

**Parere al Comune di Monte Compatri 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 del 7 marzo 2024

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Monte Compatri (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 614 del 5 gennaio 2024 (prot. ART n. 2057/2024 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 del 2/02/2024 (acquisita al prot. ART n. 13476/2024), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 24/01/2024 (prot. ART n. 10579/2024). La fase interlocutoria ha riguardato i seguenti aspetti:
  - o l’eventuale disponibilità di dati di monitoraggio del servizio taxi;
  - o la metodologia da utilizzare per i futuri aggiornamenti del contingente;
  - o le autorizzazioni di Noleggio con Conducente attualmente attive in relazione a quanto indicato nel Regolamento;

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 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 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 di Regolamento del servizio pubblico da piazza taxi sottoposto al parere dell'Autorità modifica il Regolamento attualmente vigente approvato con delibera di Consiglio comunale n. 31 del 10/09/2009.

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

In materia di contingente taxi sono previste 3 licenze, come indicato all'art. 14, comma 1 dello schema di Regolamento; allo stato attuale, nessuna licenza è attiva poiché nel 2022 è decaduta l'unica licenza taxi

rilasciata con DGC n. 230 del 30/04/1975. La quantificazione del contingente è stata effettuata dal Comune *“sulla base dei criteri e tramite l’algoritmo stabiliti dalla deliberazione della giunta provinciale di Roma n. 175/6 del 13/02/2008, ai sensi dell’art. 13-bis della LR 58/1993”*; tale metodologia tiene conto di fattori di domanda e di offerta in linea con le previsioni delle Linee guida approvate dall’Autorità e in particolare di: popolazione residente, estensione territoriale, intensità dei flussi turistici, presenza di case di cura, di soggiorno, di poli generatori di mobilità, offerta di altri servizi pubblici di trasporto, numero delle autorizzazioni già definite o rilasciate.

Al riguardo rileva come il Comune ricada nella casistica dei comuni con meno di 100.000 abitanti per la quale le Linee guida (p. 3) prevedono la possibilità di svolgere analisi semplificate ai fini della definizione del contingente taxi, quali, ad esempio, il metodo comparativo con campioni di comuni aventi caratteristiche dimensionali e vocazione produttiva simili anche sulla base dei dati pubblicati dall’Autorità sul proprio sito web o nell’ambito del Rapporto annuale. A tal proposito, all’art. 14 comma 5, lett. b) del Regolamento, è indicata la previsione di *“procedere all’assegnazione di una prima licenza”* e di *“demandare alla Giunta comunale la verifica del servizio in termini quantitativi a distanza di un anno dal rilascio della licenza al fine di determinare, previo parere dell’ART, la conferma definitiva del contingente o la rimodulazione. La Giunta provvede con indagine comparativa su un campione di almeno 20 comuni, in ossequio alle indicazioni di cui alla parte I, punto 3 delle linee guida ART, ponderando con i risultati del monitoraggio”*. In altri termini, lo schema di Regolamento prevede il ricorso al metodo comparativo, di cui alle Linee guida, esclusivamente al fine di verificare, a distanza di un anno dal rilascio di *“una prima licenza”*, l’adeguatezza del contingente. Pertanto, **è necessario che nello schema di Regolamento sia esplicitamente indicata la metodologia che il Comune intende adottare in futuro per determinare e aggiornare il contingente**, anche utilizzando la medesima metodologia già indicata all’art. 14, comma 5, lettera b) che fa riferimento all’indagine comparativa e alla ponderazione con i dati di monitoraggio (*supra*), relativi alle richieste di servizio inevase e ai tempi di attesa degli utenti, ed eventualmente prevedendo di integrare le analisi relative a fattori di domanda e offerta individuati dal Comune come rappresentativi del contesto specifico, in linea con quanto disciplinato nelle Linee guida.

Inoltre, al fine di confermare il contingente di tre licenze, nelle more della successiva verifica (*supra*), ai commi 3 e 4 dell’art. 14 il Comune descrive brevemente alcuni confronti sviluppati utilizzando i dati della banca dati dell’Autorità. Al riguardo si ritiene che il Regolamento non costituisca la sede opportuna per la descrizione di tali analisi, anche in considerazione dell’orizzonte temporale del provvedimento stesso, che potranno trovare una più opportuna trattazione nell’ambito delle valutazioni che il Comune effettuerà per la verifica del contingente, come disciplinate dall’art. 14, comma 5, lett. b) e delle quali occorrerà fornire un’adeguata descrizione nell’ambito della documentazione che sarà trasmessa ai fini della richiesta di parere preventivo all’Autorità. Pertanto, **è necessario che le analisi indicate all’art. 14, comma 3 dello schema di Regolamento siano espunte e che il comma 4 del medesimo articolo sia conseguentemente riformulato oppure eliminato**, considerato che la conferma o rimodulazione del contingente potrà più efficacemente essere effettuata nell’ambito della successiva verifica, di cui al già richiamato art. 14, comma 5, lett. b), nell’ambito della quale sarà **necessario tenere conto dei dati rilevati dal sistema di monitoraggio relativi almeno alle richieste di servizio inevase e ai tempi di attesa per gli utenti (*infra*)**.

Peraltro, considerata la collocazione geografica del Comune di Monte Compatri e la limitata dimensione del contingente, **si invita il Comune a valutare, insieme ad altri comuni limitrofi, l’istituzione di un bacino comprensoriale di traffico sovracomunale per l’organizzazione del servizio taxi** (punti 27-31 delle Linee

guida), anche al fine di poter attuare un'organizzazione del servizio che garantisca la copertura di tutte le fasce orarie con il servizio taxi.

Per quanto riguarda la previsione di una quota parte di contingente adeguatamente attrezzato per il trasporto delle Persone a Mobilità Ridotta (PMR), si rileva favorevolmente la previsione di cui all'art. 14, comma 6 in base alla quale *“una licenza delle tre previste è assoggettata all'obbligo di uso di autovettura classificata come “autoveicolo per trasporti specifici o autoveicolo per uso speciale” ai sensi del Codice della Strada, dotata di piattaforma speciale per l'elevazione e il passaggio a bordo della persona disabile restando posizionata sul proprio dispositivo mobile di spostamento”*. Al riguardo, considerato che storicamente nel Comune è stata attivata una sola licenza, nelle more della prevista successiva verifica dell'adeguatezza del contingente, **è opportuno assegnare la prima licenza prevedendo l'utilizzo di un'autovettura adeguata al trasporto delle PMR**, in modo tale che tale categoria di utenti possa usufruire sin da subito del servizio. Inoltre, con riferimento specifico alle PMR, **è opportuno indicare esplicitamente la gratuità del trasporto dei cani guida all'art. 14, comma 8**, oltre a quanto già indicato al medesimo articolo in merito al trasporto *“delle sedie a rotelle e di altri supporti necessari alla mobilità della PMR”*.

In merito ai requisiti di base per la partecipazione al concorso previsti dall'art. 4, comma 4 **è necessario rivedere la formulazione della lett. f)** laddove prevede un' *“ottima conoscenza della lingua italiana e sufficiente conoscenza della lingua inglese”*, almeno espungendo il requisito relativo alla lingua inglese e **inserendo, nel successivo comma 5 del medesimo articolo, una specifica materia d'esame ai fini della relativa verifica.**

Relativamente alle caratteristiche, in termini di livello di emissioni, delle autovetture da impiegare per il servizio, **è necessario che il Comune verifichi e completi il riferimento al non meglio precisato “art. 4”** contenuto all'art. 4, comma 7 dello schema di Regolamento laddove prevede che *“Nel bando sono specificati i bonus di punteggio in funzione dell'utilizzo di autovetture maggiormente ecocompatibili rispetto al minimo richiesto dall'art. 4, in base alla normativa attuale”*.

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

Riguardo all'organizzazione del servizio, rilevato come sinora non sia stato svolto alcun monitoraggio, **è necessario implementare contestualmente al rilascio della “prima licenza” (supra) 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 Monte Compatri – che permetta di rilevare almeno le richieste di servizio inevase e 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 verifica di adeguatezza del contingente prevista in un orizzonte temporale medio-breve e a valutazioni su eventuali futuri incrementi del contingente attivo e/o programmato.**

Sul tema si evidenzia come quanto disciplinato dall'art. 16, comma 4 risulta insufficiente laddove demanda alla Commissione Consultiva, da nominare con decreto sindacale, l'individuazione degli *“standard di qualità misurabili, riguardanti sia i veicoli che i conducenti”* finalizzata all'implementazione del sistema di monitoraggio. Il medesimo comma prevede che tale attività sia effettuata entro un anno dalla nomina della Commissione Consultiva e che sia successivamente ratificata con delibera di Giunta comunale. Considerato

che le tempistiche desumibili dalla previsione richiamata non sembrano configurare l'attivazione del sistema di monitoraggio contestualmente alla riattivazione del servizio, **è necessario che il Comune modifichi quanto previsto all'art. 16, comma 4, prevedendo che, nelle more dello sviluppo dell'attività della Commissione Consultiva, sia sin da subito implementato un sistema che consenta di rilevare almeno i dati delle richieste di servizio totali, evase e inevase, e i tempi di attesa degli utenti, distinguendo opportunamente le richieste da parte delle PMR.** Tali dati sono infatti necessari e imprescindibili ai fini della verifica di adeguatezza del contingente di cui all'art. 14, comma 5, lett. b) nonché della corretta quantificazione della quota parte di vetture attrezzate per il trasporto delle PMR.

Peraltro, con riferimento alla composizione della Commissione Consultiva prevista nello schema di Regolamento all'art. 16, comma 2, **è opportuno prevedere un adeguato bilanciamento tra la rappresentanza delle organizzazioni sindacali di categoria** maggiormente rappresentative a livello nazionale dei trasporti pubblici non di linea (lettera c), per le quali al momento non è previsto un numero massimo, e **la rappresentanza delle associazioni degli utenti**, attualmente quantificata in un unico rappresentante.

Considerata la dimensione contenuta del contingente iniziale, **è 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 del servizio, in capo ai soggetti detentori degli stessi, con previsione di sanzioni applicabili in caso di inottemperanza.** I dati di domanda e offerta potranno essere acquisiti da tassametro o mediante verifiche presso gli stazionamenti. Qualora costituiti o presenti sul territorio, tali dati potranno anche essere acquisiti attraverso eventuale numero unico, e/o presso i gestori di sistemi di intermediazione tra domanda e offerta di servizio taxi (cooperative radio taxi) anche a mezzo piattaforme tecnologiche.

Considerata l'importanza degli esiti del monitoraggio ai fini delle valutazioni sulla rispondenza dell'offerta di taxi alle esigenze di mobilità del territorio comunale, il sistema di monitoraggio dovrebbe essere implementato in modo tale da consentire la verifica della corretta applicazione del sistema tariffario e dell'adeguata esposizione del tariffario a bordo, nonché del regolare funzionamento del tassametro (punti 73-74 delle Linee guida). Su quest'ultimo punto, **è necessario precisare all'art. 12, comma 1, lettera c) dello schema di Regolamento la quantificazione del "congruo periodo di tempo" per il mantenimento in memoria dei dati inerenti al servizio**, 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'accesso al servizio taxi e l'acquisizione della corsa, l'art. 17, comma 3 dello schema di Regolamento prevede, opportunamente, che *"In ogni caso, anche qualora il tassista aderisca a una centrale operativa di radio taxi, lo stesso deve rimanere libero di usare sistemi di intermediazione tra domanda e offerta del servizio taxi tramite applicazioni web che utilizzano piattaforme tecnologiche aperte e sistemi di geolocalizzazione dell'utente e del taxi, permettendo la valutazione del servizio e il pagamento elettronico diretto"*. 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”. Pertanto, si ritiene **necessario che l’articolo 17 dello schema di Regolamento preveda esplicitamente**, oltre alla libertà, per gli esercenti il servizio taxi, di avvalersi di tutti i canali disponibili, incluse le applicazioni di chiamata sugli smartphone, **l’assenza di limitazioni nell’ambito di eventuali rapporti contrattuali con le aziende che offrono servizi di intermediazione e/o organismi associativi e il divieto di clausole di esclusiva**.

Con riferimento alle misure di flessibilità previste nello schema di Regolamento, in considerazione della dimensione contenuta del contingente, stante quanto previsto all’art. 8 comma 5, è **opportuno attivare il taxi sharing appena possibile**. Sempre sul tema delle misure di flessibilità, con riferimento specifico alla sostituzione alla guida di cui all’art. 9, è **opportuno allineare le casistiche previste a quanto indicato dalla normativa vigente sul tema** (art. 10 della legge 21/1992).

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

Con riferimento alla disciplina del sistema tariffario, lo schema di Regolamento, all’art. 13, nel prospettare una prossima revisione straordinaria delle tariffe da parte della Giunta Comunale nei 18 mesi successivi all’adozione del Regolamento, definisce, nelle more di detta revisione, l’aggiornamento delle tariffe attualmente vigenti. A tale riguardo, si rileva in via preliminare che il Regolamento non si configura come lo strumento appropriato per l’analisi puntuale di adeguatezza delle tariffe e per il relativo aggiornamento, anche se provvisorio. Inoltre, considerato che è prevista nell’arco dei prossimi 18 mesi una revisione straordinaria del sistema tariffario – che dovrà essere sottoposta all’Autorità per il rilascio del parere ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del d.l. 201/2011 – e dato che, stante l’attuale situazione di assenza di licenze attive, l’aggiornamento provvisorio delle attuali tariffe non sembra al momento rispondere ad effettive esigenze di urgenza, si ritiene **necessario che il Comune espunga i commi 4 e 5 dell’articolo 13 e l’allegato con le tariffe aggiornate, mantenendo esclusivamente il riferimento alla revisione straordinaria delle tariffe richiamata**. Considerato che le tariffe attuali sono indicate nel Regolamento vigente, è **necessario che nel nuovo Regolamento sia specificato che le tariffe di cui all’art. 10 del Regolamento approvato con delibera di Consiglio comunale n. 31 del 10/09/2009 rimangono in vigore, senza modifiche, fino all’adozione dell’aggiornamento tariffario disposto con delibera di Giunta**.

Inoltre, relativamente ai criteri di cui tener conto nell’aggiornamento delle tariffe, il comma 1 dell’art. 13 prevede la determinazione “di regola almeno ogni cinque anni” tenendo conto “dell’andamento dei costi del servizio e della variazione del costo della vita rilevato a livello locale”. È **opportuno modificare la disposizione specificando che la frequenza di aggiornamento delle tariffe sia pari a cinque anni salvo casi eccezionali**. Ai fini dell’aggiornamento delle tariffe, anche con riferimento alla sopra richiamata revisione straordinaria delle tariffe, si **raccomanda poi di specificare l’indice ISTAT FOI e/o IPCA** relativo alla variazione del costo della vita, e di considerare, **oltre alla variazione dei costi di produzione del servizio, anche la variazione della qualità del servizio erogato, ponderando l’incremento tariffario in modo da assicurare l’accessibilità del**



**servizio all'utenza**, in linea con quanto previsto ai punti 60 e 61 delle Linee guida. Qualora ai fini del prossimo adeguamento tariffario, prospettato entro 18 mesi dall'approvazione del nuovo Regolamento, anche in considerazione dell'implementazione del sistema di misurazione della qualità nel prossimo futuro, il Comune utilizzi esclusivamente il criterio della variazione del costo della vita, **è necessario che l'aggiornamento delle componenti tariffarie non superi la rivalutazione ISTAT FOI o IPCA relativa al periodo di riferimento.**

Con riferimento all'art. 13, comma 6, lettera c) dello schema di Regolamento, che prevede la possibilità di inserire *"tariffe predeterminate fisse o massime garantite per percorsi prestabiliti"*, **è necessario che il Comune provveda a espungere la specificazione ivi contenuta** laddove indica che *"l'importo applicabile sarebbe minore rispetto a quello che deriverebbe dal tassometro"*, stante la più complessa istruttoria che sarà (eventualmente) sviluppata successivamente ai fini della quantificazione delle tariffe predeterminate, e inserisca un rimando ai punti 65-70 delle Linee guida.

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

Riguardo al tema della qualità del servizio, l'art. 16 del Regolamento demanda alla Commissione Consultiva, da istituire con decreto sindacale, lo sviluppo di specifiche attività tra cui, oltre alla definizione del sistema di monitoraggio (*supra*), anche l'individuazione di *"standard di qualità misurabili, riguardanti sia i veicoli che i conducenti"* e la predisposizione della Carta della qualità del servizio contenente le condizioni minime del servizio, soggetta a ratifica da parte della Giunta comunale. In merito, **è necessario che il Comune provveda a una rapida attuazione di tali previsioni, istituendo tempestivamente la Commissione Consultiva e verificando che entro i tempi previsti quest'ultima abbia sviluppato le attività disciplinate nello schema di Regolamento.** Inoltre, **è opportuno prevedere che nella Carta della qualità del servizio siano riportati**, oltre agli indicatori e ai *target* da raggiungere, anche i **livelli consuntivati per i singoli indicatori da rilevare tramite le periodiche indagini di customer satisfaction**, la cui periodica effettuazione è demandata alla Commissione Consultiva.

Con riferimento agli aspetti qualitativi direttamente connessi alle caratteristiche dei veicoli, **è opportuno ampliare l'indicazione di cui all'art. 11, comma 6, lett. c) inserendo un riferimento esplicito alle autovetture ibride ed elettriche.** Inoltre, **si raccomanda di valutare la previsione di impiegare mezzi equipaggiati con impianto di climatizzazione** (punto 80 delle Linee guida) e **immatricolati da non più di 10 anni** (punto 98 delle Linee guida).

In relazione al tema della trasparenza, si valuta positivamente come lo schema di Regolamento preveda in diversi articoli (in particolare artt. 13 e 16) la pubblicazione sul sito *web* del Comune del tariffario, della Carta della qualità, le indicazioni per i reclami. **Si invita il Comune a predisporre un'unica area del sito *web* dedicata al servizio taxi contenente tutte le relative informazioni sull'assetto organizzativo del servizio (Punti 41-42 delle Linee guida) e documenti (in particolare, Regolamento e tariffario vigenti), oltre alle informazioni necessarie per l'invio dei reclami, in modo da rendere agevole la consultazione, anche pubblicizzando adeguatamente l'indirizzo di tale sezione.** 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 stazione) – (punto 58 Linee guida).

Con particolare riferimento al tariffario, per il quale l'art. 13, comma 7 dello schema di Regolamento demanda alla Giunta comunale, "unitamente all'approvazione delle nuove tariffe, l'approvazione della tipizzazione del tariffario, in aderenza alle linee guida dell'ART", è **opportuno predisporre il tariffario, anche in lingua inglese, prevedendo 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).

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

Inoltre, al netto di quanto disciplinato all'art. 2, comma 8 dello schema di Regolamento relativamente ai diritti dell'utente in caso di interruzione del servizio "*per avaria, incidente o per altri casi di forza maggiore senza che sia possibile organizzare un servizio*", non risulta disciplinata la modalità di organizzazione dei servizi sostitutivi in caso di avaria o incidente: pertanto, è **opportuno inserire nello schema di Regolamento la disciplina di tale aspetto.**

\*\*\*\*\*

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

Torino, 7 marzo 2024

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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