

Parere alla Regione Lombardia in materia di adeguamento tariffario del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo, 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 6 giugno 2024

premesso che:

- ha ricevuto dalla Regione Lombardia (di seguito, anche: Regione), con nota del 02/04/2024 (acquisita in pari data al prot. ART n. 32961/2024), la richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, in merito alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi nell'ambito del bacino aeroportuale lombardo;
- successivamente alla richiesta formale di parere, è stata avviata una interlocuzione, nel corso della quale, in risposta alla nota di richiesta integrazione del 22/04/2024 (prot. ART n. 41533/2024), la Regione ha integrato la documentazione già prodotta, con nota del 24/04/2024 (acquisita al prot. ART n. 42632/2024). La fase interlocutoria ha riguardato i seguenti aspetti:
 - chiarimenti sulla metodologia applicata per il calcolo del valore della corsa standard;
 - il Rapporto di analisi dell'indagine di *Mystery client*;
 - l'esito del monitoraggio ai sensi del punto 39 delle Linee guida;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente *"Regolamento del bacino di traffico del sistema aeroportuale lombardo del servizio taxi"* (di seguito: Regolamento) dell'8 aprile 2014, n. 2, limitatamente alle parti in cui costituisce presupposto del sistema tariffario;

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 inherente 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.

Col decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (*"Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale"*), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell'ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l'accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso. In particolare, l'art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste *"[a]l fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana [...]"*.

Successivamente il legislatore è nuovamente intervenuto nel settore. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. 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. 201/2011);
- 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. 201/2011), 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'art. 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 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 proprio sito *web* istituzionale, 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 tale Comunicazione la Commissione europea 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.

L'Autorità, con la delibera n. 46/2022 del 23 marzo 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 delle Linee guida 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 di tariffe correlate ai costi di produzione del servizio.

II. Osservazioni sul sistema tariffario del servizio taxi nell'ambito del bacino aeroportuale lombardo

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dalla Regione, l'Autorità, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del decreto-legge 201/2011, osserva quanto segue in tema di adeguamento tariffario.

II.1 Le interlocuzioni precedenti

In occasione dei precedenti adeguamenti tariffari si erano svolte interlocuzioni nell'ambito delle quali gli Uffici dell'Autorità avevano fornito alla Regione alcune osservazioni sulla delibera della Giunta regionale n. 5027 del 12/07/2021 (di seguito: DGR n. 5027/2021), con nota trasmessa il 09/02/2022, prot. ART n. 2640/2022, e successivamente con le note del 06/05/2022, prot. ART n. 12569/2022 e del 18/05/2023, prot. ART n. 16221/2023.

Con la prima delle suddette note, in particolare, sono state fornite indicazioni su: i) **sistema tariffario e adeguamento delle tariffe**, in relazione ai quali sono state richieste apposite analisi di disponibilità a pagare degli utenti, valutazioni sull'eventuale introduzione di tariffe differenziate per categorie di utenti e di sconti, nonché valutazioni sul permanere dell'adeguatezza dell'attuale livello delle tariffe rispetto alle mutate esigenze di mobilità dell'utenza; ii) **algoritmo per l'aggiornamento annuale delle tariffe** – al riguardo evidenziando in particolare gli effetti negativi delle modalità di applicazione del parametro β – ed eventuale introduzione di ulteriori indicatori di qualità; iii) raccolta dei dati, segnalando l'opportunità di acquisire i dati rilevanti per il monitoraggio del servizio da tutte le fonti e i soggetti coinvolti nel servizio. Inoltre, si chiedeva l'inserimento nel tariffario della corsa standard.

Con le successive note (prot. ART 12569/2022 e prot. ART 16221/2023) si evidenziavano le osservazioni di immediata applicabilità, che avrebbero potuto trovare recepimento sin da subito.

Per effettuare gli approfondimenti richiesti dagli Uffici, la Regione ha deciso di condurre specifiche analisi “attraverso l’organizzazione, l’attivazione e l’affidamento di specifici incarichi consulenziali di supporto alla Direzione Generale”¹. Dallo schema di delibera allegato alla nota prot. ART n. 32961/2024, si evince che all’esito della procedura di affidamento dei predetti incarichi “con il d.d.s. n. 16684 del 27.10.2023, è stata decretata l’aggiudicazione a RTI Steer Davies & Gleave Limited – Centro Statistica Aziendale S.r.l. del ‘servizio di assistenza tecnica inerente il trasporto pubblico di linea e non di linea per analisi di dati, simulazioni qualitative e quantitative, indagine di customer satisfaction sul trasporto pubblico regionale e locale in Lombardia necessaria per l’adeguamento annuale delle tariffe del TPL’, e che il programma di lavoro del servizio affidato prevede lo svolgimento delle attività ivi previste nel corso del 2024”.

Si rileva che successivamente alla trasmissione della summenzionata nota prot. ART n. 2640/2022, l’Autorità, con la delibera n. 46/2022, ha approvato le Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali. Pertanto, la conformità ai principi di cui alla lettera m) dell’art. 37, comma 2, del d.l. n. 201/2011 viene valutata tenendo conto anche delle predette Linee guida.

Al riguardo, opportunamente la Regione ha precisato, nel suddetto schema di delibera, che “i contenuti della succitata delibera ART n. 46/2023 [rectius 46/2022, ndr] avrebbero potuto trovare applicazione a seguito dell’esecuzione di analisi propedeutiche da attuare mediante appositi servizi di assistenza tecnica in via di affidamento [rectius già affidati, ndr] con procedura di gara da parte di Regione Lombardia”.

II.2 Metodologia di adeguamento del tariffario

Il Regolamento, in tema di tariffe, prevede, all’art. 35, che “Gli operatori dei Comuni integrati nel bacino hanno l’obbligo di applicare la tariffa unica di bacino”, fatta salva la facoltà per la Giunta regionale e per i Comuni del bacino di concordare con le associazioni e i sindacati dei tassisti interessati l’applicazione, per percorsi aventi origine e destinazione all’interno rispettivamente del bacino o del comune, di sconti alla tariffa indicata dal tassametro o l’introduzione di specifiche agevolazioni (comma 1). Inoltre, il medesimo articolo stabilisce che “l’importo indicato dal tassametro deve intendersi omnicomprensivo, sia nel caso di uso convenzionale sia nel caso di uso collettivo, con esclusione di ogni altro supplemento o costo aggiuntivo, fatti salvi i pedaggi autostradali” (comma 2). In relazione all’adeguamento tariffario, il successivo comma 9 prevede che “I livelli tariffari sono adeguati annualmente, con provvedimento della Giunta regionale, da adottarsi entro il 31 marzo con efficacia dal 1° luglio, sulla base di un meccanismo automatico di adeguamento, definito dalla medesima Giunta, sentita la Conferenza di cui all’art. 61, costruito attraverso un indicatore che risulta quantificato mediante un algoritmo matematico che tiene conto del parametro Istat per il recupero degli specifici costi di settore e di indicatori di qualità del servizio. Le modalità applicative relative all’adeguamento tariffario devono prevedere l’applicazione simultanea dello stesso su tutti i tassametri con una decorrenza prestabilita, anche mediante aggiornamento da remoto.

La previsione dell’adeguamento annuale delle tariffe deriva da quanto stabilito al riguardo dall’art. 28, comma 5, lett. d) della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6. Nonostante la previsione regolamentare sia aderente al testo della legge regionale, occorre rilevare come una frequenza così elevata di aggiornamento delle tariffe possa rappresentare un ostacolo all’accessibilità del servizio da parte degli utenti. Al riguardo,

¹ Nota di riscontro della Regione, prot. ART n. 6579/2022 del 31 marzo 2022. Si veda anche la nota prot. ART 18010/2023 del 29 maggio 2023.

il punto 60 delle linee guida prevede che “Le tariffe sono soggette ad aggiornamento periodico, con frequenza definita dal SC e indicata nel Regolamento, di norma pari a cinque anni e comunque individuata tenendo conto della necessità di garantire il principio di accessibilità del servizio taxi”. Occorre, pertanto, che l’organo legislativo regionale proceda a una revisione della disposizione di legge citata, tenendo conto dell’accessibilità delle tariffe all’utenza.

In applicazione delle disposizioni del citato articolo la Giunta regionale ha definito, con DGR n. 7451 del 28/11/2017 (di seguito: DGR n. 7451/2017), un algoritmo² di calcolo dell’adeguamento tariffario che viene applicato annualmente per determinare il coefficiente di rivalutazione dei singoli elementi tariffari, incluse le tariffe predeterminate. L’algoritmo considera una quota di adeguamento pari all’80% della media degli indici ISTAT (FOI generale senza tabacchi e FOI trasporti) e una quota residua del 20% calcolata tenendo conto degli esiti di un’indagine annuale effettuata con il metodo *Mystery client* nella quale vengono rilevati gli specifici indicatori di qualità fissati con la DGR n. 5027/2021. In particolare, gli indicatori rilevano la disponibilità e funzionalità di dispositivi per il pagamento elettronico (α_1), la corretta applicazione del percorso (α_2) e la corretta applicazione della tariffa (α_3). Il raggiungimento dei livelli di tutti gli indicatori di qualità assicura la rivalutazione ISTAT completa. Inoltre, la metodologia di adeguamento considera un ulteriore elemento, rappresentato dal parametro β che, come stabilito dalla DGR n. 5027/2021, a partire dall’annualità 2023 può assumere valore 0 nel caso in cui sia raggiunto il livello minimo di qualità del parco veicolare³ e valore -1 nel caso in cui tale livello non sia raggiunto.

In esito all’applicazione dell’algoritmo sopradescritto il livello di adeguamento per l’annualità 2024 è stato individuato nella percentuale del 3,64%: all’1,05%, corrispondente al valore medio degli indici ISTAT summenzionati⁴, applicato integralmente stante il raggiungimento degli obiettivi di qualità⁵, si somma il 3,59% pari alla quota di adeguamento non applicata nel precedente adeguamento del 2023⁶ a causa del superamento del tetto massimo del 5%, determinato dalla più volte citata delibera n. 5027/2021⁷; alla percentuale così ottenuta è stata sottratta una quota dell’1% riferita alla riduzione della quota riconosciuta

² L’algoritmo è formulato come segue: $A = (0,80 + \alpha_1 + \alpha_2 + \alpha_3) * I + \beta * Q$, dove $I = (\Delta\text{FOI generale senza tabacchi} + \Delta\text{FOI trasporti}) / 2$, gli α sono i valori di adeguamento connessi al grado di raggiungimento degli obiettivi degli indicatori di qualità ($\alpha_1=+/-0,6$; $\alpha_2=+/-0,7$; $\alpha_3=+/-0,7$), il parametro β misura la qualità del parco veicolare e può assumere (a partire dal 2023) valore pari a 0 oppure pari a -1 e si applica alla percentuale di 1% rappresentata da Q .

³ La delibera 5027/2021 ha fissato i livelli minimi dell’indicatore di qualità del parco veicolare per ciascuno degli anni del quinquennio 2022/2026: per il 2022 pari al 70%, per il 2023 pari al 75%, per il 2024 pari al 78%, per il 2025 pari al 82%, per il 2026 pari a 87%. I livelli rappresentano la percentuale di autovetture del parco auto complessivo considerate “ecologiche”. Secondo i parametri fissati dalla medesima delibera 5027/2021 sono considerate ecologiche le autovetture: i) a zero emissioni: elettriche pure e idrogeno; ii) a bassissime emissioni: ibride benzina/elettrico e ibride gas/elettriche; iii) a basse emissioni: metano, GPL, benzina, benzina/metano, benzina/GPL (per il 2022 Euro 6A e successive; per il 2023 Euro 6B e successive; per il 2024 Euro 6C e successive; per il 2025 Euro 6D e successive; per il 2026 Euro 6D e successive) e gasolio, ibride gasolio/elettrico (dal 2022 al 2024 Euro 6D-TEMP e successive; per il 2025 e 2026 Euro 6D e successive).

⁴ Si segnala che le variazioni degli indici ISTAT nel periodo gennaio 2023-2024, su cui la Regione ha calcolato la media aritmetica secondo l’algoritmo di calcolo (0,85% e 1,25%) differiscono da quelli resi pubblici dall’ISTAT che risultano arrotondati, rispettivamente a 0,8% e 1,2%.

⁵ I livelli consuntivati degli indicatori a seguito dell’indagine *Mystery client* risultano i seguenti: i) disponibilità e funzionalità di dispositivi per il pagamento elettronico (Indicatore α_1), livello raggiunto 98,3% su livello minimo programmato 90,0%; ii) corretta applicazione del percorso (indicatore α_2), livello raggiunto 99,0% su livello minimo programmato 98,0%; iii) corretta applicazione della tariffa (indicatore α_3), livello raggiunto 99,6% su livello minimo programmato 98,0%.

⁶ L’adeguamento per l’anno 2023 risultante dall’applicazione dell’algoritmo era pari a 8,59%.

⁷ Nell’Allegato D alla delibera 5027/2021 si stabilisce che “per $A > 5\%$ si applica l’aumento delle tariffe nella misura massima del 5%, recuperando la quota eccedente l’anno successivo”.

nel quinquennio 2018-2022 connessa al rinnovo del parco veicolare – parametro β – conformemente a quanto richiesto dall'Autorità nell'ambito delle interlocuzioni sopra richiamate.

Il sistema tariffario vigente è stato originariamente approvato con deliberazione del Presidente della Giunta Regionale n. 66253 del 31/07/1998 e successivamente modificato con la delibera di Giunta regionale n. 5074 del 10/07/2007. La struttura tariffaria attualmente vigente consta di una tariffa per “Uso convenzionale” e una tariffa per “Uso collettivo” (in caso di taxi sharing) entrambe composte dai seguenti elementi: i) Costo iniziale (differenziato in feriale, festivo e notturno dalle ore 21 alle ore 6); ii) Parametri di base (costo chilometrico e orario); iii) 1° Progressione (al raggiungimento di un determinato importo a tassametro); iv) 2° Progressione (al raggiungimento di una determinata velocità per un determinato tempo minimo); v) Tariffa minima partenza da aeroporti.

L'adeguamento proposto dalla Regione con lo schema di delibera su cui ha chiesto l'espressione del presente parere comporterebbe i seguenti incrementi:

Uso convenzionale

Costo iniziale: feriale da 3,90 a 4,10 euro (+5,13%)
 festivo da 6,40 a 6,60 euro (+3,12%)
 notturno da 7,60 a 7,90 euro (+3,95%)

Parametri base: costo al km da 1,28 a 1,32 euro (+3,13%)
 costo orario da 33,27 a 34,48 euro (+3,64%)

1^ Progressione: soglia di passaggio da 16,74 a 17,35 euro (+3,64%):
 costo al km da 1,91 a 1,98 euro (+3,66%)
 costo orario da 49,90 a 51,72 euro (+3,65%)

2^ Progressione: oltre i 50 km/h per oltre 60" costo al km da 2,17 a 2,25 euro (+3,69%)

Tariffa minima per corse in partenza dagli aeroporti da 15,40 a 16 euro (+3,90%).

Le tariffe per “Uso collettivo” sono calcolate considerando, *pro quota* per ciascun passeggero, le tariffe “Uso convenzionale” aumentate del 20% e ridotte ad un terzo.

Con riguardo alla determinazione delle tariffe, il punto 48 delle Linee guida prevede che si tenga conto del criterio dell'orientamento al costo di produzione del servizio (comprendente sia i costi operativi che quelli di capitale, come, a titolo esemplificativo, i costi del carburante, di manutenzione veicolo, di assicurazione, di ammortamento del costo del veicolo e inclusivo anche del costo del lavoro di tipo autonomo prestato dal titolare di licenza), acquisendo a tale scopo dai soggetti che ne hanno la disponibilità (titolari di licenza, organismi associativi, piattaforme di intermediazione ecc.) tutti i dati necessari. Inoltre, la determinazione delle tariffe deve tener conto del principio della sostenibilità in termini di impatto sull'utenza, con riferimento alle specifiche esigenze di mobilità dell'ambito territoriale interessato (punto 49 delle Linee guida). Da quanto rappresentato discende che **la Regione nell'ambito delle analisi commissionate debba verificare la rispondenza dei livelli tariffari in vigore al momento di effettuazione delle stesse ai suddetti principi di orientamento al costo di produzione e di sostenibilità, anche con riguardo alla soglia individuata con riferimento alla corsa minima dagli aeroporti, che rappresenta una barriera all'accessibilità del servizio taxi da parte degli utenti e che quindi non può prescindere da una determinazione che tenga conto anche dell'impatto sull'utenza. La disamina dovrà estendersi, inoltre, alle progressioni tariffarie attualmente previste (1^ e 2^) al fine di verificarne la correlazione del relativo**

ammontare a un effettivo incremento dei costi di produzione del servizio, trattandosi peraltro di elementi che complicano il calcolo per la determinazione delle tariffe riducendo significativamente la trasparenza delle stesse rendendone imprevedibile l'ammontare.

Nelle more dell'effettuazione degli approfondimenti in tema di corrispondenza tra livello tariffario, costi del servizio e accessibilità per gli utenti, è opportuno che gli adeguamenti non superino il limite degli indici di rivalutazione rettificato con gli aggiustamenti che, nel caso di specie, conducono a un valore dell'adeguamento tariffario fissato al 3,64%. Le tariffe a consumo proposte appaiono generalmente in linea con tale valore: le differenze rilevabili sono perlopiù dovute agli arrotondamenti. Tuttavia, il costo iniziale feriale (adeguato in misura pari al 5,13%) risulta essere stato arrotondato in maniera non corretta rispetto all'ordinario sistema di arrotondamento, in quanto effettuata per eccesso (il risultato 4,04 euro avrebbe dovuto essere arrotondato a 4,00 euro e non a 4,10 euro come risulta dalla tabella delle tariffe allegata allo schema di delibera (Allegato B)).

Alla luce di tale evidenza è necessario che la Regione rettifichi il valore del costo iniziale feriale arrotondandolo alla prima cifra decimale per difetto. Per il futuro, è opportuno che negli atti relativi agli adeguamenti tariffari siano specificati i metodi di arrotondamento adottati al fine di rendere totalmente trasparente e verificabile l'applicazione della metodologia di adeguamento.

Con riferimento all'algoritmo di calcolo nel corso delle interlocuzioni precedenti si è già avuto modo di evidenziare l'opportunità di una revisione periodica degli indicatori di qualità (parametri α) prevedendo anche altri elementi qualitativi da monitorare ai fini dell'adeguamento delle tariffe. A tale scopo si rileva che nell'ambito dell'indagine *Mystery client* vengono rilevati ulteriori aspetti, oltre a quelli selezionati nella metodologia della Regione, come ad esempio il tempo medio di attesa dei taxi chiamati con prenotazione, il rispetto delle richieste del cliente, la conoscenza della lingua inglese, la cortesia del conducente-tassista, la pulizia interna e il decoro dell'auto, la qualità/comfort dell'auto, l'utilizzo di dispositivi di sicurezza durante la guida, la guida regolare. Si tratta di aspetti il cui monitoraggio rappresenta un valido strumento di valutazione della qualità del servizio e conseguentemente possono rappresentare elementi su cui parametrare gli adeguamenti tariffari. Sempre con riferimento all'indagine *Mystery client* deve rilevarsi come la concentrazione delle rilevazioni in un periodo ridotto⁸ costituisce un significativo limite sia riguardo alla valutazione del servizio anche in periodi dell'anno caratterizzati da un maggior richiesta del servizio sia riguardo alla necessità che le rilevazioni non siano facilmente prevedibili da parte degli operatori taxi. **Occorre pertanto che l'indagine *Mystery client* sia condotta distribuendo le rilevazioni durante tutto l'arco dell'anno. Si raccomanda, inoltre, che gli indicatori di qualità selezionati ai fini dell'adeguamento del tariffario siano revisionati periodicamente prevedendo l'aggiunta di altri indicatori già oggetto di rilevazione nelle precedenti indagini sul campo oppure selezionandoli tra quelli indicati dalle Linee guida (Parte IV).**

Infine, allo scopo di poter valutare la rispondenza dell'offerta di servizio alle effettive esigenze di mobilità nel territorio di competenza, nonché l'adeguatezza del sistema tariffario adottato, requisito ineludibile per un servizio pubblico, è necessario che la Regione implementi un sistema di monitoraggio sistematico dei dati di domanda e di offerta del servizio taxi (punti 32-33 delle Linee guida), come suggerito nella nota di osservazioni già richiamata. Al riguardo, in occasione del futuro aggiornamento del Regolamento, andranno introdotti specifici obblighi di trasmissione periodica dei dati di utilizzo del servizio in capo ai

⁸ L'indagine è stata condotta tra il 27 dicembre 2023 e il 4 febbraio 2024.

tassisti, alle organizzazioni associative degli stessi, nonché alle piattaforme di intermediazione tra domanda e offerta del servizio o qualunque altro soggetto che li detenga. In proposito può farsi riferimento ai punti 99-101 delle Linee guida che forniscono un elenco delle tipologie di dati e le relative modalità di raccolta, necessari per un efficace monitoraggio del servizio, fermo restando che, nelle more della modifica al Regolamento, la Regione potrà comunque richiedere i suddetti dati per lo svolgimento dei propri compiti istituzionali relativi alla valutazione dell'adeguatezza del servizio sia in termini quantitativi che qualitativi, eventualmente attraverso accordi con i soggetti citati finalizzati alla condivisione dei dati e all'individuazione delle relative modalità attuative.

II.3 Tariffe predeterminate

Il Regolamento stabilisce all'art. 35, comma 3 che *"le tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti appositamente individuati dalla Giunta Regionale sono determinate con appositi atti regionali, sentita la Conferenza del servizio taxi"*. Al riguardo, le Linee guida prevedono che la fissazione delle tariffe predeterminate debba avvenire applicando una specifica metodologia (descritta ai punti 65-70), anche al fine di verificare che siano effettivamente più vantaggiose per l'utente (punto 67) rispetto alle tariffe a consumo, come peraltro già indicato nella citata nota di osservazioni prot. ART 2640/2022 ove si evidenziava l'opportunità di trasformare le tariffe predeterminate in tariffe massime garantite, che prevedono l'attivazione del tassametro per tutto il tragitto e l'applicazione del minore importo tra il costo a tassametro e il valore massimo prefissato (punto 65 delle Linee guida). Nella nota citata si evidenziava come l'attivazione di una tariffa massima garantita risulta particolarmente utile *"in caso di corse con partenza/destinazione dalle zone della città di Milano più vicine all'aeroporto e, in generale, in caso di condizioni di traffico scorrevoli [evitando il rischio] di generare un effetto di mancata convenienza per l'utente"*.

Si ribadisce, pertanto, la necessità di verificare il livello delle tariffe predeterminate ricorrendo alle simulazioni di cui al punto 67 delle Linee guida — che non possono essere assorbite dall'indagine Mistery Client in quanto tale tipologia di indagine non parrebbe fornire dati utili a valutare l'adeguatezza delle tariffe predeterminate sulle tratte per le quali tali tariffe sono state stabilite — e, nelle more dell'effettuazione di tali simulazioni, di trasformare le tariffe predeterminate in tariffe massime garantite.

Riguardo all'adeguamento tariffario proposto anche per le tariffe predeterminate la Regione ha applicato alle tariffe vigenti il risultato dell'algoritmo (+3,64%). Le tariffe, secondo la proposta della Regione, risulterebbero aggiornate nel seguente modo:

Aeroporto Malpensa – Milano o viceversa	da 110,00 a 114,00	(+3,64%)
Aeroporto Malpensa - Fiera Milano (Rho) o viceversa	da 92,00 a 94,00	(+2,17%)
Aeroporto Malpensa - Aeroporto Linate o viceversa	da 124,00 a 128,00	(+3,22%)
Aeroporto Linate - Fiera Milano (Rho) o viceversa	da 64,00 a 68,00	(+6,25%)
Aeroporto Malpensa – Varese o viceversa	da 78,00 a 80,00	(+2,56%)
Aeroporto Orio al Serio – Milano o viceversa da	122,00 a 128,00	(+4,92%)

La delibera 5027/2021 ha stabilito, tra l'altro, il metodo per l'arrotondamento da adottare per le tariffe predeterminate a partire dall'annualità 2022 fissandolo ai 2 euro più prossimi (in luogo del precedente arrotondamento, fissato a 5 euro). Ciò detto, si rilevano delle incongruenze negli adeguamenti proposti,

che non appaiono allineati al risultato ottenuto applicando la percentuale derivante dall'algoritmo e il metodo di arrotondamento stabilito dalla citata delibera 5027/2021. Gli scostamenti per i quali non si rinvengono giustificazioni nella documentazione prodotta dalla Regione in sede di richiesta di parere riguardano in particolare le corse “*Aeroporto Linate - Fiera Milano (Rho) o viceversa*” (68,00 euro invece di 66,00) e “*Aeroporto Orio al Serio – Milano o viceversa*” (128,00 euro invece di 126,00 euro).

Occorre, pertanto, procedere alla rettifica delle tariffe indicate applicando il metodo di arrotondamento stabilito dalla delibera 5027/2021.

II.4 Corsa standard

Nell’ambito delle precedenti interlocuzioni con la Regione gli Uffici dell’Autorità avevano segnalato che oltre alle osservazioni che avrebbero trovato recepimento nell’ambito delle analisi commissionate al consulente esterno, ve ne erano alcune che potevano trovare immediata applicazione mediante operazioni non necessitanti di particolari approfondimenti. Tra queste si segnalava la necessità che nel tariffario fosse riportato il prezzo 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, così come indicato al punto 54 delle Linee guida. Nell’Allegato C allo schema di delibera la Regione ha riassunto la metodologia utilizzata per il calcolo della corsa standard con significative differenze rispetto ai criteri indicati nelle Linee guida. Nella nota di integrazioni citata in premessa, la Regione, rispondendo a specifiche richieste di chiarimento degli Uffici, ha dichiarato che la metodologia è stata adottata “*con l’obiettivo di fornire una stima del costo del servizio il più verosimile possibile, con un grado di approssimazione che consenta agli utenti di avere una stima ‘realistica’ dei costi che dovranno sostenere usufruendo di tale servizio*”. Tuttavia, la corsa standard va definita secondo i criteri stabiliti nelle Linee guida dell’Autorità per assolvere non solo alla funzione informativa circa il costo approssimativo che l’utente sosterrà, bensì anche alla funzione comparativa tra le tariffe di diversi ambiti territoriali, da considerare in termini di “*prezzo teorico*”. Pertanto, l’operato della Regione, seppur condivisibile nelle intenzioni, discostandosi dal p. 54 delle Linee guida, non consente di effettuare detto confronto teorico in base agli univoci parametri di riferimento ivi previsti. In ogni caso, nelle Linee guida è presente un’indicazione rispondente alla finalità informativa per l’utenza richiamata dalla Regione proprio “*Al fine di consentire agli utenti di stimare, con un accettabile grado di approssimazione, la spesa di una corsa taxi*” il punto 58 precisa che “*è opportuno che i Comuni pubblichino la spesa media (anche come intervallo di variazione) relativa a corse taxi per collegamenti tra punti strategici (ad esempio, tragitti tra stazione e ospedali, tra porto e stazione, tra centro storico e centro fieristico), anche differenziata per tipologia di giorno della settimana e/o fascia oraria qualora si rilevi una elevata variabilità, che potranno costituire parametri di riferimento per gli utenti, utilizzabili per acquisire un’indicazione di massima della presunta spesa del servizio*”. **È necessario, pertanto, che nel tariffario sia riportata la corsa standard con i criteri stabiliti dal punto 54 delle Linee guida**, ferma restando la possibilità di rendere noti, in aggiunta, i prezzi medi per tratte di collegamento tra punti strategici nel tariffario e/o nella sezione dei siti istituzionali della Regione e dei comuni appartenenti al bacino (come peraltro già rilevabile dal sito istituzionale dell’Ente, anche se con riferimento solo a fasce chilometriche e non a relazioni O/D su punti strategici).

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

Torino, 6 giugno 2024

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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