

Parere al Comune di Reggio Calabria sullo schema di Regolamento per la disciplina dei servizi di trasporto pubblico non di linea (servizio taxi e servizio di noleggio con conducente effettuato con autovettura) e sull'adeguamento tariffario, 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 del 20 marzo 2024

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Reggio Calabria (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 0313525 del 22 dicembre 2023 (prot. ART n. 1296/2024 del 4 gennaio 2024) 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 per la disciplina dei servizi di trasporto pubblico non di linea (servizio taxi e servizio di noleggio con conducente effettuato con autovettura)"* (di seguito: Regolamento) e all'adeguamento tariffario;
- 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 del 06/02/2024 (acquisita al prot. ART n. 14541/2024), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 16/01/2024 (prot. ART n. 7083/2024). La fase interlocutoria ha riguardato i seguenti aspetti:
 - o chiarimenti sul valore di alcune componenti tariffarie;
 - o correlazione dell'adeguamento agli indici ISTAT;
 - o gli schemi dei provvedimenti di approvazione del Regolamento e delle tariffe;
 - o chiarimenti sugli esiti del monitoraggio di cui al punto 39 delle Linee guida;

esaminato lo schema di Regolamento e l'adeguamento tariffario, 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 dei 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 e sull'adeguamento tariffario proposto, 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 di trasporto non di linea taxi ed NCC sottoposto al parere dell'Autorità modifica il Regolamento attualmente vigente approvato con delibera di Consiglio comunale n.

87 del 27/10/2010. Le osservazioni che seguono sono relative al solo servizio taxi ai sensi del citato art. 37 del decreto-legge 201/2011.

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

Il Regolamento comunale per l'esercizio dei servizi di trasporto non di linea attualmente vigente prevede, all'art. 5, che *"Ai sensi dell'art. 5, comma 1, lettera a, della L. n. 21/1992, la Giunta Comunale stabilisce il numero delle licenze da rilasciare sentito il parere della Commissione Comunale Consultiva di cui all'art. 59"* (comma 1) e che *"Un congruo numero di autoveicoli, determinato anch'esso dalla Giunta, dovrà essere attrezzato anche per il trasporto dei disabili"* (comma 2). Nello schema del nuovo regolamento, si stabilisce direttamente il numero dell'organico di taxi (75) e NCC (30) specificando che *"È competenza della Giunta Comunale provvedere alla modifica l'organico [rectius: dell'organico] del servizio Taxi e N.C.C., entro i limiti previsti dalla normativa di settore"*. Non è prevista una metodologia per il calcolo del fabbisogno (come quella definita nei Punti da 1 a 26 delle Linee guida, né risultano individuati i fattori di domanda (presenza di *hub*, poli produttivi, flussi turistici e relativa evoluzione negli anni) e offerta (taxi, NCC e trasporto pubblico e collettivo, anche in modalità *sharing*) di cui tener conto per il calcolo del contingente necessario al soddisfacimento della domanda di mobilità degli utenti.

Si prescrive, pertanto, di prevedere esplicitamente nel Regolamento i fattori di domanda e offerta selezionandoli tra quelli indicati nei Punti 9 e 16 delle Linee guida, che sarà necessario considerare nell'ambito delle analisi sulla quantificazione e/o aggiornamento dell'attuale contingente che dovranno comunque essere realizzate per verificare, da parte della Giunta comunale, l'adeguatezza del contingente indicato in 75 licenze. In tale ambito, la Giunta comunale dovrà tenere conto dei Punti da 1 a 26 delle Linee guida.

Inoltre, la nuova formulazione non contiene più alcun riferimento al contingente di taxi appositamente attrezzati per disabili. Un riferimento generico è rinvenibile all'art. 41 specificamente dedicato al *"trasporto di soggetti portatori di handicap"* laddove si stabilisce che *"I servizi di taxi e N.C.C. devono essere accessibili a tutti i soggetti portatori di handicap"* ma la disposizione non pare essere rivolta ai veicoli appositamente attrezzati con pedane mobili che consentono l'ingresso della persona a mobilità ridotta con la propria carrozzina all'interno della vettura, ma al generale obbligo di tutti i titolari di licenza di prestare l'assistenza a questa tipologia di utenza.

Al riguardo, **il Comune, nell'ambito delle analisi da effettuarsi per la definizione del contingente, deve rilevare anche la domanda di servizi taxi espressa dalle persone a mobilità ridotta (PMR), sia effettiva che potenziale** – che può essere stimata, ad esempio, considerando il numero di corse inevase o eventuali reclami per indisponibilità del servizio con veicoli appositamente attrezzati per le PMR, anche tenendo conto di altri servizi di trasporto operanti nel territorio comunale (TPL, NCC ecc.) – **e, in esito alle suddette analisi, deve provvedere, sulla base delle Linee guida dell'Autorità (punto 25), a destinare una quota delle eventuali licenze da rilasciare al soddisfacimento delle esigenze delle PMR, assicurando 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

potrà utilizzare i dati quantitativi derivanti dalle analisi effettuate e, qualora non disponibili, potrà adottare come riferimento i parametri desumibili da altre fonti di dati, come ad esempio l'incidenza sulla popolazione nazionale delle persone con limitazioni gravi nelle attività abitualmente svolte, rilevata da indagine ISTAT e pari al 5% nel 2019¹.

A tale scopo l'articolo relativo al contingente dovrà prevedere, insieme all'indicazione dell'organico taxi, anche una prima quantificazione, in tale ambito, del contingente minimo delle vetture appositamente attrezzate per PMR, che nelle more delle analisi di cui sopra potrà essere adottato utilizzando come riferimento le sopra menzionate indagini ISTAT e la cui consistenza potrà essere modificata dalla Giunta secondo le indicazioni sopra illustrate.

Occorre, 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). Tra le misure che possono essere utilizzate rientrano la rimodulazione dei turni, la concessione di licenze temporanee o stagionali e la disciplina del taxi *sharing*.

La disciplina legislativa dei primi due strumenti citati è stata oggetto di una recente revisione ad opera dell'art. 3 del d.l. 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136.

È necessario, pertanto, introdurre nello schema di Regolamento i citati strumenti di flessibilità apportando, ove richiesto, le modifiche necessarie per adeguarne l'attuale disciplina, prevista nello schema di Regolamento, alla novella legislativa.

Riguardo alle modalità di accesso alla professione si rendono necessari alcuni aggiornamenti ai requisiti previsti dallo schema d Regolamento. In particolare, **con riferimento ai requisiti di "idoneità morale" previsti all'art. 8, comma 1, lett. b), è necessario aggiornare i richiami normativi, provvedendo alla sostituzione delle norme ormai abrogate, con il riferimento del Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al d.lgs. 159/2011.** Riguardo ai requisiti di "idoneità professionale" previsti dall'art. 9, la cui disciplina è stata prevista *"In attesa dell'istituzione del ruolo dei conducenti da parte della Camera di Commercio di Reggio Calabria"*, **è necessario che si provveda alla revisione di quanto previsto nell'articolo citato essendo stato istituito, con Delibera della Giunta Camerale n. 60 del 30/06/2022, il Ruolo provinciale dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea presso la Camera di Commercio di Reggio Calabria. Si invita inoltre a rimuovere il riferimento all'istituendo Ruolo dai numerosi altri articoli in cui è stato citato (ad esempio artt. 18, 19, 20, 21).** In particolare, una modifica sostanziale deve essere apportata all'art. 18, comma 2, nel quale si prevede che *"In attesa dell'istituzione del ruolo dei conducenti presso la Camera di Commercio di Reggio Calabria, il trasferimento [n.d.r. della licenza] potrà avvenire solo verso soggetti presenti nella graduatoria di cui all'articolo 14 del presente Regolamento, nel periodo di validità della stessa"*.

Riguardo al bando di concorso per la selezione dei titolari di licenza tra i requisiti di partecipazione l'art. 7, comma 2, lett. g) prevede che il candidato deve *"essere assicurato per responsabilità civile nei confronti di persone o cose, compresi i terzi trasportati, con una copertura almeno doppia rispetto ai massimali minimi previsti dalla Legge"*. **Al fine di consentire la più ampia partecipazione al concorso è opportuno che tale**

¹ "Conoscere il mondo della disabilità: persone relazioni e istituzioni" ISTAT, anno 2019

requisito sia riferito al rilascio della licenza a seguito del collocamento in posizione utile del candidato e non sia richiesto per la mera partecipazione alla procedura selettiva. Per la stessa ragione la previsione della lett. d) del medesimo comma sulla necessità di essere proprietario o comunque avere la disponibilità giuridica della vettura dovrebbe essere riferita al rilascio del titolo, essendo sufficiente, per la partecipazione al concorso, richiedere ai candidati, a pena di esclusione, l'assunzione dell'impegno a dimostrare la sussistenza di tale requisito prima dell'assegnazione della licenza. Riguardo alle materie di esame, alle quali è dedicato l'art. 13, si prevede genericamente la conoscenza della lingua straniera che può essere scelta dal candidato. **Occorre in proposito modificare la disposizione includendo la conoscenza della lingua inglese ed eventualmente una seconda lingua a scelta del candidato** che può garantire un punteggio aggiuntivo. Inoltre, è opportuno che siano previste anche la capacità di gestire le applicazioni di navigazione GPS e la conoscenza delle tecniche di primo soccorso e delle norme comportamentali in caso di incidente come previsto dal punto 95 delle Linee guida.

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 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 e con apposite previsioni nel Regolamento, 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.

L'art. 37 dello schema di Regolamento prevede che l'acquisizione della corsa possa avvenire: a) su richiesta dell'utente presente nel posteggio; b) mediante chiamata al telefono fisso, qualora il posteggio ne sia dotato; c) mediante il servizio di radio taxi, se attivato. Ulteriori modalità di acquisizione della corsa sono anche previste dall'art. 38 rubricato "Radio taxi". **Al fine di rendere più intelligibili le modalità di acquisizione della corsa consentite è necessario che anche quelle elencate all'art. 38 (sistemi di chiamata diretta; applicazioni web/Smartphone che utilizzano piattaforme tecnologiche aperte per l'interconnessione tra utenti del**

servizio e titolari di licenza) siano elencate nell'art. 37, secondo le previsioni del punto 43 delle Linee guida, mantenendo all'art. 38 solo le disposizioni di dettaglio relative alla disciplina dei servizi centralizzati. In proposito occorre modificare la rubrica dell'articolo in "Servizio centralizzato di Radio taxi e applicazioni web/smartphone".

Sul tema delle applicazioni su smartphone è 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".

In proposito il punto 43 delle Linee guida dell'Autorità dispone che *"i Comuni sono tenuti a favorire l'attivazione, lo sviluppo e la diffusione di sistemi aperti, innovativi e competitivi che consentano di mettere in contatto gli utenti e gli esercenti il servizio taxi, senza vincoli, anche tramite la geolocalizzazione di utente e tassista, nel rispetto della vigente normativa in materia di protezione dei dati personali, e permettendo la valutazione del servizio reso ed il pagamento elettronico anche tramite "app" "*. Si ritiene **necessario, per tali ragioni, che l'articolo 38 dello schema di Regolamento debba essere completato con 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.**

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. 42 prevede che *"Le tariffe del servizio taxi, a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per il servizio extraurbano, nonché i relativi supplementi, sono stabiliti con apposita deliberazione della Giunta Comunale, previo parere della Commissione Comunale Consultiva"* e in relazione all'aggiornamento delle tariffe stabilisce che *"Le tariffe taxi sono sottoposte a verifica annuale e possono essere modificate in misura comunque non superiore alla variazione annuale dell'indice ISTAT, con delibera della Giunta comunale, sentito il parere della Commissione Consultiva"*.

Sulla determinazione delle tariffe del servizio taxi il punto 60 delle Linee guida evidenzia come l'amministrazione comunale ai fini della determinazione delle tariffe, fermo restando il rispetto dei criteri stabiliti nella citata Legge quadro in materia, che appare verificato, debba comunque tenere conto del criterio dell'orientamento al costo di produzione del servizio (comprendente sia i costi operativi che quelli di capitale, come, a titolo esemplificativo, i costi del carburante, di manutenzione veicolo, di assicurazione, di ammortamento del costo del veicolo e inclusivo anche del costo del lavoro di tipo autonomo prestato dal titolare di licenza), che costituisce criterio alla base della struttura tariffaria dei servizi pubblici, acquisendo a tale scopo dai soggetti che ne hanno la disponibilità (titolari di licenza, organismi associativi, piattaforme di

intermediazione ecc.) tutti i dati, anche economici, necessari. **È opportuno, pertanto, che l'attuale livello tariffario sia verificato sulla base dei citati principi.**

In relazione all'adeguamento tariffario **si evidenzia *in primis* l'opportunità di rivederne la frequenza sulla base di quanto indicato dal punto 61 delle Linee guida che indica un periodo di norma pari a 5 anni e comunque individuato tenendo conto della necessità di garantire il principio di accessibilità del servizio taxi.** Riguardo alla metodologia, inoltre, il medesimo punto 61 delle Linee Guida prevede che oltre al meccanismo di rivalutazione monetaria (che deve comunque costituire il limite massimo dell'adeguamento proprio in base al principio di garantire la più ampia accessibilità al servizio), l'adeguamento delle tariffe, soprattutto nel caso delle città delle dimensioni di quella in argomento, può essere correlato anche al mutamento del livello di qualità del servizio, documentato, ad esempio, mediante indagini di *customer satisfaction*, e/o risultante in esito a rilevazioni aventi ad oggetto aspetti di qualità erogata del servizio, riservando una quota dell'incremento tariffario massimo, determinato sulla base della rivalutazione delle tariffe all'inflazione, all'incremento qualitativo effettivamente rilevato dal soggetto competente (ad es. con il riconoscimento dell'80% dell'adeguamento inflattivo e del residuo 20% esclusivamente in caso di raggiungimento di specifici indicatori qualitativi). Pertanto, **al fine di promuovere il miglioramento qualitativo del servizio offerto, si segnala l'opportunità di prevedere nel Regolamento che la metodologia relativa all'aggiornamento tariffario sia correlata anche alla variazione del livello della qualità del servizio.**

Lo schema di Regolamento non dispone nulla sulle tariffe predeterminate, anche se esse sono previste nel tariffario. 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 ad inserire nel Regolamento la disciplina delle tariffe predeterminate la cui quantificazione dovrà avvenire in conformità a quanto previsto dalle citate Linee guida (punti 65-70) in ordine alla metodologia da adottare per la loro definizione. Inoltre, è necessario che nel tariffario sia specificato che le tariffe predeterminate sono comprensive di tutti i supplementi, sconti o riduzioni (Punto 69 delle Linee guida).**

Nessuna disciplina è prevista nello schema di Regolamento riguardo alla possibilità di introduzione di sconti in tariffa per particolari tipologie di utenti. Tuttavia, si rileva positivamente che il Comune intende introdurre nell'ambito della modifica del sistema tariffario sconti per determinate tipologie di utenti (passeggeri con disabilità e donne sole) che rispondono ai principi di accessibilità e universalità propri dei servizi pubblici. **Si invita a valutare l'introduzione di tali sconti a livello regolamentare valutando di introdurre anche altre tipologie tra quelle previste dal punto 63 delle Linee guida.**

Adeguamento tariffario proposto

Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a base multipla, approvate con deliberazione della Giunta Comunale n. 83 del 19/06/2015. Con la nuova proposta di tariffario gli importi delle varie componenti e la relativa struttura risultano aggiornate come segue: **scatto iniziale +43%** (da 3,50 € a 5,00 €); **tariffa chilometrica T1 urbana +67%** (da 1,20 € a 2,00 €); **tariffa chilometrica T2 extra-urbana invariata** (1,50 €); **sosta oraria +33%** (da 18,00 € a 24,00 €); **supplemento notturno +33%** (da 3,00 € a 4,00 €); **supplemento festivo +33%** (da 3,00 € a 4,00 €); **supplemento bagaglio +100%** (da 1,00 € a 2,00 €).

Le tariffe predeterminate sono state così aggiornate: **Aeroporto – Stazione Centrale (e viceversa) +50%** (da 12,00 € a 18,00 €); **Aeroporto – Museo Nazionale (e viceversa) +25%** (da 16,00 € a 20,00 €); **Aeroporto – Porto Reggio Calabria (e viceversa) +56%** (da 18,00 € a 28,00 €).

Inoltre, rispetto al precedente tariffario sono stati eliminati: i supplementi da/per aeroporto e da/per porto; la tariffa predeterminata Aeroporto – Porto Villa San Giovanni (e viceversa);

Infine, sono stati aggiunti i seguenti elementi: supplemento per animali di grossa taglia 15,00 €; le seguenti tariffe predeterminate: Stazione Centrale – Stazione Villa San Giovanni (e viceversa) 30,00 €; Porto Reggio Calabria – Stazione Villa San Giovanni (e viceversa) 25,00 €; Reggio Calabria – Gambarie 55,00 €.

L'aggiornamento del sistema tariffario proposto apporta incrementi percentuali alle componenti tariffarie che vanno dal +25% al +100% rispetto ai valori del 2015 (con l'unica eccezione della tariffa chilometrica extra-urbana che rimarrebbe invariata). Rilevato che l'ultimo aggiornamento delle tariffe è avvenuto il 19/06/2015 e che il periodo da considerare ai fini della determinazione della variazione ISTAT con l'indice FOI dei prezzi al consumo (senza tabacchi) va da giugno 2015 a novembre 2023 (ultimo dato disponibile alla data della richiesta di parere) la rivalutazione applicabile sulla base del citato indice risulta essere pari a +18,5%². Pertanto, l'aggiornamento del sistema tariffario proposto dal Comune presenta incrementi percentuali per le singole componenti significativamente superiori alla variazione monetaria del periodo di riferimento, che come sopra anticipato deve costituire il limite massimo dell'adeguamento proprio in base al principio di garantire la più ampia accessibilità al servizio, in assenza di studi analitici che consentano di parametrare le tariffe agli effettivi costi del servizio (punto 61 delle Linee guida).

È dunque necessario che l'aggiornamento delle componenti tariffarie e delle tariffe predeterminate venga rideterminato al fine di non superare la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI del periodo di riferimento.

Inoltre, la quantificazione del supplemento per animali di grossa taglia appare eccessiva. Si invita a parametrare l'importo tenendo conto del valore che tale supplemento assume in realtà paragonabili.

In ogni caso, è necessario assicurare che anche il prezzo della corsa standard (punto 54 delle Linee guida), calcolato con le tariffe aggiornate, non sia superiore al valore ottenuto applicando la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI al prezzo della corsa standard calcolato con le tariffe vigenti.

Riguardo alle tariffe predeterminate di nuova istituzione (Stazione Centrale – Stazione Villa San Giovanni, Porto Reggio Calabria – Stazione Villa San Giovanni, Reggio Calabria – Gambarie), il punto 67 delle Linee Guida richiede che risultino più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a consumo e che, ai fini della fissazione dell'importo di ciascuna tariffa predeterminata, siano effettuate **apposite simulazioni in campo**. Tuttavia, dalla documentazione fornita dal Comune non si rinvenivano evidenze dell'effettiva convenienza per l'utente delle tariffe predeterminate esistenti.

Nelle more delle suddette simulazioni da effettuarsi con le modalità previste dal citato punto 67 delle Linee guida anche per le tariffe già esistenti, **è necessario che le tariffe predeterminate siano trasformate in "tariffe massime garantite", per l'applicazione delle quali il tassametro dovrà essere sempre attivato all'inizio della corsa e il prezzo applicabile sarà il minore tra quello calcolato con le tariffe a consumo e la tariffa predeterminata.**

² Se si considera l'ultimo dato disponibile (gennaio 2024) l'indice risulta pari a 19,1%.

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

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. 7, comma 2, lett. d) che i veicoli di cui i candidati al concorso devono dichiarare la disponibilità siano di recente immatricolazione. **Tuttavia, si ritiene opportuno completare la previsione introducendo anche un limite massimo di anni dall'immatricolazione (ad esempio 5 anni). È opportuno che tali requisiti siano estesi all'intero parco veicolare, prevedendo all'art. 30 un limite di anni dall'immatricolazione (ad esempio 10 anni) e le alimentazioni e le classi di emissione minime richieste.**

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). Inoltre, è necessario che riguardo all'applicabilità della tariffa a base oraria sia specificata la velocità al di sotto della quale si attiva tale tipologia di tariffa. Con riguardo alle modalità di pubblicazione si segnala la necessità che il Regolamento preveda 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, porti, 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 Reggio Calabria e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

Torino, 20 marzo 2024

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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