerisce di rivedere la formulazione del comma 3, lett. d)** laddove si prevede in maniera troppo generica *“di non essere titolare contemporaneamente di altra autorizzazione o concessione amministrativa e, comunque, non svolgere con carattere di continuità e professionalità altra attività”*, **indicando – in modo più chiaro e specifico – l'assenza di titolarità di altra licenza taxi o di autorizzazione di noleggio con conducente, salvo che in questa seconda ipotesi l'attività venga esercitata con natanti** (cfr. art. 8, comma 2, L. n. 21/1992).

Con riferimento alle previsioni regolamentari relative alla selezione dei titolari di licenza si segnala la **necessità di rimuovere dall'art. 17, comma 2, lett. c) l'aggettivo “eventuali” dall'indicazione relativa all'elencazione delle prove di esame in sede di predisposizione del bando di concorso e di richiamare espressamente il contenuto dell'art. 16, comma 2**, nel quale si cita il contenuto delle Linee guida dell'Autorità riguardo alle materie di esame da inserire nei bandi di concorso. **Coerentemente si invita ad eliminare la lett. f) del comma 1 dell'art. 19 dello schema di Regolamento** in cui si prevede che *“È facoltà della Commissione di concorso, ai sensi dell'art. 16 co. 2, procedere all'accertamento della conoscenza delle leggi in materia e del regolamento comunale d'esercizio, e la conoscenza della toponomastica relativa all'area urbana del Comune”*. Inoltre, nell'ambito del medesimo comma 2 del sopra citato art. 17, al fine di ampliare il più possibile la platea dei potenziali partecipanti, **si invita a integrare la previsione della lett. g),**

² Si tratta degli esiti del monitoraggio effettuato annualmente dalla Regione Sardegna secondo quanto disposto nella D.G.R. n.37/19 del 21.7.2015.

relativa alla **“dichiarazione di proprietà o disponibilità in leasing del veicolo”**, aggiungendo la possibilità di dichiarare l’impegno all’acquisto/disponibilità del veicolo nel caso in cui il candidato risultasse vincitore della selezione. Coerentemente, per l’attribuzione del punteggio relativo ai titoli: per il riconoscimento dei 3 punti nel caso di **“Proprietà o disponibilità in leasing, o leasing o a noleggio a lungo termine, di autoveicolo ad alimentazione ibrida con tecnologia plug-in o ad alimentazione elettrica”** è opportuno ritenere sufficiente anche l’impegno all’acquisto così come già previsto nel caso dell’analoga attribuzione di punteggio aggiuntiva per i veicoli attrezzati per il trasporto di PMR.

Riguardo alle disposizioni relative alla Commissione di concorso di cui all’art. 18, si segnala la necessità di rivederne l’impostazione, con particolare riferimento alla previsione (dal comma 5 in poi) dell’estensione a tale commissione anche delle competenze della Commissione consultiva. Quest’ultima, infatti, è un organo con funzioni diverse da quelle di una commissione di concorso che si riflettono anche sulla relativa composizione. **È necessario, pertanto, che sia introdotto un articolo specifico che disciplini la composizione e le modalità di convocazione e funzionamento della Commissione consultiva. Quanto alla composizione, in particolare, occorre prevedere anche un’idonea presenza delle organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale bilanciata da un’adeguata rappresentanza delle associazioni degli utenti, come previsto dall’art. 4, comma 4 della legge 21/1992.**

Infine, occorre rimuovere l’incongruenza tra le disposizioni dell’art. 18, comma 4 (preferenza a parità di punteggio al candidato più anziano) e del penultimo periodo dell’art. 20 (preferenza a parità di punteggio al candidato più giovane).

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

Riguardo all’organizzazione del servizio si evidenzia, innanzitutto, la **necessità 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 Carloforte – **che permetta di rilevare almeno le richieste di servizio inevase 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) anche ai fini della valutazione di eventuali futuri incrementi del contingente attivo e/o programmato.** 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 (cooperative radio 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 del territorio comunale, **si ritiene necessario che il Comune stabilisca, nell’ambito del sistema di monitoraggio sopra descritto, appositi obblighi di trasmissione periodica dei dati della domanda e dell’offerta, in capo ai soggetti detentori degli stessi, con previsione di 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 e sull’adeguata esposizione del tariffario a bordo, da parte dei tassisti (punti 73-74 delle Linee guida). **A tal proposito, si raccomanda di introdurre nell’art. 32 dello schema di Regolamento una disposizione secondo la quale il tassametro deve mantenere in memoria, per un congruo periodo di tempo (da specificare nel Regolamento), 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 a seguito di eventuali contestazioni o segnalazioni da parte degli utenti del servizio.

Per quanto riguarda l'acquisizione della corsa, l'art. 30 dello schema di Regolamento prevede, opportunamente, che possa anche avvenire, tra l'altro, *"Mediante applicazioni web che utilizzano piattaforme tecnologiche aperte per mettere in contatto gli utenti e gli esercenti del servizio"*. Al riguardo, nel corso della propria attività consultiva, l'Autorità ha più volte segnalato le criticità, sia sul piano della legittimità, sia sotto il profilo concorrenziale, scaturenti da discipline regolamentari o convenzionali che vincolano il tassista ad avvalersi di determinati canali (ad es. 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.

Sul tema è peraltro intervenuta anche la Commissione UE, che nella sopra citata Comunicazione 2022/C 62/01, al paragrafo A dedicato a *"Sintesi storica e sviluppi recenti"*, dopo aver evidenziato i vantaggi che *le applicazioni di chiamata sugli smartphone hanno in generale apportato in termini di qualità e efficienza delle modalità di erogazione dei servizi di taxi e NCC* 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"*. Si ritiene **necessario, per tali ragioni, che l'articolo 30 dello schema di Regolamento preveda anche una disposizione che espliciti, per gli esercenti il servizio taxi, la libertà di avvalersi di tutti i canali disponibili, incluse pertanto le applicazioni di chiamata sugli smartphone, 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.**

È opportuno, inoltre, che il Regolamento preveda misure di flessibilità che agevolino un utilizzo più efficiente del contingente da attivare al fine di affrontare adeguatamente i picchi di domanda anche legati a eventi straordinari e di assicurare un servizio rispondente alle effettive esigenze di mobilità anche nelle ore notturne e/o nei giorni festivi (punto 19 delle Linee guida). Al riguardo, si rileva l'opportuna previsione dell'art. 31 in merito ai *"turni di flessibilità"* con durata superiore a quelli ordinari in occasione della manifestazione *"Girotonno"* e per il mese di agosto. **Si suggerisce di completare la disposizione prevedendo esplicitamente la possibilità di servirsi per la copertura dei turni integrativi anche dei sostituti alla guida che dovranno essere autorizzati secondo le nuove modalità previste a seguito della recente novella legislativa di cui all'art. 3 del d.l. 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136.**

Inoltre, riguardo alle licenze temporanee o stagionali, la disposizione appena citata consente ai comuni, in deroga al divieto di cumulo di cui all'art. 8, comma 2, secondo periodo, della legge n. 21/1992, di provvedere al rilascio, in via sperimentale, di licenze aggiuntive per fronteggiare situazioni di *"straordinario incremento della domanda legato a grandi eventi o a eccezionali flussi di presenze turistiche"*. Dette licenze aggiuntive, *"il cui numero è determinato in proporzione alle esigenze dell'utenza"*, sono rilasciate – per un periodo massimo di 12 mesi, prorogabile per un massimo di altri 12 mesi – ai soggetti già titolari di licenza, che possono valorizzarle affidandole a terzi purché in possesso dei requisiti di cui all'articolo 6 della legge n. 21 del 1992, oppure gestendole in proprio, anche secondo le modalità previste dall'art. 10 della legge 21/1992 per la sostituzione alla guida.

Sul tema, si evidenzia come nel diverso caso di carenza strutturale di licenze taxi, anche qualora si verifichi per un limitato periodo dell'anno, connessa ad esempio a incrementi dell'utenza riconducibili a flussi turistici "standard" che rientrano nelle medie storiche, il Comune possa attivare le procedure ordinarie per il rilascio di nuove licenze, eventualmente modulandone il periodo di attivazione annuale, sulla base dei principi di cui all'art. 37, comma 2, lettera m) del decreto-legge n. 201/2011 e delle Linee Guida approvate dall'Autorità, cui andrà richiesto il parere preventivo previsto da tale norma.

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

Passando alle previsioni dello schema di Regolamento sul sistema tariffario del Comune, si rileva innanzitutto che l'art. 32 prevede che *"Le tariffe sono sottoposte a verifica ogni 5 anni sulla base degli indici Istat"*. Tale previsione appare in linea con quanto previsto dall'art. 13 della legge 21/1992 e il punto 48 delle Linee guida in merito all'aggiornamento tariffario.

L'ultimo comma del predetto articolo contiene una serie di disposizioni la cui formulazione non appare chiara, soprattutto in relazione ai soggetti cui sono dirette. La previsione di carte prepagate scontate per i clienti abituali dovrebbe essere ricondotta alle cooperative, consorzi o aziende che forniscono servizi di intermediazione tramite piattaforme tecnologiche. **Al fine di rendere più chiara la previsione regolamentare in argomento si suggerisce di suddividere il comma in due spostando in un nuovo comma la possibilità per i predetti soggetti di prevedere forme di abbonamento o carte fedeltà che contemplano sconti ai possessori sulle tariffe a tassametro coerentemente con quanto indicato dal punto 64 delle Linee guida. Occorre, inoltre, esplicitare il principio secondo cui le tariffe stabilite in via amministrativa non sono da intendersi come importi fissi, ma come importi massimi (p. 50 delle linee guida), con la conseguenza che il prezzo del servizio è liberamente suscettibile di riduzione rispetto alla tariffa risultante dal tassametro.**

Nel Regolamento non si disciplinano i supplementi tariffari (fatta eccezione per l'aggiornamento periodico dei relativi importi), sostanzialmente rinviando ogni decisione in merito agli atti della Giunta in materia tariffaria. A tale riguardo, **si prescrive di inserire nell'articolo dedicato alle tariffe criteri che orientino l'attività dell'organo esecutivo, facendo riferimento al punto 62 delle Linee guida. È necessario in particolare che, in coerenza con i principi di semplificazione e di trasparenza, i supplementi previsti dalla Giunta siano limitati nel numero e correlati ad un oggettivo aumento di costi o ad un maggiore livello di prestazione del servizio.**

Lo schema di Regolamento pur prevedendo la possibilità di introdurre tariffe predeterminate al comma 5 dell'art. 32 non specifica i criteri da utilizzare per la relativa determinazione. A tal proposito, il punto 67 delle Linee Guida prevede che tali tipologie di tariffe debbano risultare generalmente più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a tassametro e che, ai fini della fissazione dell'importo di ciascuna tariffa predeterminata, siano effettuate apposite simulazioni. **Si invita, pertanto l'Amministrazione a valutare di prevedere nel Regolamento la possibilità di introduzione di tariffe predeterminate la cui quantificazione dovrà comunque avvenire in conformità a quanto previsto dalle citate Linee guida (punti 65-70) in ordine alla metodologia da adottare per la loro definizione.**

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

Riguardo al tema della qualità del servizio si rileva preliminarmente che, sebbene l'attività di monitoraggio sia genericamente definita all'art. 18, comma 6, non si formulano indirizzi riguardo alle modalità di definizione degli indicatori e dei relativi livelli da rilevare. Ai fini del miglioramento degli aspetti qualitativi del servizio, è **opportuno che il Regolamento stabilisca, anche rinviando ad un successivo provvedimento della Giunta comunale, standard di qualità misurabili, riguardanti sia i veicoli che i conducenti e che il Comune favorisca l'adozione della carta della qualità del servizio taxi (cfr. punto 79 delle Linee guida), nell'ambito della quale siano pubblicizzati i predetti standard e i livelli dei relativi indicatori raggiunti, rilevati periodicamente dal Comune anche mediante indagini di customer satisfaction.**

Con riferimento agli aspetti qualitativi direttamente connessi alle caratteristiche dei veicoli, si rileva l'opportuna previsione del Regolamento, all'art. 8, comma 4, sulle tipologie di alimentazione ammesse che le limita a quelle "ibride o elettriche". **Tuttavia, si ritiene opportuno completare la previsione introducendo anche un limite massimo di anni dall'immatricolazione (ad esempio 10) e la necessità di dotazione di sistema di climatizzazione e di sistemi di pagamento elettronici.**

In relazione al tema della trasparenza, con particolare riguardo alla tipologia e alle modalità di pubblicazione delle informazioni utili all'utenza del servizio sono necessari alcune integrazioni al contenuto dello schema di Regolamento che riguardano in particolare il contenuto e la pubblicazione del tariffario. Riguardo al primo aspetto è **necessario che il Regolamento preveda che il tariffario debba avere il seguente contenuto minimo: i) tutte le componenti del sistema tariffario vigente e tutte le tipologie di tariffe determinate dal Comune** (tariffe urbane ed extraurbane, tariffe predeterminate, eventuali tariffe per il servizio taxi collettivo, supplementi, sconti ed esenzioni) – (punto 52 delle Linee guida); ii) **la specificazione dell'eventuale esclusione dei pedaggi di qualsiasi natura (es. autostrada, traghetto, ecc.)** (punto 53 delle Linee guida); iii) **il prezzo teorico di una corsa standard per 1 persona priva di bagagli, basata su un tragitto urbano di lunghezza 5 km con 5 minuti di sosta/attesa nel traffico durante il servizio feriale diurno** (punto 54 delle Linee guida); iv) **il logo dell'ente competente, il numero e la data dell'atto di approvazione delle tariffe e, in particolare, i recapiti dell'Ufficio al quale inoltrare suggerimenti e/o reclami** (telefono, e-mail, modalità telematiche) – (punto 55 delle Linee guida). Con riguardo alle modalità di pubblicazione sebbene alcune indicazioni siano fornite all'art. 30 rubricato "Modalità di acquisizione della corsa" **si segnala la necessità che tale previsione sia completata con la specificazione che il tariffario sia pubblicato sul sito web istituzionale comunale e presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio** quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo: stazioni ferroviarie, autostazioni, moli di attracco dei traghetti e battelli, ospedali, tribunali, poli fieristici, uffici di informazione turistica, posteggi taxi e principali luoghi turistici (Punto 57 delle Linee guida).

Sempre in relazione alle modalità di messa a disposizione delle informazioni all'utenza, è **necessario che in un'area dedicata nel sito web istituzionale del Comune siano pubblicate le informazioni sull'assetto organizzativo del servizio (Punti 41-42 delle Linee guida), ed in particolare il Regolamento e il tariffario vigenti, oltre alle informazioni necessarie per l'invio dei reclami.** Inoltre, al fine di consentire la stima approssimativa del costo di una corsa taxi, è **opportuno che nella medesima sezione sia pubblicata anche la spesa media relativa a corse per collegamenti tra punti strategici** (ad esempio, tragitti tra stazione e ospedali, tra centro storico e centro fieristico) – (punto 58 Linee guida).

A tal proposito, allo scopo di rendere più facilmente individuabili tali disposizioni **si suggerisce di provvedere all'introduzione di uno specifico articolo al quale siano ricondotte tutte le indicazioni relative al contenuto e alla pubblicazione del tariffario e delle altre informazioni utili per l'utenza.**

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

Torino, 8 febbraio 2024

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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