

Parere a Roma Capitale 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 30 maggio 2024

premessi che:

- ha ricevuto da Roma Capitale (di seguito, anche: ente) due richieste 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, in riferimento:
 - all'incremento del contingente taxi di 1.000 unità (rif. nota prot. n. QG/2024/0009564 del 05/03/2024 acquisita al prot. ART n. 24595/2024 del 06/03/2024);
 - all'adeguamento del sistema tariffario (rif. nota prot. n. QG/2024/0011352 del 15/03/2024 acquisita al prot. ART n. 27847/2024 del 15/03/2024);
- successivamente alle richieste di parere è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale Roma Capitale ha fornito ulteriori integrazioni e chiarimenti in merito alla determinazione dell'incremento del contingente (richiesta ART prot. n. 32177/2024 del 28/03/2024, riscontrata con nota prot. n. QG/2024/0017949 del 26/04/2024 acquisita al prot. ART n. 43662/2024 del 26/04/2024, di seguito "Integrazioni Contingente") e in merito alla determinazione delle tariffe (richiesta ART prot. n. 43256/2024 del 24/04/2024, riscontrata con nota prot. n. QG/2024/0019927 del 10/05/2024 acquisita al prot. ART n. 48402/2024 del 10/05/2024, di seguito "Integrazioni Tariffe"). La fase interlocutoria ha riguardato principalmente i seguenti aspetti:
 - chiarimenti sull'analisi della domanda e dell'offerta per il settore taxi;
 - il numero e tipo dei trasferimenti di licenza registrati negli ultimi anni;
 - l'importo previsto per il rilascio delle nuove licenze;
 - lo schema del bando di concorso, ovvero i requisiti previsti;
 - chiarimenti sulle modalità di calcolo di alcune componenti tariffarie;
- Roma Capitale ha già ricevuto dall'Autorità il Parere n. 9/2017 del 05/10/2017 in merito al protocollo d'intesa con i comuni di Fiumicino, Ciampino e Civitavecchia per la disciplina del servizio taxi e NCC nel bacino di traffico comprensoriale di porti e aeroporti della Città Metropolitana di Roma;

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

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 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”*.

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 intermedie 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, l'Autorità esprime le proprie osservazioni finalizzate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del servizio taxi 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.

Il "*Regolamento capitolino per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea*" (di seguito: Regolamento), aggiornato da ultimo con deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 100 del 16/05/2023, non tiene pienamente conto degli sviluppi normativi e tecnologici intervenuti negli ultimi anni, di cui si è dato cenno in premessa. Dunque, **è necessario adeguare il Regolamento del servizio taxi, tenendo conto dei principi di cui all'art. 37, comma 2, lettera m) del d.l. 201/2011 come declinati nelle Linee guida, e previa richiesta di parere all'Autorità.**

II.1 Contingente taxi

1.1 Incremento del numero delle licenze

Secondo i dati forniti da Roma Capitale, l'attuale contingente taxi è costituito da 7.715 licenze di cui attive 7.700 (15 sono indicate in via di trasferimento a seguito di decesso del titolare); tra esse, si contano 2.167 vetture minivan, ma solo 31 veicoli attrezzati per l'incarozzamento degli utenti su sedia a rotelle (di seguito anche: taxi per PMR)¹. Inoltre, sono attive anche 974 autorizzazioni NCC. L'ultimo incremento del contingente taxi è avvenuto con la deliberazione di Giunta Capitolina n. 584/2006 ed è consistito nel rilascio di 1.000

¹ Fonte: monitoraggio dell'Autorità, con riferimento alla data del 31/12/2022.

nuove licenze.

La richiesta di parere è relativa ad un incremento del contingente taxi di 1.000 unità (pari al +13% circa dell'attuale contingente), di cui 150 taxi per PMR, da attuare ai sensi dell'art. 6 del d.l. 223/2006 mediante il rilascio delle licenze a titolo oneroso.

La quantificazione dell'incremento è descritta nella relazione tecnica intitolata *"Studio del fabbisogno delle licenze taxi sul territorio di Roma Capitale"* acclusa alla richiesta di parere (nel prosieguo anche: Relazione), che espone dati e informazioni di contesto e a supporto del prospettato incremento del contingente. In tale ambito sono riportati i dati medi di offerta con riferimento a un giorno-tipo in termini di taxi in servizio nelle diverse ore della giornata, derivanti dall'attuale struttura dei turni, e i dati medi mensili di domanda evasa ed inevasa. A tal proposito, nel mese di agosto 2023 viene indicato un calo di offerta di circa il 25% motivato con la fruizione di ferie dei tassisti.

Per quanto riguarda la metodologia utilizzata per la definizione dell'ampliamento del contingente, Roma Capitale ha proceduto ad analizzare le richieste di corse rimaste inevasate (oltre 4 milioni nel 2023, pari complessivamente al 30,26% del totale di richieste di servizio pervenute²) attraverso i dati ottenuti da tre delle cooperative locali, alle quali afferiscono il 70% circa delle attuali licenze³ asserendo che *"[l]a risposta fornita dalle suddette cooperative/aziende ha consentito una ricostruzione che, seppur parziale, ha consentito la riparametrazione dei risultati sulla totalità dell'attuale contingente in ragione della rilevante rappresentatività del dato"*. Assumendo una relazione diretta tra percentuale delle chiamate inevasate e fabbisogno incrementale, ed applicando tale percentuale al numero di licenze esistenti, l'ente stima un "valore nominale" del fabbisogno licenze di 2.330 unità, che aggiunte alle 7.715 esistenti porterebbero il contingente a oltre 10.000 taxi⁴.

Tuttavia, richiamando in termini generali gli interventi approvati di incremento del trasporto pubblico e di promozione del complessivo sviluppo dei servizi di *sharing mobility*, Roma Capitale ritiene, in una prima fase, di rilasciare 1.000 licenze e, a seguito del monitoraggio dei risultati raggiunti con il nuovo assetto, valutare il rilascio delle restanti licenze di cui al fabbisogno stimato.

Rispetto alla metodologia utilizzata per la definizione del contingente, si osserva quanto segue.

In primo luogo, si evidenzia che il Regolamento non contiene indicazioni specifiche sui criteri da utilizzare per la stima del fabbisogno taxi; pertanto, **è necessario modificare il Regolamento indicando gli elementi generali afferenti alla tipologia dei veicoli nonché le modalità e/o i criteri da seguire per la determinazione**

² La domanda inevasata raggiunge valori più elevati (media 49,8%) nei mesi estivi, per l'alta affluenza di turisti, e valori più contenuti (media 23,4%) nei mesi invernali.

³ Nell'ambito della ulteriori informazioni fornite con la nota di cui all'Integrazione Contingente, Roma Capitale ha indicato come per i dati derivanti dalle 1500 licenze che si avvalgono di più sistemi di intermediazione *"sia la domanda aggiuntiva valorizzata sia le corse effettuate sono state stimate rispetto a richieste di trasporto che vengono veicolate per lo più attraverso un unico canale poiché quello telefonico, utilizzato maggiormente dall'utenza cittadina, non riesce strutturalmente ad assorbire la domanda con la conseguenza che tale quota non risulta essere già stata valorizzata nei dati di esercizio monitorati in precedenza in modo da scongiurare il rischio di ridondanza e della cosiddetta "falsa domanda"*, facendo quindi intendere, seppur in maniera poco chiara, di aver messo in atto misure al fine di ridurre eventuali conteggi doppi dei dati.

⁴ Si osserva che già nel 2021 le associazioni di categoria degli operatori NCC chiedevano a Roma Capitale un ampliamento del contingente taxi fino a 10.000 licenze e del contingente NCC a 6000 autorizzazioni, chiedendo quindi la previsione dei bandi per il rilascio delle mancanti 2700 licenze taxi e 5100 autorizzazioni NCC (nota acquisita al prot. ART n. 2328/2021 del 22/02/2021). Si evidenzia che nella richiesta gli operatori non specificavano le modalità di calcolo di tali contingenti ma si limitavano a lamentare una generale carenza dell'organico evidenziando le peculiarità del bacino comprensoriale di Roma Capitale quale area contenente più poli attrattori e generatori di domanda anche per i servizi non di linea (presenza di due aeroporti e del porto di Civitavecchia).

quantitativa del contingente.

Sulla base delle indicazioni fornite dalla legge regionale n. 58 del 26 ottobre 1993, la Provincia di Roma ha sviluppato una metodologia per la determinazione del contingente⁵ che impiega sostanzialmente una regressione multipla in funzione della popolazione, degli spostamenti con i mezzi pubblici, dei posti-letto nelle strutture sanitarie e di altri dati di contesto, ma non vengono prese in considerazione le *performance* attuali (o attese) del servizio taxi e i dati relativi alle corse inevase.

L'approccio presentato da Roma Capitale nell'ambito della richiesta di parere supera le indicazioni di cui alla metodologia sviluppata dalla Provincia di Roma e risulta maggiormente coerente con i criteri e le impostazioni di cui alla Linee guida dell'Autorità, che fanno invece riferimento (tra l'altro) alle analisi di domanda (anche di tipo potenziale) e di offerta del servizio, utilizzando anche le richieste di servizio inevase per la valutazione di adeguatezza del contingente.

I dati rappresentati nella Relazione evidenziano una strutturale carenza del servizio che comporta un'elevata percentuale delle richieste inevase, seppur con differente tenore nei diversi mesi dell'anno; in tal senso, anche l'indicato decremento dell'offerta del servizio nel mese di agosto 2023 a causa delle ferie dei tassisti rappresenta una ulteriore criticità che si manifesta nel periodo di possibile maggior afflusso di turisti nella città (e quindi di domanda potenziale) e che contribuisce ad aumentare il livello medio di richieste inevase.

Si osserva che le stime non sono effettuate sull'intero contingente attivo ma sui dati di chiamate inevase disponibili, che sono relativi al 70% delle licenze (*supra*); inoltre, non risultano essere state effettuate stime di impatto sul possibile incremento futuro della domanda potenziale che potrebbe ulteriormente incidere sull'efficacia complessiva del servizio e, quindi, sull'adeguatezza del contingente stimato.

Preme rilevare come, allo stato attuale, non vi sia una letteratura concludente sulle metodologie di stima del fabbisogno taxi adeguato di un determinato bacino di riferimento (comune, regione, bacino di riferimento, ecc.); metodologie che risultano particolarmente complesse da testare per città capitali di Stato o per città di grandi dimensioni che svolgono importanti funzioni produttive, culturali, istituzionali e amministrative. In tali casi occorre considerare molteplici fattori esplicativi che riguardano sia la domanda (potenziale) nelle sue diverse articolazioni - che richiede apposite indagini sul campo per spiegare il comportamento degli utenti -, sia l'offerta in relazione anche alla presenza di forme alternative di trasporto potenzialmente concorrenti (cfr. Linee guida, punti 1-22).

La complessità dell'analisi affiora anche nel caso di confronti con altre città europee comparabili, ai quali fa riferimento la richiamata legge istitutiva ART. A fini comparativi, non è sufficiente tenere conto delle sole variabili strutturali, socio-economiche e demografiche dei relativi territori (ad es. abitanti, distribuzione della popolazione per età e professione, estensione territoriale, ecc.), ma occorre considerare numerosi altri fattori che attengono all'assetto regolamentare del settore taxi almeno in termini di regime di accesso (per il quale rileva, in particolare, la presenza o meno del contingentamento delle licenze e la loro cumulabilità e i requisiti

⁵ Il documento "*Regolamentazione dell'offerta dei servizi taxi e noleggio con conducente*" (gen. 2008) della Provincia di Roma descrive la metodologia sviluppata per il calcolo del fabbisogno teorico dei servizi di trasporto pubblico non di linea, secondo quanto previsto dalla legge regionale 26 ottobre 1993, n. 58. In generale, si osserva che la metodologia contenuta in tale documentazione, oltre ad essere basata su dati del 2006 che non parrebbero essere stati aggiornati, fa riferimento ad un contesto notevolmente mutato e che ha visto nel tempo l'introduzione di nuove forme di intermediazione tra domanda ed offerta e conseguenti nuove esigenze di mobilità degli utenti che parrebbero non essere considerate nella metodologia all'epoca individuata dalla Provincia.

professionali richiesti) e di tariffe, ma anche alla regolamentazione delle altre forme di mobilità pubblica, avendo poi cura di valutare i risultati rispetto alle performance del servizio taxi (chiamate inevase, tempi medi di attesa, comfort delle vetture, ecc.). A titolo esemplificativo, osservando città europee confrontabili con Roma per dimensione, attrattività turistica e funzioni politico-amministrative (Capitali europee), rileva come a Londra operino 15.130 veicoli autorizzati al servizio taxi con 18.297 autisti⁶ di cui 1.970 per i servizi autorizzati in area suburbana⁷; nella città di Madrid il servizio taxi conta un contingente di 15.776 licenze di cui 15.553 attive⁸; mentre per quanto riguarda Parigi si rilevano 17.636 licenze⁹. Tali dati, se confrontati con il contingente di Roma (7.715), parrebbero suggerire un sottodimensionamento del numero di licenze taxi attuale. Tuttavia, richiamando quanto premesso sui *caveat* delle analisi comparative internazionali nel settore, l'effettiva entità di tale sottodimensionamento potrà essere indagata solo mediante ulteriori approfondimenti, anche in considerazione del fatto che le 3 città europee citate presentano condizioni favorevoli all'uso dei servizi di mobilità collettiva (trasporto pubblico locale, servizi a domanda individuale come taxi e NCC, altri servizi di mobilità su piattaforma, anche in modalità sharing) e quindi una potenziale minor necessità di ricorrere al servizio taxi per la concorrenza di servizi alternativi¹⁰.

La metodologia proposta da Roma Capitale, nel basarsi sull'analisi delle attuali *performance* del servizio in termini di chiamate inevase, adotta un approccio volto a tener conto della qualità attesa del servizio che si intende raggiungere.

Tuttavia, in mancanza di dati rigorosi, considerando i possibili errori di stima derivanti dall'analisi da parte di Roma Capitale del fabbisogno di nuove licenze (che porterebbero più propriamente ad individuare un intervallo di stima del contingente necessario), l'aleatorietà delle ipotesi inerenti alle future doppie guide e quanto emerso, seppur in prima battuta, dai confronti sulle città europee di cui si è dato cenno, **le evidenze fornite da Roma Capitale a supporto dell'adeguatezza dell'incremento del contingente proposto non possono intendersi definitive e pertanto le 2.330¹¹ licenze previste quale ampliamento dell'attuale contingente sono da considerarsi, cautelativamente, come una stima per difetto del fabbisogno reale.**

Pertanto, è necessario che Roma Capitale provveda in prospettiva a rivalutare i fabbisogni effettivi di nuove licenze sulla base sia di analisi sulla propensione all'uso dei taxi delle diverse categorie di utenza potenziale, sia di un adeguato sistema di monitoraggio del servizio taxi. Quest'ultimo dovrebbe tendere a intercettare l'intero contingente, rilevando almeno i dati delle richieste di servizio inevase, dei tempi di

⁶ Il numero di autisti è superiore al numero di licenze taxi in quanto sono ammesse ad operare anche società di capitali che assumono autisti. Ciò comporta che una stessa vettura possa essere utilizzata da più autisti nel corso della giornata, secondo la turnistica prevista, con un aumento dell'offerta effettiva del servizio.

⁷ Dati ufficiali riferiti al periodo 2022-2023 disponibili sul sito web dell'Autorità dei Trasporti di Londra (Transport for London, <https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/licensing/licensing-information#on-this-page-3>).

⁸ Dati ufficiali riferiti ad aprile 2024 disponibili sul sito web della Città di Madrid (<https://datos.madrid.es/portal/site/egob/menuitem.c05c1f754a33a9f4e4b2e4b284f1a5a0/?vgnnextoid=4f16216612d39410VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnnextchannel=374512b9ace9f310VgnVCM100000171f5a0aRCRD&vgnnextfmt=default>).

⁹ Dati ufficiali riferiti a dicembre 2021 disponibili sul sito web della Città di Parigi (<https://www.paris.fr/pages/taxis-51#infos-pratiques-sur-les-taxis-parisiens>).

¹⁰ Un indicatore che rende evidente i divari di offerta di servizi di trasporto pubblico locale è calcolabile in relazione alla dotazione per abitante dei servizi di metropolitana, che a Roma registra un dato di 1,43 km di rete metropolitana ogni 100.000 abitanti inferiore rispetto a Parigi (2,02), Londra (4,93) o Madrid (4,48) (fonte: Pendolaria, 2024).

¹¹ A ciò si aggiunga che l'incremento di 2.330 taxi calcolato dall'ente è stato dapprima ridotto a 1.730 taxi, in considerazione delle future autorizzazioni per le "seconde guide" (stimate in 600 unità), di cui 1.000 per ragioni di "opportunità" da affidare immediatamente («in una prima fase, si ritiene opportuno procedere al rilascio di un numero di 1.000 licenze, misurare di seguito i risultati complessivamente raggiunti dalle scelte strategiche sopra descritte e valutare successivamente il rilascio delle ulteriori licenze mancanti rispetto al fabbisogno sopra indicato», cfr. Relazione, pag. 95).

attesa degli utenti e del numero di corse medio effettuate da ciascun tassista, disaggregati per diverse ore del giorno, giorni della settimana e periodi dell'anno, come previsto dai punti 32-33 delle Linee guida, con evidenza anche delle specifiche richieste di taxi per PMR. Infatti, il soddisfacimento della domanda non dipende solamente dal numero di licenze ma anche da come sono organizzati i turni di servizio e dalla conseguente offerta che si riesce a garantire: la corretta organizzazione dei turni e la verifica del rispetto degli stessi costituiscono attività rilevanti affinché l'ampliamento del contingente produca gli effetti auspicati di un miglior soddisfacimento della domanda.

Nelle more dell'attuazione di un tale sistema di monitoraggio, si valuta favorevolmente l'aumento del contingente delle licenze taxi mediante il rilascio, in una prima fase, del numero di licenze previste da Roma Capitale.

Per quanto riguarda la quota di licenze vincolate all'impiego di veicoli attrezzati per l'incarozzamento degli utenti su sedia a rotelle, Roma Capitale ha determinato in 150 tale numero senza effettuare specifiche valutazioni. Il punto 25 delle Linee guida¹² fornisce un'indicazione da utilizzare in mancanza di dati specifici, per quantificare la quota minima di taxi per PMR, che costituisce tuttavia una categoria più ampia degli utenti su sedia a rotella¹³. Pertanto, si invita a effettuare specifiche indagini sia sul fabbisogno di veicoli attrezzati per l'incarozzamento degli utenti su sedia a rotelle, sia sulle modalità con cui il servizio taxi può essere maggiormente utilizzato dalle diverse categorie di PMR e di utenza disabile al fine di meglio quantificare il contingente e, in generale, di organizzare il servizio taxi. Ove indagini e monitoraggi indicassero l'esigenza di un numero maggiore di vetture attrezzate per l'incarozzamento, l'adeguamento di una parte più consistente dell'intero contingente potrebbe essere favorita con specifici incentivi.¹⁴

Un ulteriore aspetto che merita attenzione riguarda le argomentazioni dell'ente che motiverebbero una quota delle chiamate inevase. Roma Capitale asserisce che le chiamate inevase sono da ricondurre a due fattispecie: (i) richieste per spostamenti di distanza modesta, e (ii) richieste derivanti da territori che, pur rientrando nel bacino di competenza del servizio taxi, sono collocati distanti (oltre 10 km) dalle aree di stazionamento dei taxi, determinando perciò elevati tempi di arrivo del taxi al punto di prelievo dell'utente (oltre 40 minuti), circostanza che si configura «*come una causa fortemente deterrente per l'effettivo svolgimento del viaggio sia da parte dell'utenza che degli stessi operatori*» (cfr. Integrazioni Contingente, pag. 6). Tali considerazioni rendono evidente una ulteriore criticità del servizio connessa alla distribuzione dei taxi sul territorio, visto che l'ente presume che tali richieste resteranno inevase anche a contingente incrementato.

Per tali ragioni, è necessario che Roma Capitale incrementi le proprie attività di controllo sul rispetto da parte dei tassisti della presa in carico delle chiamate in ottemperanza agli obblighi di effettuazione del servizio nei confronti di tutti gli utenti ricadenti nel bacino di competenza, del rispetto del Regolamento e dei turni. Ai fini di una corretta evidenza di tali attività, **è necessario che le attività di controllo siano**

¹² «Il SC individua, sulla base di dati quantitativi derivanti da indagini e studi effettuati, la soglia minima di licenze taxi per PMR; qualora non disponga di dati quantitativi sulla base dei quali definire la soglia minima, il SC fa riferimento ad altre fonti di dati, quali ad esempio l'incidenza sulla popolazione nazionale delle persone con limitazioni gravi nelle attività abitualmente svolte rilevata da indagine ISTAT e pari al 5%».

¹³ In proposito l'art. 14, comma 1, della legge 21/1992 stabilisce che «I servizi di taxi e di noleggio con conducente sono accessibili a tutti i soggetti portatori di handicap».

¹⁴ A titolo informativo, nella città di Londra è obbligatorio che tutte le vetture taxi siano attrezzate per l'incarozzamento degli utenti con sedia a rotelle.

periodiche e adeguatamente cadenzate nel tempo, e che gli esiti sintetici di tali attività siano resi disponibili anche ai cittadini tramite pubblicazione nella sezione dedicata al servizio taxi del sito internet dell'ente. Per le stesse ragioni, in accordo a quanto indicato al punto 37 delle Linee guida, **è opportuno che Roma Capitale ridetermini il numero e/o la distribuzione delle aree di stazionamento dei taxi al fine di garantire una maggior copertura territoriale del servizio.**

Infine, **è necessario che Roma Capitale adotti una Carta della qualità del servizio taxi** (cfr. punti 82 e 83 delle Linee guida), attraverso la quale descrivere le *performance* attese del servizio, contenente una serie di indicatori di qualità (cfr. punti 78-81 delle Linee guida) che andranno monitorati e consuntivati annualmente, e raffrontati ad appositi *target* predefiniti di obiettivo. Al riguardo, al fine di ridurre l'asimmetria informativa oggi esistente tra gli operatori e l'amministrazione competente alla valutazione di adeguatezza del servizio (a titolo esemplificativo e non esaustivo, sia in termini di contingente, turnazioni e aggiornamenti tariffari), si invita l'ente a introdurre nel Regolamento specifici obblighi di trasmissione periodica dei dati del servizio in capo ai tassisti, alle organizzazioni associative degli stessi, nonché alle piattaforme tecnologiche o qualunque altro soggetto che li detenga, trattandosi di dati essenziali per la verifica dell'efficacia del servizio e l'adozione degli eventuali correttivi da parte dell'amministrazione.

1.2 Importo per il rilascio delle nuove licenze taxi

Secondo le informazioni fornite da Roma Capitale, nel 2022 si sono registrati 141 trasferimenti di licenza, di cui 91 a titolo oneroso; nel 2023 i trasferimenti di licenza sono stati 166, di cui 122 a titolo oneroso. Il valore medio delle transazioni nel mercato di rivendita delle licenze taxi (di seguito: mercato taxi) risulta circa 129.000 € mentre, per quanto riguarda i motivi di cessione, la maggior parte dei trasferimenti (circa il 60%) è relativo a cessioni che avvengono dopo i 5 anni di titolarità (art. 9, comma 1, lett. a) della legge 21/1992).

Sulla base dell'ipotesi effettuata dall'ente che la riduzione del valore commerciale delle licenze sia pari in percentuale alla riduzione del numero medio di corse effettuate (approccio adottato anche da altri Comuni, sebbene tale ipotesi andrebbe meglio suffragata da una più ampia disponibilità di dati), e in considerazione della volontà di retrocedere agli attuali titolari di licenza taxi l'80% degli introiti derivanti dal rilascio delle nuove licenze, Roma Capitale intende rilasciare 850 licenze ordinarie a fronte di un importo di 73.000 €/cad insieme a 150 licenze vincolate all'impiego di taxi per PMR a fronte di un importo scontato del 20% rispetto alle licenze ordinarie e quindi pari a 58.400 €/cad (cfr. Integrazioni Contingente, pag. 9).

Tuttavia, tenendo conto dell'osservazione formulata al par. 1.1 in merito alla rivalutazione prospettica del fabbisogno di licenze rispetto a quanto ipotizzato dall'ente, stante la forte carenza di veicoli attrezzati per le PMR, **è necessario che Roma Capitale, stante la compensazione stimata per gli attuali titolari che intende garantire e laddove incrementato il numero minimo di licenze da destinare a taxi per le PMR, ricalcoli, sulla base della numerosità delle licenze per PMR che saranno messe a bando, l'importo richiesto per il rilascio delle nuove licenze, valutando inoltre l'applicazione di uno sconto maggiore del 20% alle licenze taxi per PMR, per renderle più attrattive ai candidati tassisti.**

Al fine di raggiungere l'obiettivo di ampliare il contingente taxi, appare corretto che l'importo per il rilascio delle nuove licenze sia inferiore al loro prezzo medio di trasferimento nel mercato taxi; infatti:

- 1) se l'importo fosse uguale al prezzo di mercato, gli aspiranti tassisti sceglierebbero di acquistare le licenze sul mercato taxi allo scopo di evitare l'alea e l'impegno connessi al concorso di assegnazione, venendosi però in tal modo a realizzare solo una sostituzione di titolari di licenza;

- 2) un importo troppo elevato si configurerebbe come una barriera all'accesso configurando il rischio di non riuscire ad assegnare tutte le licenze messe a concorso, vanificando perciò l'intenzione dell'Amministrazione di ampliare il contingente e di soddisfare adeguatamente la domanda.

Per quanto sopra osservato, poiché l'ampliamento del contingente assume carattere prioritario rispetto al soddisfacimento delle aspettative dei tassisti sull'entità della retrocessione derivante dagli introiti ottenuti col rilascio delle nuove licenze, che ha carattere indennitario e non remunerativo, si valuta favorevolmente la quantificazione dell'importo per il rilascio delle nuove licenze taxi ad importi inferiori rispetto ai valori di mercato calcolato con la metodologia utilizzata da Roma Capitale, che si ritiene ragionevole sebbene possa essere oggetto di maggiori affinamenti anche sulla base dei dati che saranno raccolti tramite il sistema di monitoraggio.

L'ente intende utilizzare il 20% degli introiti derivanti dal rilascio delle nuove licenze per finanziare alcune iniziative di miglioramento della qualità degli autoservizi pubblici non di linea, come:

- a) il rinnovamento del parco autovetture con veicoli elettrici;
- b) l'assegnazione di incentivi per l'incremento dei veicoli attrezzati per il trasporto di PMR;
- c) lo sviluppo di un portale web dedicato al servizio taxi;
- d) lo sviluppo di sistemi tecnologici per la gestione e il monitoraggio del servizio taxi.

A tal proposito si invita Roma Capitale a concentrare le risorse prevalentemente sulle iniziative indicate ai precedenti punti b) e d), poiché per il rinnovamento del parco autovetture sono già disponibili apposite agevolazioni in base ai decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri attuativi dell'art. 22 del d.l. 17/2022 e dell'art. 3, comma 5, del d.l. 104/2023, mentre lo sviluppo del portale web può trovare copertura economica nell'ambito dei programmi di spesa per gli adeguamenti informatici dell'ente.

Con particolare riferimento al punto b), allo scopo di recuperare una parte cospicua delle licenze taxi per PMR mancanti, **è opportuno che Roma Capitale incentivi prioritariamente i possessori di veicoli minivan perché possono essere più facilmente adattati per il trasporto di PMR.**

Con particolare riferimento al punto d), **è opportuno che Roma Capitale incentivi l'impiego dei tassimetri dotati di GPS, in grado di monitorare in tempo reale la posizione del veicolo ed inviare i dati di servizio ad un server remoto per analisi successive, nonché di mantenere in memoria le informazioni in merito alle corse effettuate**, consentendo di ottenere informazioni precise riguardo il numero, la percorrenza e la durata di ogni corsa taxi, essenziali alle attività di monitoraggio e programmazione dell'ente.

1.3 Bando di concorso

Alla data del presente parere il bando di concorso risulta ancora in fase di predisposizione; ad ogni modo Roma Capitale, nelle "Integrazioni Contingente", ha riportato gli elementi principali che saranno previsti al riguardo; per le licenze taxi per PMR, nella domanda di partecipazione al concorso il candidato dovrà impegnarsi a rispettare i requisiti in merito all'attrezzaggio del veicolo in caso di successiva assegnazione della licenza, mentre non vengono fornite informazioni sulle modalità di formazione delle graduatorie e di assegnazione delle licenze. A tal proposito appaiono meritevoli di considerazioni gli aspetti seguenti:

- a) secondo il punto 93 delle Linee guida la modalità di selezione che maggiormente garantisce i principi di trasparenza e imparzialità della procedura, nonché la necessità di valorizzare e ampliare la formazione professionale come stabilito dall'art. 37, comma 2, lett. m), numero 4) al fine di migliorare la qualità del servizio, è quella per titoli ed esami (peraltro implicitamente prevista dall'art.

- 12 del Regolamento). Dunque, **è opportuno che l'assegnazione delle licenze avvenga tramite un concorso per titoli ed esami;**
- b) relativamente alle licenze taxi per PMR, e al fine di non compromettere l'obiettivo di assegnare tutte le licenze previste, **è necessario che nel bando siano individuati e specificati in maniera chiara i criteri di assegnazione dando priorità al raggiungimento del numero previsto di licenze taxi per PMR;**
 - c) al fine di garantire anche nel tempo la quota dei taxi per PMR **è necessario che, per le licenze taxi per PMR, il bando specifichi il vincolo di esercire il servizio con veicoli attrezzati per l'incarozzamento degli utenti su sedia a rotelle anche in seguito a futuri trasferimenti della licenza;** per gli stessi motivi **è necessario che il bando preveda la decadenza della licenza taxi per PMR laddove, a seguito di controlli da parte dell'ente, sia rilevato che la prestazione del servizio avviene con veicoli non attrezzati;**
 - d) allo scopo di favorire la partecipazione al concorso, il pagamento dell'importo richiesto potrebbe essere rateizzato su un intervallo temporale congruente col vincolo normativo di divieto di trasferimento della licenza prima che siano decorsi 5 anni. Pertanto, **è necessario che nel bando venga chiaramente indicato se il pagamento dell'importo avverrà a rate oppure in un'unica soluzione;**
 - e) nelle more di ottenere i dati dagli operatori e dalle associazioni di categoria come indicato al par. 2.1, **è necessario che il bando preveda appositi obblighi di trasmissione dei dati, in via sperimentale, relativi al servizio svolto dai titolari delle nuove licenze (per fascia oraria e giorno della settimana);** tali obblighi potranno essere introdotti anche per un periodo di tempo limitato purché sufficiente a ottenere un significativo insieme di dati;
 - f) al fine di valorizzare e beneficiare dell'esperienza acquisita dai soggetti che da anni svolgono l'attività di sostituto alla guida, **è opportuno prevedere, nell'ambito dei titoli previsti dal bando, l'attribuzione di un punteggio proporzionale all'anzianità lavorativa svolta in qualità di tassista o sostituto alla guida,** fermo restando quanto previsto dall'art. 8, comma 4, della legge 21/1992;
 - g) per consentire ai candidati di avere piena conoscenza della disciplina locale relativa al servizio taxi, e nel rispetto dei principi di pubblicità e trasparenza, **è necessario che il bando riporti il link alla sezione del sito internet di Roma Capitale, accessibile a tutti i cittadini, dove è pubblicata tutta la documentazione vigente che regola il servizio taxi (tra cui, il Regolamento consolidato con tutte le modifiche approvate).**

Al fine di incrementare le licenze taxi per PMR, si invita Roma Capitale a prevedere nel bando che, una volta assegnate tutte le licenze taxi per PMR previste, sia possibile proseguire con ulteriori assegnazioni di tale tipologia di licenze ai vincitori che ne facciano espressa richiesta, ancorché tardiva.

II.2 Adeguamento del sistema tariffario

2.1 Aggiornamento delle tariffe

Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a base multipla e tariffe predeterminate approvate con la deliberazione di Giunta Capitolina n. 129 del 04/06/2021.

Il documento recante *“Istruttoria tecnica per l'aggiornamento dei valori tariffari”* (di seguito: Relazione Tariffe), allegato alla richiesta di parere, descrive dettagliatamente l'analisi svolta, che riflette le indicazioni

delineate nelle Linee guida.

Il cap. 1 della Relazione Tariffe precisa lo scopo dell'adeguamento, che non consiste solo nell'aggiornamento degli importi ma punta anche alla riduzione dei livelli di domanda inevasa. Secondo quanto indicato, «l'aggiornamento è proposto tenendo specificamente in considerazione lo scostamento dell'indice annuo di inflazione ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (FOI) che dall'ultima revisione degli importi delle tariffe taxi (rif. giugno 2021) a gennaio 2024 si attesta a circa il 15%».

Preliminarmente si osserva che l'art. 31, comma 8, del Regolamento stabilisce una periodicità annuale per l'aggiornamento delle tariffe¹⁵; tale statuizione non è in sintonia col punto 60 delle Linee guida, il quale prevede che le tariffe siano soggette ad aggiornamento periodico con frequenza «di norma pari a cinque anni e comunque individuata tenendo conto della necessità di garantire il principio di accessibilità del servizio taxi». Perciò, **è opportuno che la frequenza degli aggiornamenti tariffari tenga conto del principio stabilito nelle Linee guida.**

Il cap. 2 della Relazione Tariffe descrive la metodologia di lavoro con cui è stata condotta l'analisi, le cui linee di indirizzo si ispirano al Regolamento. Il cap. 3 descrive il sistema tariffario vigente, che si articola in 3 fasce di tariffazione chilometrica (con tariffe crescenti) ed un'unica fascia di tariffazione oraria. Il cap. 4 descrive le ipotesi alla base di un modello matematico per la stima dei prezzi delle corse avvalendosi di un'analisi statistica. Il cap. 5 descrive l'approccio adoperato per valutare diversi scenari di piani tariffari, partendo dall'analisi statistica svolta in precedenza. Il cap. 6 contiene la prospettazione della soluzione scelta per il nuovo sistema tariffario.

La Tabella 1 riporta il confronto tra la struttura tariffaria attuale e quella proposta, limitatamente alle principali componenti tariffarie.

Tabella 1 – Confronto tra tariffe vigenti e tariffe proposte (elaborazione ART su dati forniti da Roma Capitale)

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffe vigenti	Tariffe proposte	Incremento
Quota fissa ¹⁶ diurna feriale (€)	3,00	3,60	20,0%
Quota fissa diurna festiva (€)	5,00	5,00	0
Quota fissa notturna (orario 22:00-6:00) (€)	7,00	7,00	0
Tariffa oraria (per V < 20 km/h) (€)	28,00	32,00	14,3%
Tariffa chilometrica T1, base (€/km)	1,14	1,31	14,9%
Tariffa chilometrica T2, progressione 1 (€/km)	1,35	1,42	5,2%
Tariffa chilometrica T3, progressione 2 (€/km)	1,66	1,70	2,4%
Valore scatto singolo (€)	0,10	0,10	0
Soglia di progressione T1-T2 (€)	T0 + 11 €	T0 + 7 €	0
Soglia di progressione T2-T3 (€)	T0 + 24 €	T0 + 32 €	0
Corsa minima feriale (€)	-	9,00	n.a.
Corsa minima festiva (€)	-	12,00	n.a.

¹⁵ La precedente versione del Regolamento del 2021 prevedeva un aggiornamento triennale.

¹⁶ La denominazione usualmente adoperata dagli altri Comuni per questa voce tariffaria è "scatto bandiera" (o anche "scatto alla partenza").

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffe vigenti	Tariffe proposte	Incremento
Supplemento chiamata radiotaxi (€)	4,00	0	-100%
Supplemento bagagli, dal 2° collo (€/cad)	1,00	1,00	0
Supplemento passeggeri, dal 5° in poi (€/pax)	1,00	5,00	400%

Si osserva che le 3 fasce di tariffazione chilometrica subiscono aumenti differenti, maggiori nella prima fascia; inoltre, il valore della prima soglia di progressione viene leggermente ridotto (la spesa aggiuntiva passa da 11 € a 7 €) mentre il valore della seconda soglia viene aumentato considerevolmente (la spesa aggiuntiva passa da 13 € a 25 €); il valore dello scatto singolo rimane invariato e pari a 0,10 €, sia nella tariffazione oraria (che si applica per velocità inferiori a 20 km/h) sia nella tariffazione chilometrica (che si applica per velocità uguali o superiori a 20 km/h).

A ciò si affianca l'introduzione della "corsa minima", componente già presente nei tariffari di molte altre città italiane. L'effetto prodotto da queste misure è un aggravio per le corse con percorrenze fino a 2-3 km (che secondo la Relazione Tariffe costituiscono circa un quarto di tutte le corse) che va attenuandosi per le corse con percorrenze più lunghe. La Relazione Tariffe motiva questa scelta "con l'obiettivo di incentivare lo svolgimento delle cosiddette corse brevi che ad oggi, dalle analisi condotte sui dati di servizio acquisiti da Roma Capitale, registrano un alto tasso di domanda inevasa».

Infine, il supplemento bagagli rimane invariato ma viene eliminato il supplemento chiamata radiotaxi.

2.2 Metodologia di determinazione dell'aggiornamento tariffario

Preliminarmente si rileva che, in base a quanto è dato evincere, il Regolamento non tiene conto in maniera compiuta degli sviluppi normativi e tecnologici intervenuti negli ultimi anni, di cui si è dato cenno in premessa. Per quanto riguarda la descrizione del sistema tariffario, **è necessario che il Regolamento sia rispondente alle indicazioni contenute nei punti da 48 a 59 delle Linee guida, con particolare riferimento ai principi di orientamento al costo e sostenibilità del prezzo per l'utenza (infra).**

Poiché non vi è evidenza che la quantificazione delle tariffe sia avvenuta (in passato come adesso) secondo i suddetti principi, **è necessario che l'aggiornamento delle componenti tariffarie avvenga senza superare la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI, in base al valore disponibile alla data di effettiva applicazione dell'aggiornamento.**

Tuttavia, anche in considerazione della rilevanza politica, culturale e turistica di Roma, **è opportuno che l'aggiornamento tariffario sia correlato oltre che alla rivalutazione ISTAT anche al mutamento del livello di qualità del servizio** (ad esempio, riconoscendo l'80% dell'adeguamento inflattivo e vincolando il residuo 20% al raggiungimento di specifici indicatori qualitativi, ad es., la riduzione generale delle chiamate inevasate o altri indicatori rilevabili con indagini sul campo), secondo le previsioni del punto 61 delle Linee guida.

Per il periodo da giugno 2021 a marzo 2024 (mese a cui risale la richiesta del parere), la variazione ISTAT con l'indice FOI dei prezzi al consumo (senza tabacchi) è stata del +15%. L'aggiornamento del sistema tariffario proposto da Roma Capitale presenta incrementi percentuali per le singole componenti che risultano inferiori a questo valore, ad eccezione dello scatto bandiera diurno feriale (+20%) e del supplemento passeggeri oltre il 4° (che passa da 1 €/pax a 5 €/pax con un aumento di +400%).

A proposito di questo supplemento appare utile osservare che esso si applica solo per le autovetture

omologate da 6 a 9 posti (ovvero fino a 8 passeggeri più il conducente), cioè i c.d. “minivan”. L’ente giustifica il significativo incremento «*al fine di incentivare da parte dei tassisti l’acquisto di veicoli con alta capacità di trasporto di persone in modo che i gruppi di cliente da 5 o superiori possano più facilmente trovare disponibilità di veicoli con tali capacità ed evitare il noleggio di due diversi taxi dovendo sostenere un pagamento superiore a quello che si attesta con il riconoscimento di un unico supplemento. Inoltre è stato valutato che i veicoli con alta capacità di trasporto di persone possono essere più facilmente adattati per il trasporto di utenti PMR*» (cfr. Relazione Tariffe, pag. 18). In altri comuni dove è presente, questo supplemento viene declinato secondo due tipologie: (i) un importo per ogni passeggero dal 5° in poi (tipicamente 1 €/pax), oppure (ii) un importo fisso, a prescindere dal numero di passeggeri (tipicamente 4 €). Nella proposta di Roma Capitale, questo supplemento viene stabilito in 5 €/pax per indurre i tassisti ad equipaggiarsi con veicoli ad alta capacità di trasporto, che sono anche più facilmente adattabili per il trasporto di utenti PMR; sebbene l’intenzione sia apprezzabile, l’incremento appare eccessivo (un gruppo di 8 persone pagherebbe 20 € in più per il trasporto, cifra che verrebbe comunque spesa nell’effettuare una corsa standard se il gruppo utilizzasse due taxi invece di uno solo), e rischia di vanificare l’obiettivo dell’Amministrazione. Invece, se il “supplemento minivan” fosse stabilito in maniera indipendente dal numero di passeggeri oltre il quarto, il rischio sopra paventato verrebbe meno. D’altra parte, il 28% degli attuali taxi sono già minivan, per cui è ragionevole che la spinta verso ulteriori veicoli ad alta capacità provenga soprattutto dal livello di domanda per tali veicoli: ad esempio, se, attraverso opportune disposizioni organizzative, questi veicoli godessero di priorità di impiego presso gli aeroporti, le stazioni e altri luoghi notoriamente visitati da comitive, allora la tendenza dei tassisti a sostituire l’automobile con un minivan avverrebbe spontaneamente. Pertanto, **è necessario che il supplemento minivan venga determinato in base alla sostenibilità del prezzo per l’utenza.**

Inoltre, rilevano le considerazioni seguenti.

- 1) Roma Capitale intende introdurre nel sistema tariffario la corsa minima, differenziata tra servizi feriali e festivi (ma senza menzione con riguardo ai servizi notturni). A tal proposito è bene evidenziare che la corsa minima è una soglia, peraltro non presente in tutti i comuni, che evita ai tassisti di svolgere servizi a remunerazione troppo bassa; essa costituisce di fatto un limite alla fruizione del servizio pubblico di taxi da parte degli utenti economicamente più deboli e pertanto deve essere adeguatamente ponderata coi principi di ragionevolezza e sostenibilità. In conseguenza di quanto sopra, **è necessario che l’importo della corsa minima sia fissato in maniera equa** (ad esempio, l’importo della corsa minima potrebbe essere pari al 50% del prezzo della corsa standard¹⁷). Tuttavia, non vi è ragione per cui la corsa minima debba essere fissata in modo differente tra giorni feriali e festivi (più alta in questi ultimi), considerato che nei giorni festivi si applica già uno scatto bandiera più elevato. Perciò, si invita Roma Capitale a non differenziare la corsa minima in base al ciclo giornaliero dei servizi (feriale, festivo, notturno).
- 2) Sebbene il Tariffario non ne faccia menzione, dalla Relazione Tariffe si apprende che il tassmetro viene attivato al momento di inizio del servizio in caso di chiamata radiotaxi; poiché la spesa per il percorso compiuto dal taxi prima di giungere al punto di prelievo dell’utente sfugge alle possibilità di verifica di quest’ultimo, e potenzialmente potrebbe consistere in un importo non trascurabile, emerge l’esigenza di fissare un tetto a questo importo. Pertanto, **è necessario indicare un valore massimo per l’importo che il tassmetro può segnare quando il taxi giunge al punto di prelievo del**

¹⁷ La corsa standard è definita al punto 54 delle Linee guida: essa si basa su un percorso di 5 km con sosta/attesa di 5 minuti (non consecutivi) effettuato in un giorno feriale da parte di un utente privo di bagagli.

cliente (ad esempio, tale valore potrebbe essere pari al 50% del prezzo della corsa standard)¹⁸.

Con le tariffe proposte, Roma Capitale ottiene che la media degli aumenti percentuali del prezzo delle corse feriali sia di circa il 13,5% (cfr. Relazione Tariffe, pag. 13), in linea con la variazione ISTAT con l'indice FOI per il periodo di riferimento; per le corse festive e notturne l'aumento risulta inferiore. Tuttavia, ciò non è sufficiente per affermare che gli aumenti siano sostenibili per l'utenza.

Poiché, secondo l'analisi statistica svolta da Roma Capitale, la lunghezza media delle corse è 11,75 km, è evidente che la corsa standard definita nelle Linee guida, introdotta con l'obiettivo di fornire agli utenti uno strumento di trasparenza utile anche a confrontare realtà differenti, non è sufficiente, date le peculiarità dei servizi tipicamente eserciti nel territorio comunale, a rappresentare pienamente gli effetti della nuova progressione tariffaria adottata; consapevole di tale possibilità, l'Autorità distingue nella pratica tra "corsa standard breve" e "corsa standard lunga"¹⁹.

La Tabella 2 riporta il confronto tra i prezzi relativi alle due corse standard (senza prenotazione) calcolato dagli Uffici dell'Autorità con le tariffe vigenti e quelle proposte.

Tabella 2 – Confronto tra i prezzi delle corse standard (elaborazione ART su dati forniti da Roma Capitale)

Corsa standard	Prezzo con tariffe vigenti	Prezzo con tariffe aggiornate	Variazione
Breve (5 km + 5')	11,19 €	13,11 €	+17,2%
Lunga (10 km + 10')	20,48 €	22,92 €	+11,9%

Come si vede, mentre la corsa standard lunga subisce un aumento inferiore alla variazione ISTAT con l'indice FOI, la stessa cosa non accade per la corsa standard breve. La causa di ciò si può attribuire all'aumento eccessivo dello scatto bandiera che, essendo una quota fissa, pesa tanto più quanto più breve è la corsa.

Al riguardo rileva quanto indicato da Roma Capitale in merito ai differenti tenori di aumento delle componenti tariffarie, che sarebbero stati introdotti anche come strumento per ridurre le chiamate inevase da parte dei tassisti, i quali tenderebbero a privilegiare le corse medio-lunghe o per destinazioni che garantiscono maggiormente un ritorno non a vuoto. Tali considerazioni, oltre ad evidenziare una criticità sul rispetto degli obblighi di servizio da parte degli operatori e della conseguente necessità di assicurare un adeguato presidio di Roma Capitale rispetto a tali violazioni, farebbero emergere un problema che non è direttamente correlato alle tariffe dal punto di vista della compensazione dei costi, bensì alla valutazione "costo-opportunità" da parte dei tassisti, che tenderebbero a privilegiare lo stazionamento in parti della città a maggiore rilevanza turistica (come anche evidenziato nell'istruttoria per la valutazione del contingente, *supra*).

Pertanto, è necessario che gli aumenti delle componenti tariffarie garantiscano che il prezzo della corsa standard non sia superiore al valore ottenuto applicando la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI al prezzo della medesima corsa calcolato con le tariffe vigenti.

¹⁸ In esito al combinato delle prescrizioni dei punti 1) e 2), la somma dell'importo massimo per chiamata radiotaxi e della corsa minima non deve essere superiore all'importo della corsa standard.

¹⁹ La corsa standard delle Linee guida coincide con la corsa standard "breve". La corsa standard "lunga" è simile, però si basa su un percorso di 10 km e 10 minuti di sosta/attesa. Sul portale dati del sito *web* istituzionale dell'Autorità sono reperibili i prezzi delle due corse standard per numerosi comuni.

2.3 Tariffe fisse, predeterminate, *sharing*

Il vigente sistema tariffario prevede 15 tratte a tariffa predeterminata per il collegamento tra la città, l'aeroporto di Fiumicino, l'aeroporto di Ciampino, il porto di Civitavecchia, il lido di Ostia. Secondo la proposta di Roma Capitale, 3 tratte verrebbero eliminate mentre sarebbero introdotte 3 nuove destinazioni.

Si osserva l'introduzione di una "corsa minima" dagli aeroporti di Fiumicino e Ciampino alle aree esterne alle Mura Aureliane, *«al fine di incentivare l'esecuzione di tali noleggi, attualmente rimasti spesso inevasi, e contestualmente evitare il rischio di comportamenti non conformi alle normative per l'accaparramento di corse ritenute più vantaggiose o il cosiddetto intercampo (ossia l'esecuzione di corse brevi o medio-brevi dagli aeroporti adottando alte velocità al fine di rientrare nelle aree di sosta taxi aeroportuali in tempo utile per non perdere la posizione nella coda delle prenotazioni – tempo limite attualmente fissato in 30 minuti) con conseguente rischio di incolumità per il cliente e lo stesso tassista»* (cfr. Relazione Tariffe, pag. 18).

Non appare superfluo ricordare che il servizio taxi non ammette la possibilità di rifiutare l'esecuzione delle prestazioni (cfr. art. 2, comma 2 della legge n. 21/1992); pertanto, il rischio che i tassisti rifiutino le corse di breve tragitto in partenza dall'aeroporto va contrastato dall'ente anzitutto attraverso l'ordinaria attività di vigilanza e l'irrogazione di sanzioni per l'inosservanza dell'obbligo di prestazione del servizio, anche attraverso accordi col Gestore aeroportuale per l'acquisizione di dati specifici utili al monitoraggio. Peraltro, l'attuale durata dell'intercampo fissata in 30 minuti²⁰ appare troppo breve perfino per consentire l'effettuazione di una corsa standard (5 km + 5'), la quale richiede all'incirca un quarto d'ora in condizioni di traffico normali, a cui si deve aggiungere un altro quarto d'ora per il ritorno del taxi in aeroporto. D'altra parte, un intercampo di durata maggiore risulterebbe scarsamente giustificabile nei confronti dei tassisti che attendono il loro turno stazionando nel parcheggio (come appare non giustificata la possibilità concessa ad ogni tassista di reiterare fino a tre volte nella giornata lavorativa la pratica dell'intercampo).

Preme rilevare come lo scopo delle tariffe predeterminate sia quello di dare certezza all'utente dell'importo che andrà a pagare, e la sua sostituzione con una "corsa minima" ha per conseguenza che ad un importo massimo a tutela dell'utente venga sostituito un importo minimo a vantaggio del tassista.

Per bilanciare le contrapposte esigenze, è **necessario sostituire la "corsa minima dall'aeroporto" con una tariffa fissa per le corse con partenza dall'aeroporto e con destinazione posta entro un raggio prestabilito di distanza (es.: 6 km).**

Inoltre, il punto 67 delle Linee Guida richiede che le tariffe predeterminate risultino più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a consumo e che, ai fini della fissazione dell'importo di ciascuna tariffa predeterminata, siano effettuate apposite simulazioni. Tuttavia, nella Relazione Tariffe non vengono fornite informazioni riguardo le modalità con cui sono state stabilite le tariffe predeterminate vigenti né si rinvencono evidenze dell'effettiva convenienza per l'utente di tali tariffe predeterminate. Allo stesso modo, non viene spiegato il motivo per cui tre tratte a tariffa predeterminata siano state eliminate e i possibili impatti o benefici che da ciò deriverebbero.

Per quanto riguarda le due nuove tariffe con destinazione "all'esterno delle Mura Aureliane", si osserva che

²⁰ L'art. 23, comma 10, dell'Ordinanza Aeroportuale n. 3/2024 emessa il 28/03/2024 dalla Direzione Territoriale Lazio dell'ENAC, recita: «A tutti coloro che hanno effettuato corse, la cui durata complessiva risulterà inferiore a minuti 30 (inter-campo), sarà consentito di rientrare direttamente nella corsia preferenziale di accosto fronte terminal senza dover transitare per il parcheggio polmone per l'attribuzione di un nuovo numero progressivo. Fino ad un massimo di tre volte durante il turno di lavoro».

tale definizione risulta indeterminata in considerazione dell'estensione del territorio a cui si fa riferimento, cosa che potrebbe comportare prezzi anche molto elevati rispetto alla effettiva destinazione della corsa; pertanto, **è necessario che sia individuata l'area di destinazione afferente "all'esterno delle Mura Aureliane" alla quale fanno riferimento certe tariffe predeterminate, dandone evidenza e specificazione nel Tariffario.**

Per quanto sopra rilevato, nelle more dell'effettuazione delle suddette simulazioni, **è necessario che le tariffe predeterminate siano trasformate in "tariffe massime garantite", per l'applicazione delle quali il tassometro dovrà essere sempre attivato all'inizio della corsa e il prezzo applicabile sarà il minore tra quello calcolato con le tariffe a consumo e la tariffa predeterminata.**

2.4 Tariffario

Riguardo al Tariffario, ossia lo strumento con cui si comunicano al pubblico le tariffe del servizio taxi, le Linee guida forniscono una serie di indicazioni utili ad aumentare la trasparenza verso gli utenti del servizio: a tal proposito, **è necessario che il Tariffario risulti di facile lettura e di immediata comprensione da parte degli utenti e sia onnicomprensivo di tutte le componenti tariffarie vigenti** (punto 52 delle Linee guida).

In particolare, **è necessario che nel Tariffario:**

- i) venga precisato se eventuali pedaggi (es. autostrada), compresi nel tragitto della corsa, debbano essere a carico del cliente** (punto 53 delle Linee guida);
- ii) venga indicato il prezzo della 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);
- iii) vengano riportati i recapiti (telefono, e-mail, ecc.) dell'Ufficio a cui inoltrare eventuali reclami** (punto 55 delle Linee guida).

In aggiunta, come previsto al punto 56 delle Linee guida, in ragione della rilevante natura turistica di Roma Capitale, **è necessario che il Tariffario venga reso disponibile anche in lingua inglese e venga pubblicato presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio (es.: stazione ferroviaria, porto, ospedale, uffici di informazione turistica, posteggi taxi), nonché sul sito internet dell'ente, insieme al Regolamento, in un'apposita sezione dedicata al servizio taxi**, come previsto dal punto 57 delle Linee guida.

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

Torino, 30 maggio 2024

Il Presidente

Nicola Zaccheo

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