

**Parere al Comune di Como sull'incremento del contingente taxi e sull'adeguamento del sistema 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 23 maggio 2024

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Como (di seguito, anche: Comune), con prot. n. 54927 del 22/03/2024 (acquisita al prot. ART n. 30226 in pari data), le delibere di Giunta comunale nn. 74 e 75 del 20/03/2024 con le quali il Comune ha approvato, rispettivamente, la *"determinazione delle tariffe"* e la *"determinazione del contingente per il rilascio di licenze aggiuntive determinazione del valore di licenza"*;
- successivamente il Comune ha trasmesso, con nota prot. n. 56186 del 25/03/2024 (acquisita al prot. ART n. 30892 in pari data), una relazione recante le analisi sviluppate dal consulente incaricato a supporto delle scelte adottate dall'Ente in materia di adeguamento del contingente e, con nota prot. n. 58416 del 27/03/2024 (acquisita al prot. ART n. 31743 in pari data), ha trasmesso per conoscenza una comunicazione inviata alle associazioni di categoria del territorio recante l'indicazione *"che il termine del 28 marzo 2024 indicato nella deliberazione 74 del 20/3/2024 deve considerarsi ordinatorio e non perentorio, in conseguenza del maggior favore per l'utenza delle tariffe attuali e, soprattutto, delle necessarie operazioni tecniche da eseguire per l'aggiornamento dei tassametri"* e specificando che l'Autorità *"intende pronunciarsi in ordine alle tariffe comunicate"*;
- le delibere di Giunta comunale nn. 74 e 75 non hanno prodotto effetti in quanto non è stato pubblicato il bando per il rilascio delle nuove licenze e il termine di entrata in vigore delle nuove tariffe risulta sospeso nelle more del rilascio del presente parere;
- inoltre, il Comune ha da ultimo trasmesso in data 8/05/2024 i dati delle compravendite di licenze taxi registrate nel Comune di Como (prot. ART n. 47680/2024) e in data 13/05/2024 ha trasmesso lo schema di bando per il rilascio delle nuove licenze (prot. ART n. 48891/2024), richiedendo il parere all'Autorità e specificando l'impegno a *"rettificare/integrare gli atti [delibere di Giunta comunale n. 74 e n. 75 del 20/03/2024, ndr] così da rendere gli stessi conformi a quanto sarà indicato nel [...] parere"*;

esaminate le delibere di Giunta comunale e la relazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni unitariamente sull'incremento del contingente e sull'adeguamento tariffario.

## I. Inquadramento giuridico

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 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.

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 il 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 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.

Inoltre, 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 soggetto competente 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”*.

Con nota del 16 luglio 2020, indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nonché pubblicata sul sito *web* istituzionale dell’Autorità, l’Autorità è ulteriormente intervenuta sul tema dell’organizzazione del servizio taxi e, in particolare, sull’uso dei sistemi di connettività via *web* e sull’impiego delle nuove tecnologie per favorire l’intermediazione tra domanda e offerta di taxi rimarcando, anche sulla scorta delle decisioni del Consiglio di Stato di cui alle sentenze del 4 giugno 2020, n. 3501/2020, n. 3502/2020 e n. 3503/2020, la necessità di: *i) promuovere e verificare la rimozione di norme di legge regionali e/o norme di regolamenti comunali che in qualsiasi modo limitino la libertà dei titolari di licenza taxi di avvalersi dei vari servizi di interconnessione tra domanda e offerta eventualmente disponibili; ii) promuovere lo sviluppo e la diffusione di sistemi innovativi e competitivi che consentano l’interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi con conseguente aumento dell’efficienza e della qualità del servizio offerto; iii) vigilare, adottando le misure ritenute più opportune, affinché le società che gestiscono i servizi di interconnessione tra domanda e offerta non precludano a coloro che aderiscono a tali servizi di rivolgersi anche ad altri intermediari e di destinare una quota per l’esecuzione di corse intermediate 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 acquisita, considerato che i provvedimenti adottati dal Comune non hanno ancora prodotto effetti in quanto non è stato pubblicato il bando per le nuove licenze e il termine di entrata in vigore delle nuove tariffe è stato di fatto sospeso nelle more del rilascio del presente parere, l'Autorità esprime le proprie osservazioni finalizzate a migliorare l'efficacia e l'efficienza 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 dell'Autorità riguardano la metodologia utilizzata per la definizione dell'incremento di 23 unità del contingente taxi e dell'importo previsto per il rilascio delle nuove licenze, stabilito dal Comune in 135.000 euro/cadauna, nonché l'adeguamento del sistema tariffario.

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

In esito alle analisi sviluppate e dettagliate nella relazione trasmessa, considerate le criticità rilevate nella disponibilità di servizi taxi nel periodo aprile-ottobre e la sempre maggiore destagionalizzazione dei flussi

turistici, il Comune ha stabilito di procedere con un incremento del contingente, che attualmente consiste di 45 licenze<sup>1</sup>, rilasciando 23 licenze aggiuntive a titolo oneroso.

Il Comune dispone di pochi dati relativi al servizio erogato (ad esempio: numero medio, lunghezza media e durata media delle corse) mentre non dispone affatto di dati relativi alle richieste di servizio in evase e ai tempi di attesa degli utenti: pertanto, al fine di determinare il fabbisogno di nuove licenze, il Comune ha utilizzato i dati disponibili per individuare il numero di ore/anno di servizio erogato da confrontare con il monte ore di servizio giornaliero e annuo necessario per soddisfare la domanda di mobilità attualmente in evasa – ricostruita tramite una stima che tiene conto degli spostamenti sia dei cittadini sia dei turisti – e la domanda potenziale – di cui è stata effettuata una stima per ciascuna componente che si ritiene possa generare una domanda di trasporto taxi (*infra*). Le analisi svolte tengono conto delle differenze tra i diversi periodi dell'anno e tra i giorni feriali e festivi, sia in termini di domanda, sia in termini di offerta di servizi. Il Comune ha quindi sviluppato e applicato la metodologia quantitativa individuata ottenendo che, per soddisfare la domanda attualmente in evasa e potenziale, è necessario un incremento del 51% del contingente, che corrisponde a 23 nuove licenze; in particolare tale stima tiene conto del numero di licenze necessarie a soddisfare la domanda attualmente in evasa (+18% in termini di utenti e di veicoli necessari) e del contingente aggiuntivo che occorre per rispondere alla domanda potenziale futura (complessivamente +49% di utenti, +33% di veicoli necessari) generata dall'incremento dei flussi turistici, dalle richieste delle PMR, dall'introduzione di tariffe fisse predeterminate, dal potenziamento dei nodi di interscambio ferro/gomma in ambito urbano e dall'introduzione del taxi *sharing*.

Il Comune ha altresì effettuato un'analisi comparativa considerando altri comuni italiani, in linea con quanto previsto dalle Linee guida nel caso di comuni con meno di 100.000 abitanti (punto 3). Da tale analisi emergerebbe che la dotazione di licenze taxi di Como sarebbe sottodimensionata, analogamente ad altri capoluoghi di provincia lombardi, nel confronto con i grandi centri metropolitani (come Milano, Torino, Genova, Bologna), nonché rispetto ad altri comuni a vocazione turistica.

Alla luce di quanto rappresentato si valuta positivamente lo sforzo profuso dal Comune per individuare una **metodologia quantitativa**, che tiene conto di fattori di domanda e di offerta per determinare il contingente, come previsto dalle Linee guida, in particolare stante la mancanza di dati relativi alle richieste di servizio in evase e ai tempi di attesa degli utenti che avrebbero consentito di valutare con maggiore immediatezza il fabbisogno di mobilità insoddisfatto. Pertanto, anche al fine di affinare la metodologia e le ipotesi assunte, oltre che di verificare l'adeguatezza del contingente taxi in relazione all'evoluzione della domanda, **si raccomanda**, in attuazione di quanto previsto dall'art. 35 del *"Regolamento per il trasporto di persone mediante servizio taxi [...]"* adottato con delibera del Consiglio comunale n. 45 del 4/12/2023 in materia di monitoraggio del servizio, di elaborare i dati rilevati in modo da ottenere, per i diversi giorni della settimana e periodi dell'anno, almeno le richieste di servizio in evase, i tempi di attesa degli utenti e la produttività media intesa come numero medio di corse effettuate per vettura taxi, con particolare attenzione alle richieste in evase derivanti da utenti PMR. Al fine di ampliare la base informativa si suggerisce di valutare la stipula di apposite convenzioni per la trasmissione dei dati con eventuali soggetti gestori di sistemi di intermediazione tra domanda e offerta di servizio taxi a mezzo di piattaforme tecnologiche e *app*, nonché l'effettuazione da parte del Comune di verifiche a campione sui dati acquisiti ai sensi del comma 2 del richiamato art. 35 del

<sup>1</sup> Nessuna delle autovetture che compongono la flotta di taxi attualmente attiva è attrezzata per il trasporto di Persone a Mobilità Ridotta – PMR.

Regolamento. Inoltre, fermo restando quanto già previsto dal Regolamento, al fine di favorire l'implementazione del sistema di monitoraggio, **si ritiene necessario che il Comune preveda nel bando di concorso appositi obblighi di trasmissione dei dati relativi al servizio svolto dai titolari delle nuove licenze** (per fascia oraria e giorno della settimana). Tali obblighi potrebbero essere introdotti anche per un periodo di tempo limitato purché sufficiente a ottenere un significativo insieme di dati.

**L'incremento** del contingente quantificato in 23 nuove licenze appare ragionevole ed è **ritenuto adeguato**: infatti, le stime di domanda potenziale presentate appaiono sufficienti a giustificare un rilascio di licenze in numero superiore a quello strettamente necessario a soddisfare l'attuale domanda in evasa. Al riguardo, sulla base di analisi comparative svolte dagli Uffici – utilizzando un campione composto da 11 comuni ritenuti comparabili<sup>2</sup> con il Comune di Como (Sanremo, Bolzano, Merano, Trento, Viareggio, Pisa, Siena, Fiumicino, Alghero, Olbia, La Spezia) – emerge come il numero di taxi attuali del comune di Como sia allineato alla media del campione, che risulta pari a circa 45, mentre nello scenario futuro con il contingente incrementato si collocherebbe al di sopra della media. Considerato che, come noto, i servizi di taxi sono strutturalmente sottodimensionati in Italia, il valore medio rilevato sul campione di confronto è da assumere quale valore minimo per il dimensionamento del contingente, rispetto al quale occorre collocarsi al di sopra.

**Si aggiunge, al riguardo, che il Comune potrà eventualmente valutare il rilascio di alcune delle nuove licenze come licenze “stagionali”,** tenendo conto degli esiti del monitoraggio delle richieste di servizio in evasa (*supra*), anche al fine di evitare il rischio di un eventuale eccesso di offerta in bassa stagione.

Inoltre, il Comune intende assegnare le licenze a titolo oneroso, stimando il contributo da richiedere in 135.000 euro. Considerato che, ai sensi dell'art. 6 comma 1 lett. a) del decreto-legge n. 223/2006, “*I proventi derivanti [dal rilascio delle nuove licenze, ndr] sono ripartiti in misura non inferiore all'80 per cento tra i titolari di licenza di taxi del medesimo comune*”, in caso di assegnazione di tutte le 23 licenze bandite, ciascuno dei 45 attuali titolari di licenza otterrebbe una compensazione stimata in 55.200 euro. Al fine di individuare l'importo da richiedere per il rilascio delle nuove licenze, il Comune ha assunto come base di partenza il valore commerciale delle licenze, stimato, nel mercato locale, pari a circa 150-160 mila euro, e considerato che una eventuale riduzione del valore delle licenze attuali possa derivare dall'attivazione nel breve-medio termine dell'ulteriore domanda potenziale attesa (+49%): sulla base di tale elementi il Comune ha stimato che la riduzione delle corse effettuate annualmente da ciascun tassista è quantificabile al massimo al -21%; la medesima percentuale applicata al valore delle licenze nel mercato locale si tradurrebbe in un deprezzamento, a seguito del rilascio delle nuove licenze, intorno a 30-35 mila euro. Infine, il Comune ha ritenuto di fissare l'importo per il rilascio delle nuove licenze a 135.000 euro: in tal modo, ciascuno degli attuali titolari di licenza riceverebbe 55.200 euro, compensazione eccessivamente cautelativa rispetto al deprezzamento stimato in 30-35 mila euro.

Dalle analisi sviluppate, **l'importo** per il rilascio delle nuove licenze stabilito dal Comune in 135.000 euro **risulta eccessivamente elevato**, considerato che nella relazione trasmessa (*supra*) è specificato che il valore delle licenze rilevato nel mercato locale “*rispecchia tra l'altro l'importanza nel caso di Como della domanda turistica, che assicura una redditività del servizio superiore a quella riscontrabile in realtà urbana di dimensione analoga, ma prive di questa componente*” e che “*essendo rapportato alla crescita attesa della domanda, il rilascio di nuove licenze a titolo oneroso non dovrebbe comportare alcun deprezzamento delle*

<sup>2</sup> Sulla base dei seguenti criteri: popolazione compresa tra 40.000 e 120.000 abitanti, indice sintetico di densità turistica ISTAT S5 e numero di arrivi turistici rispetto agli abitanti paragonabile a quello di Como.

*licenze già rilasciate, per le quali si attende la conservazione dei livelli di redditività odierni*". Tale importo risulta eccessivamente elevato anche nell'ipotesi di riduzione del numero di corse per tassista, stimata dal Comune al massimo nel 21%, per il periodo intercorrente tra l'attivazione delle nuove licenze e il pieno sviluppo dell'incremento previsto della domanda potenziale. Nell'individuare il suddetto importo sembra sia stata attribuita maggiore importanza alla compensazione degli attuali titolari di licenza per i supposti mancati introiti conseguenti all'ampliamento del contingente taxi – peraltro non stimabili in modo attendibile a causa della mancanza di dati relativi alle richieste di servizio inevase – rispetto all'obiettivo di favorire la più ampia partecipazione possibile al concorso, al fine di assegnare le licenze bandite e soddisfare in tal modo le esigenze degli utenti con un'offerta taxi adeguata. Infatti, si ritiene che un importo eccessivamente elevato possa scoraggiare dalla partecipazione al bando gli aspiranti tassisti, anche in considerazione dell'aumento dei tassi d'interesse che negli ultimi anni ha reso più oneroso l'accesso al credito e stanti le diverse prospettive di sviluppo del settore dei servizi non di linea rispetto al passato<sup>3</sup>, oltre al possibile ricorso al mercato per ottenere la licenza senza affrontare l'alea e l'impegno correlati al concorso. Con riferimento specifico al valore delle licenze rilevato nel mercato locale, premessa la notoria difficile reperibilità di dati relativi alle transazioni e stante l'indisponibilità di dati certificati dall'Agenzia delle Entrate, come verificato dalla stessa Autorità, si valuta positivamente l'attività sviluppata dal Comune per reperire gli importi delle compravendite, da cui si evince un valore medio delle licenze nel mercato locale pari a circa 145mila euro. Nel caso di specie non è stato possibile reperire annunci pubblicati *online* negli ultimi mesi per la compravendita di licenze taxi nel comune di Como e pertanto non si dispone di ulteriori elementi al riguardo. Inoltre, considerata la mancanza di dati di richieste di servizio inevase, si apprezza lo sforzo profuso per stimare la riduzione del numero di corse servite in media da ogni titolare di licenza in attesa dell'attivazione della domanda potenziale, quantificata dal Comune al massimo nel 21%.

Considerato che la compensazione che gli attuali titolari di licenza riceveranno con la ripartizione degli introiti derivanti dal rilascio delle nuove licenze ha natura indennitaria e non remunerativa, **si ritiene necessario che il Comune rimoduli il contributo collocandolo a un valore significativamente inferiore rispetto al valore rilevato nel mercato locale**. A tal fine, sulla base degli elementi disponibili e in mancanza di dati che consentano di sviluppare metodi più raffinati e di indagare meglio le ipotesi assunte, **si suggerisce di individuare il contributo utilizzando il metodo di seguito indicato**: applicando la percentuale stimata di riduzione del servizio erogato da ciascun tassista al valore di mercato attuale delle licenze si ottiene la relativa perdita di valore, ipotizzando che l'eventuale riduzione degli introiti corrisponda a una riduzione del valore commerciale della licenza, in misura uguale in termini percentuali; pertanto, il Comune dovrebbe ottenere dal concorso un introito tale da consentire di riconoscere a ciascun soggetto attualmente titolare di licenza una compensazione pari alla perdita di valore della licenza stessa, tenendo conto di quanto previsto dal già richiamato d.l. n. 223/2006 in merito alla percentuale degli introiti, non inferiore all'80%, che il Comune

<sup>3</sup> Sul punto rileva quanto emerge da notizie stampa in merito alla presentazione di 700 domande di partecipazione al bando del Comune di Milano per l'assegnazione di 450 nuove licenze ex d.l. 104/2023: il Comune aveva stimato un valore di mercato di 160.000 euro e fissato il contributo per il rilascio delle nuove licenze pari a 86.829 euro (con l'applicazione delle scontistiche, compreso tra 57.900 euro e 96.500 euro) ponendosi significativamente al di sotto del valore di mercato; il contributo stabilito in 86.829 euro è stato ritenuto, dal punto di vista metodologico, ragionevole dall'Autorità nel parere n. 29/2023. Invece nel caso del Comune di Treviso, con il parere n. 18/2024, il contributo per le nuove licenze stabilito dal Comune, pari a 100.000 euro, non è stato ritenuto ragionevole dal punto di vista metodologico e quantitativo e pertanto è stato indicato di rimodularlo individuando un importo inferiore rispetto alla media degli importi dell'avviamento dei quattro trasferimenti di licenza considerati, pari a 91.610 euro, suggerendo, sulla base degli elementi resi disponibili, un importo di 77.000 euro quale limite massimo per il contributo da richiedere per il rilascio delle nuove licenze. Il Comune di Milano e il Comune di Treviso intendono rilasciare le nuove licenze ai sensi del d.l. n. 104/2023.

intende redistribuire agli attuali titolari di licenza; dividendo l'introito complessivo così ottenuto per le 23 licenze da rilasciare si ottiene il contributo da richiedere.

Con riferimento allo schema di **bando**, si ritiene necessario che il Comune **incentivi adeguatamente l'attivazione di un numero congruo di licenze con veicoli idonei per l'incarazzamento dei disabili**, considerato che al momento non sono disponibili veicoli adeguatamente attrezzati, anche stabilendo una quota predefinita di licenze di tale tipologia e/o riconoscendo riduzioni dell'importo richiesto, oltre all'inserimento di punteggi premianti come già previsto.

**Si raccomanda di specificare nel bando le caratteristiche dei veicoli da utilizzare per l'erogazione del servizio, in termini di classe/i di emissioni, sistema di climatizzazione, dotazione di sistemi di pagamento POS e attrezzaggio per l'incarazzamento delle PMR**, soprattutto laddove il richiamo al Regolamento possa risultare non sufficiente (ad esempio, l'art. 17 del Regolamento, relativo alle caratteristiche dei veicoli, richiamato nello schema di bando, fa riferimento all'appartenenza *“almeno alla classe di omologazione ambientale Euro 6”* solo a partire dal 1° gennaio 2025; con riferimento all'incarazzamento delle PMR quanto disciplinato dall'art. 32 del Regolamento non appare sufficiente a chiarire cosa si intenda nello schema di bando con la dicitura *“autovettura attrezzata al trasporto di Persone a Mobilità Ridotta”*). **Si raccomanda inoltre di prevedere nel bando un limite massimo di anzianità dei veicoli** da utilizzare per lo svolgimento del servizio taxi dalla data di immatricolazione (ad esempio, 5 anni).

Con riferimento ai titoli, si ritiene necessario prevedere la valutazione dell'esperienza, indicando i periodi di effettivo svolgimento del servizio taxi e il relativo punteggio, mentre l'anzianità di iscrizione nel ruolo dei conducenti potrebbe essere valutata tra i titoli preferenziali, a prescindere dalla Camera di Commercio di iscrizione al ruolo, in linea con quanto correttamente previsto per i requisiti di partecipazione.

Infine, si raccomanda di rendere noti, prima delle prove, i relativi criteri di valutazione, che saranno stabiliti dalla Commissione esaminatrice.

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

Con riferimento all'adeguamento tariffario, dal confronto tra le tariffe indicate nella Delibera di Giunta Comunale n. 74/2024, approvata a seguito di condivisione in Commissione consultiva delle nuove tariffe, e quelle vigenti, approvate con Delibera di Giunta Comunale n. 211 del 1° luglio 2013, risulta come siano stati applicati incrementi per le singole componenti tariffarie senza indicare il criterio utilizzato; in particolare, dalle analisi svolte dagli Uffici, le percentuali utilizzate per l'aggiornamento delle tariffe appaiono eterogenee e variano tra il 7% e il 15% per quasi tutte le componenti tariffarie, rimanendo quindi inferiori alla variazione dell'indice Istat FOI (senza tabacchi) relativo al periodo luglio 2013 - febbraio 2024, pari a 19,2%. Si rileva che soltanto la percentuale utilizzata per l'aggiornamento della tariffa oraria, pari a 29,6%, è superiore al richiamato indice FOI. Pertanto, si ritiene necessario che le componenti aggiornate a un indice superiore al FOI siano aggiornate al fine di garantire il rispetto del principio di accessibilità per gli utenti di cui alle Linee guida. Si raccomanda per il futuro di tener conto, nell'aggiornamento tariffario, anche dei costi di produzione del servizio (con riferimento alla spesa per il carburante, per la manutenzione del veicolo, spese assicurative, ecc.), come indicato al punto 61 delle Linee guida e come peraltro previsto dall'art. 25 del Regolamento comunale del servizio taxi.

Inoltre, si osserva come siano state apportate anche alcune **modifiche alla struttura tariffaria**, introducendo nuove componenti tariffarie (supplemento bagagli, maggiorazione del 20% sulle corse da 5 a 8 passeggeri) e

scontistiche (per donne sole o con bambini in fascia serale/notturna, per persone con disabilità), nonché estendendo la fascia oraria “notturna” con l’anticipo dell’ora di inizio che dalle 22:00 passa alle 20:30, per un totale di 9 ore e 30 minuti. In particolare, su quest’ultimo aspetto si osserva come l’estensione della fascia oraria “notturna” si traduca, in sostanza, in un incremento del prezzo per gli utenti pari a 2,5 euro per corsa nel servizio feriale nella fascia oraria tra le 20:30 e le 22:00, ulteriore rispetto al mero adeguamento tariffario; inoltre, sulla base dei dati nelle disponibilità dell’Autorità, risulta che la durata della fascia notturna è di 8 ore nella maggior parte dei comuni, mentre nel 20% dei casi è di 9 ore. Alla luce di tali considerazioni, **si ritiene necessario che la fascia oraria del servizio notturno abbia una durata non superiore a 9 ore, preferibilmente 8 ore**, al fine di contenere l’impatto dell’adeguamento tariffario sugli utenti che in orario notturno sono tenuti al pagamento di un prezzo maggiorato.

Apprezzata la semplicità del tariffario e lo sforzo profuso per individuare un sistema di *price-cap* che correli le tariffe alla qualità del servizio erogato da implementare nel futuro, **si ritiene necessario che il Comune espunga quanto previsto per le tariffe relative alle corse oltre il confine comunale nel caso di ritorno senza il cliente** per le quali è stabilito che “*Il prezzo della corsa oltre i confini comunali, nel caso di ritorno senza cliente, è calcolato, per la parte relativa al rientro, su base chilometrica in misura pari al percorso di andata*”. Al riguardo, si ritiene che tale previsione, invariata rispetto alle tariffe in vigore, sia irragionevole in quanto determina il medesimo prezzo sia per l’utente che effettua soltanto la corsa di andata, sia per l’utente che effettua anche la corsa di ritorno e considerato che le tariffe devono essere stabilite in modo da ricoprendere anche il “ritorno a vuoto”. Nel caso in cui il Comune intenda comunque distinguere la **tariffa chilometrica extraurbana** da quella urbana in ragione di un eventuale maggior costo, si raccomanda di determinarla sulla base del costo di produzione del servizio e della sostenibilità per l’utente, applicando criteri di trasparenza, ragionevolezza e proporzionalità, come indicato nelle Linee guida.

Infine, è necessario calcolare il prezzo della **corsa standard breve**, come indicato dalle Linee guida e specificato all’art. 25 del Regolamento taxi comunale, dandone opportuna pubblicità nel tariffario. Si raccomanda altresì di provvedere in un orizzonte temporale breve all’istituzione di un sistema di taxi sharing e di tariffe fisse per specifiche tratte, cui si accenna nella DGC n. 74/2024, tenendo conto di quanto previsto al riguardo nelle Linee guida (punti 65-70 e punti 71-72).

Riguardo al tema della trasparenza **si evidenzia la necessità che il tariffario sia redatto in modo da risultare di facile lettura e di immediata comprensione da parte degli utenti, includendo il contenuto minimo specificato dalle Linee guida e indicato all’art. 25 del Regolamento comunale**: 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).

Sempre in relazione alle modalità di messa a disposizione delle informazioni all’utenza, **è opportuno che, al fine di consentire la stima approssimativa del costo di una corsa taxi, nell’area dedicata nel sito web istituzionale del Comune 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) **non oggetto di tariffe predeterminate.**

\*\*\*

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, è pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità ed è trasmesso al Comune di Como, con l'invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 23 maggio 2024

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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