

Parere n. 17/2024

Parere al Comune di Battipaglia sullo schema di Regolamento per il servizio pubblico con autovetture da piazza per il trasporto di persone (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 18 aprile 2024

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Battipaglia (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 22954 del 14 marzo 2024 (acquisita al prot. ART n. 27665/2024 del 15 marzo 2024), successivamente integrata dal Comune con nota non protocollata del 15/03/2024 (acquisita al prot. ART n. 27669/2024 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 per il servizio di taxi e noleggio con conducente"* (di seguito: Regolamento);

esaminato lo schema di Regolamento 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 inherente 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 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.

Le osservazioni espresse di seguito sono 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 è diretto a modificare il Regolamento attualmente vigente, *"approvato con Deliberazione della Commissione Straordinaria (ex art. 42 del TUEL n. 267/2000) n. 24 del 27/03/2015 e modificato con Delibera (ex art. 42) n. 43 del 29/05/2015"*. Come notazione preliminare si evidenzia che detti riferimenti, ancorché superati, sono riportati nell'intestazione del testo dello schema del nuovo regolamento da adottare; inoltre, al Capo V – Norme transitorie e finali, l'art. 48 (abrogazione norme precedenti) deve essere eliminato in quanto il contenuto si sovrappone a quello dell'art. 49 (*entrata in vigore e rinvio ad altre norme*); l'indice deve essere correttamente riallineato.

Si rileva, preliminarmente, che l'elenco delle disposizioni normative che costituiscono la disciplina del servizio, contenuto nell'articolo 1 dello schema di Regolamento, non risulta aggiornato, non essendo menzionato, in particolare, l'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011. Pertanto, si rende necessario aggiornare l'elenco, citando anche tale norma legislativa, valutando di inserire anche il riferimento alle Linee guida dell'Autorità approvate con delibera n. 46/2022 del 23 marzo 2022. Inoltre, anche in considerazione del fatto che l'art. 5 dello schema di Regolamento contiene il riferimento alla disciplina introdotta dalla legge 136/2023, legge di conversione del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, l'elenco di cui all'art. 1 va integrato anche con l'inserimento di tale riferimento normativo.

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

Con riferimento alla quantificazione del contingente, l'articolo 5 dello schema di Regolamento indica, in maniera generica, i fattori di cui occorre tener conto a tal fine, quali: popolazione residente, flussi turistici, e fattori che influenzano la domanda. A tal proposito si osserva come lo schema di Regolamento non prevede un monitoraggio puntuale del servizio necessario per individuare informazioni utili anche per la quantificazione del contingente. **È quindi necessario che la metodologia per la definizione del contingente sia sviluppata sulla base delle Linee guida (punti da 1-26)**, considerando anche i dati rilevati dal sistema di monitoraggio di cui *infra*. Nel caso di specie, date le dimensioni del Comune, possono essere svolte analisi semplificate (cfr. punti 3 e 17 delle Linee guida) anche attraverso il ricorso al metodo comparativo con campioni di comuni aventi caratteristiche dimensionali e vocazione produttiva simili (con particolare riferimento alla categoria turistica di appartenenza e alla relativa densità turistica), eventualmente utilizzando altresì i dati pubblicati dall'Autorità sul proprio sito web o in occasione del Rapporto annuale.

Nell'ambito di tali analisi è necessario che sia rilevata anche la domanda di servizi taxi espressa dalle persone a mobilità ridotta (PMR) – sia effettiva che potenziale – stimabile, ad esempio, considerando il numero di reclami pervenuti a causa dell'assenza del servizio taxi con veicoli appositamente attrezzati per le PMR, eventualmente anche considerando altri servizi di trasporto operanti nel territorio comunale (TPL, NCC, ecc.). **In esito alle analisi sulla domanda di servizi per PMR, il Comune dovrà provvedere, sulla base delle Linee guida dell'Autorità (punto 25), a destinare una quota delle licenze 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'articolo 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 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%.

Sul tema del trasporto delle persone con disabilità, si rileva che il Comune, con delibera di Consiglio Comunale n. 134 del 20 luglio 2000, ha adottato il “Regolamento per la disciplina del Servizio Trasporto Taxi Disabili” (di seguito: Disciplinare). Tale atto regolamenta aspetti che rilevano sull'operatività del servizio nel caso di trasporto di persone portatrici di *handicap*. Atteso che la disciplina da esso stabilita è piuttosto datata, **se ne raccomanda l'aggiornamento e si evidenzia la necessità che l'articolo 34 dello schema di regolamento, dedicato al “Trasporto portatori di handicap”, nelle more della revisione del Disciplinare, rechi una previsione che faccia salvi gli specifici obblighi ivi previsti in capo agli esercenti il servizio taxi**.

Inoltre, **è necessario che il Regolamento disciplini l'attività di monitoraggio del servizio in coerenza con quanto previsto al riguardo dalle Linee guida (punti 32-33; 38-40, 73; 84-88), al fine di valutare l'adeguatezza delle performance qualitative, il rispetto delle tariffe applicate e dei turni, introducendo obblighi di trasmissione dei dati relativi al servizio svolto, in capo ai soggetti detentori degli stessi, con particolare riferimento alle richieste inevase e ai tempi di attesa degli utenti, in diverse ore del giorno, giorni della settimana e periodi dell'anno” ricavabili anche tramite gli eventuali servizi digitali di acquisizione della corsa attivi**. A tal proposito, **si raccomanda di introdurre nell'art. 25 dello schema di Regolamento una disposizione secondo la quale il tassametro deve mantenere in memoria, per un congruo**

periodo di tempo, da specificare nella stessa, 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 dell'amministrazione sul rispetto delle norme regolamentari a seguito di eventuali contestazioni o segnalazioni da parte degli utenti del servizio.

Infine, è necessario completare le disposizioni relative alla fornitura dei dati del servizio con la previsione di specifiche sanzioni per i casi di violazione degli obblighi di messa a disposizione e conservazione dei dati necessari al Comune per il sistematico monitoraggio del servizio da parte dei soggetti detentori dei dati stessi (tassisti, cooperative, consorzi, società che gestiscono piattaforme di intermediazione tra domanda e offerta del servizio).

Sempre in tema di qualità **è opportuno che nel Regolamento siano previste**: la definizione di indicatori di qualità da monitorare periodicamente in coerenza con quanto disciplinato nelle Linee guida (punti 78-81), la realizzazione delle indagini di *customer satisfaction* tra gli utenti del servizio (punti 84-87 delle Linee guida), la redazione della Carta della qualità dei servizi.

In tema di requisiti degli aspiranti titolari di licenza, **si invita a sostituire i richiami normativi operati all'articolo 11 alle norme antimafia ormai abrogate con le norme attualmente vigenti in materia** (d.lgs. 6 settembre 2011, n. 159, recante "Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136").

In tema di bando per il concorso delle licenze di cui all'articolo 12, rileva il punto 93 delle Linee guida che precisa come la modalità di selezione che maggiormente garantisce i principi di trasparenza e imparzialità della procedura e la qualità del servizio offerto sia la modalità per titoli ed esami. **È necessario, pertanto, che l'articolo 8, comma 1, e l'articolo 12 dello schema di Regolamento siano modificati in tal senso prevedendo, quale modalità di assegnazione delle licenze, il concorso pubblico per titoli ed esami.** In relazione ai contenuti del bando di concorso, la citata Comunicazione della Commissione Europea, con riferimento ai requisiti necessari per il rilascio della licenza, raccomanda che essi siano semplici e limitati a quanto necessario alla fornitura del servizio di trasporto passeggeri rispecchiando le esigenze attuali.

Al fine di rimuovere alcune ambiguità dell'attuale formulazione, **occorre formulare in modo più chiaro le lettere b) e d) dell'articolo 12, ad esempio, come segue "b. elencazione dei titoli oggetto di valutazione e relativi criteri di preferenza", "d. le materie e le prove d'esame, i criteri di valutazione, nonché le modalità di svolgimento".**

Tra le materie d'esame **è opportuno** che l'articolo 12 indichi la conoscenza del Regolamento e della normativa di settore, dei luoghi di maggior interesse turistico, della lingua inglese, delle tecniche di primo soccorso e nozioni comportamentali in caso di incidente, nonché la capacità di gestire applicazioni di navigazione.

Infine, **è necessario che il medesimo articolo preveda che nel bando siano specificati i requisiti ambientali minimi delle autovetture da utilizzare oltre alle eventuali dotazioni per il trasporto delle persone a mobilità ridotta (PMR).**

In merito all'attività della Commissione di concorso di cui all'articolo 14, **è necessario che il comma 2 sia allineato con la previsione (supra) che il concorso sia per titoli ed esami.** Si osserva poi come al comma 3 sia previsto che *"La Commissione, prima di pronunciarsi sull'ammissibilità delle domande, stabilisce, a pena di nullità del concorso, i criteri di valutazione dei titoli previsti ed indicati dal bando"*. Tale dicitura è alquanto

ambigua in considerazione del fatto che ai sensi dell'articolo 12 i criteri di valutazione dei titoli vanno già riportati nel bando di concorso. Pertanto, va da sé che la loro individuazione debba necessariamente avvenire prima della ricezione delle domande di partecipazione al concorso, e di conseguenza, prima del pronunciamento della Commissione sull'ammissibilità delle domande. **È necessario quindi che il comma 3 sia riformulato in coerenza con le tempistiche procedurali.**

In merito all'utilizzo dei sostituti alla guida di cui all'articolo 19 **è necessario che l'articolo sia integrato con i richiami agli obblighi informativi** di cui all'articolo 10 della legge n. 21/1992 come modificato dal d.l. n. 104/2023.

Sia l'articolo 18 sia l'articolo 20 trattano il tema del trasferimento delle licenze. In proposito, **è opportuno** collocare in un unico articolo la relativa disciplina. Inoltre, **pare opportuno** che nel Regolamento siano inseriti specifici obblighi di comunicazione tempestiva al Comune da parte dei tassisti in occasione della cessione a terzi, a qualunque titolo, delle licenze indicando i nominativi dei subentranti.

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

Riguardo all'acquisizione delle corse, nello schema di Regolamento si rileva una non adeguata trattazione del tema. Per maggior chiarezza **è necessario che nel CAPO II “Norme per le autorizzazione di esercizio” siano riportate chiaramente le modalità di acquisizione della corsa da parte dei tassisti.** In tale ambito, anche al fine di consentire l'attivazione di dinamiche competitive, alla luce di quanto indicato ai punti 45-46 delle Linee guida, **si ritiene necessario che il Regolamento contenga una disposizione che espliciti, per gli esercenti il servizio taxi, la libertà di avvalersi di tutti i canali disponibili, incluse pertanto le applicazioni per smartphone, senza limitazioni nell'ambito dei rapporti contrattuali con le aziende che offrono servizi di intermediazione e/o organismi associativi, prevedendo il divieto di clausole di esclusiva.** Al riguardo deve altresì essere previsto che i sistemi di acquisizione della corsa garantiscano l'inoltro della richiesta al tassista più vicino al punto di prelievo richiesto dall'utente.

Inoltre, **è necessario prevedere la disciplina del taxi condiviso (taxi sharing), attualmente assente, e le relative tariffe (infra).**

È poi necessario che tra gli obblighi dei conducenti di cui all'articolo 31 sia prevista l'effettuazione del percorso più economico, l'informazione agli utenti sulla presenza di eventuali tariffe predeterminate e degli sconti applicabili alla corsa richiesta.

In merito alle caratteristiche dei veicoli da utilizzare per l'espletamento del servizio taxi si osserva quanto segue.

L'articolo 22 risulta riportare una non corretta formulazione dei primi commi che **è necessario correggere** a fini di migliore comprensione. Inoltre, la disposizione che prevede che i veicoli debbano *“essere muniti di marmitta catalitica o di altri dispositivi atti a ridurre i carichi inquinanti, come individuati da apposito decreto del Ministero dei Trasporti, se immatricolati a partire dal 1° gennaio 1992”* pare essere superata e non allineata con le ordinarie richieste in materia classi di emissione dei veicoli come anche richiamate dal recente d.l. n. 104/2023 (*infra*).

Relativamente al contenuto dell'articolo 23, si osservano le seguenti **imprecisioni che necessitano di rettifica:** il comma 1 sub a) richiama erroneamente, quanto alle caratteristiche del tassametro, lo stesso

articolo 23, che però non disciplina tale materia; al comma 1 sub d) è presente una formulazione poco chiara in quanto il medesimo comma demanda la definizione delle caratteristiche dei contrassegni da esporre sui veicoli a una “**successiva disposizione del dipartimento VII**” (enfasi aggiunta): tale riferimento risulta generico e andrebbe meglio specificato; al comma 1 sub g) è richiamata l'affissione sulla vettura dello “*stemma del Comune di Roma*” che risulta inconferente; al comma 3 sono richiamati gli articoli 20, 21, e 29 che parrebbero inconferenti non risultando in questi richiamati aspetti riconducibili alle “*prescrizioni riguardanti le caratteristiche dei veicoli*”. L'articolo 23 prevede poi che “*Le specificazioni delle prescrizioni riguardanti le caratteristiche dei veicoli ed il loro allestimento relative [...] sono stabilite con provvedimento della Giunta Comunale*”, al riguardo, è **necessario che i provvedimenti adottati per disciplinare le caratteristiche dei veicoli trovino adeguata pubblicazione sul sito web istituzionale del Comune in una sezione dedicata al trasporto taxi (infra).**

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'articolo 35, analogamente alle previsioni della legge quadro sul tema tariffario, prevede che “*La tariffa è a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per il servizio extra-urbano*”. Inoltre, riguardo alle modalità di aggiornamento delle tariffe l'articolo 35 prevede che “*L'adeguamento delle tariffe, a seguito di richiesta degli operatori, di competenza della giunta comunale, del servizio pubblico non di linea di taxi verrà stabilito periodicamente secondo l'indice ISTAT di incremento del costo della vita con cadenza non inferiore ai 2 anni*”. Il punto 60 delle Linee guida evidenzia come l'amministrazione comunale ai fini della determinazione delle tariffe debba comunque tenere conto del criterio dell'orientamento al costo di produzione del servizio comprendente sia i costi operativi che quelli di capitale, quali, a titolo esemplificativo, i costi di carburante, manutenzione veicolo, assicurazione, ammortamento del costo del veicolo, includendo anche il 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 **necessario, pertanto, che l'attuale livello tariffario sia verificato sulla base dei citati principi.**

In relazione all'adeguamento tariffario, si evidenzia l'opportunità di rivederne la frequenza alla luce del 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.

L'articolo 35 comma 2 disciplina in termini generali le tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti. Le tariffe predeterminate, definendo un prezzo prestabilito, omnicomprensivo ed invariabile da e per determinate località, più vantaggioso rispetto a quello della corrispondente tariffa a tassametro, garantiscono una maggiore trasparenza del prezzo del servizio e rappresentano, pertanto, un elemento di maggior tutela dell'utente. La possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate costituisce peraltro uno dei principi per l'adeguamento del servizio taxi individuato dal legislatore (art. 37, comma 2, lettera m), n. 3 del d.l. 201/2011). Il punto 67 delle Linee Guida prevede che tali tipologie di tariffe debbano risultare più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a tassametro e fornisce indicazioni sulle modalità con le quali devono essere fissate, richiedendo al riguardo l'effettuazione di apposite simulazioni.

Al fine di individuare i tragitti per i quali definire tariffe predeterminate occorre rilevare quali siano le tratte più frequentate e i luoghi maggiormente rilevanti o caratteristici del territorio (punto 68 delle Linee guida); a titolo esemplificativo, costituiscono possibili percorsi sui quali prevedere tariffe predeterminate: stazione-ospedale, centro città-stazione ferroviaria.

È quindi necessario che tali principi siano richiamati nel citato comma 2 dell'articolo 35 e che per l'introduzione di tariffe predeterminate (eventualmente anche nella forma delle tariffe massime garantite) il Comune faccia riferimento alla metodologia illustrata ai punti 65-70 delle Linee guida. Al riguardo, qualora si preveda l'introduzione delle tariffe massime garantite occorre stabilire l'obbligo di attivazione del tassametro.

Il regolamento non stabilisce riduzioni tariffarie; è opportuno che esse siano previste nel summenzionato articolo 35, nei confronti di specifiche fasce di popolazione (a titolo esemplificativo, ma non esaustivo: persone a mobilità ridotta non residenti, donne sole in orario serale o accompagnate da minori, anziani), selezionandone le casistiche tra quelle elencate al punto 63 delle Linee guida. Le agevolazioni e gli sconti citati, infatti, consentono di ampliare la possibilità di accedere al servizio da parte di determinate tipologie di utenti rispondendo pienamente ai principi generali che devono regolare i servizi pubblici. Peraltro, la possibilità di applicare sconti può essere riconosciuta anche al singolo tassista, esplicitandola nelle disposizioni regolamentari. Infatti, le tariffe stabilite in via amministrativa non sono da intendersi come importi fissi, ma come importi massimi, con la conseguenza che il prezzo del servizio è liberamente suscettibile di riduzione rispetto all'importo risultante dal tassametro. **Pertanto, è opportuno che nell'ambito dell'articolo 35 sia reso evidente tale principio e si preveda altresì la possibilità per i titolari di licenza di applicare tariffe scontate fisse per tratte determinate, purché nella forma della tariffa massima garantita da corrispondere nel caso in cui il costo a tassametro sia superiore (punti 60 e 65 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 si rileva preliminarmente che, sebbene vi siano generici richiami alle attività di vigilanza, lo schema di Regolamento non preveda le valutazioni delle *performance* del servizio e tanto meno specifici indicatori di qualità da monitorare. 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 raggiunti per gli indicatori individuati, rilevati periodicamente dal Comune anche mediante indagini di customer satisfaction.**

Con riferimento agli aspetti qualitativi direttamente connessi alle caratteristiche dei veicoli, si rileva come lo schema di Regolamento tratti la materia in maniera eccessivamente generica (*supra*). **È opportuno che, al fine di incrementare il livello qualitativo delle vetture, i relativi requisiti connessi alle emissioni siano definiti in maniera più precisa sia riguardo alle classi che alle tipologie di alimentazioni ammesse. Inoltre, si ritiene opportuno completare la previsione introducendo anche un limite massimo di anni dall'immatricolazione (ad esempio 10) e la necessità di dotazione di sistemi di climatizzazione e di pagamento elettronico.**

Con riguardo agli obblighi dei conducenti di cui all'articolo 31, è opportuno completare le attuali previsioni inserendo una disposizione relativa all'obbligo di rilascio, su richiesta del passeggero, della ricevuta con il prezzo della corsa e il numero identificativo del taxi.

In relazione al tema della trasparenza, con particolare riguardo alla tipologia e alle modalità di pubblicazione delle informazioni utili all'utenza del servizio sono necessarie 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 standard: 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 è necessario che il Comune predisponga sul proprio sito *web* istituzionale, una apposita sezione, facilmente raggiungibile e accessibile per tutte le tipologie di utenti, all'interno della quale riportare la documentazione inerente il servizio taxi, con particolare riferimento all'assetto organizzativo del servizio (Punti 41-42 delle Linee guida), al Regolamento, al tariffario, alla carta della qualità dei servizi, oltre alle informazioni necessarie per l'invio dei reclami, agli esiti delle eventuali indagini effettuate tra gli utenti, e ogni altra documentazione che disciplini il servizio. Inoltre, è necessario che tale previsione sia completata con la specificazione che il tariffario sia pubblicato anche presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo: stazioni ferroviarie, autostazioni, ospedali, tribunali, poli fieristici, uffici di informazione turistica, posteggi taxi e principali luoghi turistici (Punto 57 delle Linee guida).

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).

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

Torino, 18 aprile 2024

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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