

Parere n. 42/2024

Parere al Comune di Bolzano sul Regolamento per il servizio taxi e servizio di noleggio con conducente e sull'adeguamento del contingente, 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 26 settembre 2024

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Bolzano (di seguito, anche: Comune), con nota del 27 giugno 2024 (prot. ART n. 61919/2024 in pari data) successivamente integrata il 28 giugno 2024 (prot. ART n. 62315/2024 in pari data), la richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con riferimento allo schema di *"Regolamento per il servizio taxi e servizio di noleggio con conducente"* (di seguito: Regolamento) e sulla determinazione del contingente;
- successivamente alla richiesta formale di parere è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale il Comune ha integrato la documentazione prodotta, con nota del 06/08/2024 (acquisita al prot. ART n. 73741/2024 in pari data), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 18/07/2024 (prot. ART n. 68749/2024). La fase interlocutoria ha riguardato i seguenti aspetti:
 - o la disciplina dei turni;
 - o la specificazione delle modalità di rilevazione del dato delle chiamate inevase;
 - o i dati della produttività media dei contingenti taxi ed NCC;
 - o il valore del contributo per le licenze da bandire e la percentuale di ripartizione ai titolari di licenza già attivi;
 - o ulteriori documenti necessari per l'istruttoria (provvedimento con disciplina dei turni, Linee guida del Consorzio dei comuni dell'Alto Adige del 18/12/2020);

esaminato lo schema di Regolamento del servizio taxi, nonché l'ulteriore documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Inquadramento giuridico

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla l. 15 gennaio 1992, n. 21 (Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente alla gestione del servizio; detta legge, per la prestazione del servizio taxi, prevede il rilascio della licenza da parte delle Amministrazioni Comunali attraverso un bando di pubblico concorso (art. 8).

In base alla suddetta normativa, in particolare, le Regioni individuano i criteri cui devono attenersi i Comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea. I Comuni, con propri regolamenti, individuano: il numero e tipo di veicoli da adibire al servizio, le modalità per lo svolgimento di questo, i criteri per la determinazione delle tariffe, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza.

Con il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell'ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l'accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso. In particolare, l'art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste *“[a]l fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana [...]”*. In particolare, la lett. b) del medesimo articolo 6 consente agli enti competenti di bandire concorsi straordinari, ove la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal comune ad assicurare un livello di offerta adeguato, per il rilascio di nuove licenze ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della citata legge n. 21 del 1992.

Successivamente, il legislatore è di nuovo intervenuto nel settore. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. n. 201/2011, nell'istituire l'Autorità di regolazione dei trasporti, ha attribuito alla stessa specifiche competenze in materia, tra cui:

- il monitoraggio e la verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. n. 201/2011 cit.);
- il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. n. 201/2011 cit.), sulla base dei principi di seguito riportati:
 1. l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario, anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali;
 2. una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;
 3. una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti;
 4. il miglioramento della qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale,

amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;

- la possibilità di ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio *“con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m”* sopra riportata (art. 37, comma 2, lett. n).

Ulteriori misure *“per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma”* sono previste dall'articolo 3 del recente decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136.

L'Autorità, con l'*“Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità”* del 21 maggio 2015, ha rappresentato l'esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi volte ad adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera, a distanza, ormai, di molti anni dall'adozione della legge n. 21/1992, anche tenuto conto dei recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità. In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l'Autorità ha evidenziato, tra l'altro, l'opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all'adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l'attenzione sulla necessità di *“(...) dare attuazione [da parte degli Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi”*. Nel medesimo Atto di segnalazione l'Autorità ha auspicato la revisione del concetto di territorialità, proponendo l'ampliamento dell'ambito di gestione dei servizi attualmente incardinato sulle aree comunali, rimettendo alle regioni l'individuazione dei bacini ottimali di gestione dei servizi di taxi e NCC in ragione della natura economica, culturale e turistica dei territori, nonché le funzioni inerenti alla fissazione del relativo fabbisogno numerico di vetture.

Con nota del 16 luglio 2020, indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nonché pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità, l'Autorità è ulteriormente intervenuta sul tema dell'organizzazione del servizio taxi e, in particolare, sull'uso dei sistemi di connettività *via web* e sull'impiego delle nuove tecnologie per favorire l'intermediazione tra domanda e offerta di taxi rimarcando, anche sulla scorta delle decisioni del Consiglio di Stato di cui alle sentenze del 4 giugno 2020, n. 3501/2020, n. 3502/2020 e n. 3503/2020, la necessità di: *i) promuovere e verificare la rimozione di norme di legge regionali e/o norme di regolamenti comunali che in qualsiasi modo limitino la libertà dei titolari di licenza taxi di avvalersi dei vari servizi di interconnessione tra domanda e offerta eventualmente disponibili; ii) promuovere lo sviluppo e la diffusione di sistemi innovativi e competitivi che consentano l'interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi con conseguente aumento dell'efficienza e della qualità del servizio offerto; iii) vigilare, adottando le misure ritenute più opportune, affinché le società che gestiscono i servizi di interconnessione tra domanda e offerta non precludano a coloro che aderiscono a tali servizi di rivolgersi anche ad altri intermediari e di destinare una quota per l'esecuzione di corse intermediate da altre imprese.*

Nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 4 febbraio 2022 è stata pubblicata la Comunicazione della Commissione concernente un trasporto locale di passeggeri su richiesta (taxi e veicoli a noleggio con conducente) ben funzionante e sostenibile, 2022/C 62/01. Con la Comunicazione la Commissione UE ha formulato raccomandazioni relative alla regolamentazione dei servizi di taxi (e NCC), al fine di garantire ai cittadini una mobilità locale adeguata e sicura, migliorare la sostenibilità del settore e promuovere gli obiettivi del *Green Deal* europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Ha inoltre chiarito la necessità che le misure messe in atto dagli Stati membri (compresi sia i governi e i legislatori nazionali sia le autorità regionali e locali) per regolamentare i taxi e i servizi di noleggio con conducente siano conformi alle libertà fondamentali che sono alla base del mercato unico. La Comunicazione, più specificamente, contiene raccomandazioni concernenti, in particolare, l'efficienza del servizio, l'accesso a una mobilità adeguata e la sostenibilità del settore, la sostenibilità ambientale e lo sfruttamento dei vantaggi offerti dalla digitalizzazione.

Infine, l'Autorità in data 23 marzo 2022, con la delibera n. 46/2022 ha adottato le Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali (di seguito: Linee guida), che recepiscono gli orientamenti dell'Autorità già espressi nell'Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea, nonché nella nota dell'Autorità del 16 luglio 2020 indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome in merito all'uso dei sistemi di connettività via *web* e all'impiego delle nuove tecnologie per favorire l'intermediazione tra domanda e offerta di taxi. L'obiettivo del menzionato documento è quello di fornire, anche attraverso indicazioni di carattere metodologico, uno strumento a supporto dei soggetti competenti ai fini della predisposizione di schemi di atti da adottare in materia di servizio taxi, sui quali è acquisito il parere preventivo dell'Autorità, nonché elementi per la determinazione del contingente, per l'organizzazione del servizio – considerando anche le piattaforme tecnologiche per l'intermediazione tra la domanda e l'offerta – per il monitoraggio della qualità del medesimo anche attraverso la predisposizione della carta della qualità e/o di indagini di *customer satisfaction*, e criteri per la determinazione delle tariffe orientate al costo di produzione del servizio.

Di recente, la Corte costituzionale, intervenendo in materia di rilascio di autorizzazioni per l'espletamento del servizio di noleggio con conducente con osservazioni pure estendibili al servizio taxi, ha affermato che *“I servizi di autotrasporto non di linea (...) concorrono a dare «effettività» alla libertà di circolazione, «che è la condizione per l'esercizio di altri diritti» (sentenza n. 36 del 2024), per cui la forte carenza dell'offerta – che colloca l'Italia fra i Paesi europei meno attrezzati al riguardo, come risulta dai dati segnalati nell'opinio presentata dall'ANITRAV tanto nel presente giudizio quanto nel giudizio a quo – generata dal potere conformativo pubblico si è risolta in un grave disagio arrecato a intere fasce della popolazione e alle possibilità di sviluppo economico. Essa ha infatti innanzitutto danneggiato la popolazione anziana e fragile, che, soprattutto nelle metropoli, non è in grado di utilizzare (o anche semplicemente raggiungere) gli altri servizi di trasporto di linea, ma che ha stringenti necessità di mobilità che, in particolare, si manifestano in riferimento alle esigenze di cura. Ha compromesso le esigenze di accesso a una mobilità veloce, spesso indispensabile a chi viaggia per ragioni di lavoro. Ha recato danno al turismo e all'immagine internazionale dell'Italia, dal momento che l'insufficiente offerta di mobilità ha pregiudicato la possibilità di raggiungere agevolmente i luoghi di villeggiatura, come documentato dalla Regione Calabria nel giudizio a quo”* (sentenza n. 137 del 2024).

II. Osservazioni dell'Autorità

Alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità esprime le proprie osservazioni sullo schema di Regolamento (in relazione alla disciplina del servizio taxi) e sulla determinazione del contingente, finalizzate a migliorare la qualità e l'efficacia del servizio ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 201/2011, nell'esercizio della propria funzione di verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti.

L'Autorità esprime di seguito le proprie osservazioni suddivise secondo le tematiche di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), numeri da 1 a 4, del d.l. n. 201/2011 e segnatamente su:

1. contingente/incremento del numero delle licenze taxi;
2. organizzazione del servizio taxi;
3. struttura tariffaria;
4. miglioramento della qualità di offerta del servizio.

Lo schema di Regolamento sottoposto al parere dell'Autorità sostituisce i regolamenti attualmente vigenti che disciplinano separatamente il servizio taxi ed il servizio NCC, approvati rispettivamente con deliberazione del Consiglio Comunale n. 30 del 26/06/2014 e con deliberazione del Consiglio Comunale n. 74 del 18/09/2003.

Si rileva, preliminarmente, che tra le disposizioni normative che costituiscono la disciplina del servizio elencate all'art. 1 dello schema di Regolamento, non risulta menzionato l'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2022. Pertanto, si rende necessario menzionare la norma sopra citata, valutando anche di inserire un riferimento alle Linee guida dell'Autorità approvate con delibera n. 46/2022 del 23 marzo 2022.

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

Il contingente taxi del Comune di Bolzano attualmente consiste di 50 licenze, oltre a una destinata al servizio per disabili, denominata "licenza bis", con veicolo di scorta intestato alla Cooperativa Radio Taxi. Il Comune intende incrementare il contingente rilasciando 25 nuove licenze, prevedendo che, sull'intero contingente di 75 licenze, almeno 5 siano associate a veicoli attrezzati anche per il trasporto disabili.

A supporto della decisione di incrementare il contingente taxi il Comune ha trasmesso una "Relazione sul monitoraggio", una "Relazione illustrativa esiti consultazioni" e ulteriore documentazione (reclami degli utenti e richieste di incremento delle licenze taxi da parte di soggetti operanti nei settori del commercio e del turismo), al fine di rappresentare le significative criticità rilevate sull'adeguatezza del contingente attivo rispetto alle esigenze di domanda nel territorio comunale. Il Comune, al fine di fronteggiare temporaneamente le criticità emergenti dalla carenza dell'offerta di servizio disponibile, ha correttamente fatto ricorso a misure organizzative di flessibilità (previste dal punto 20 delle Linee guida) istituendo turnazioni integrative da svolgere con sostituti alla guida. Considerato che le sostituzioni attivate (soltanto 3) sono risultate largamente insufficienti a coprire le richieste insoddisfatte, l'amministrazione ha ritenuto di

avviare il percorso istruttorio finalizzato al rilascio di nuove licenze, previa rilevazione dei dati necessari per le analisi propedeutiche alla determinazione del fabbisogno di taxi.

In proposito lo schema di Regolamento prevede, all'art. 8 comma 1, il numero massimo di licenze potenzialmente rilasciabili indicando che "*Possono essere rilasciate dal Comune di Bolzano complessivamente n. 75 licenze per l'esercizio del servizio taxi di cui almeno n. 5 mediante veicoli attrezzati anche per il trasporto disabili*". Al medesimo comma sono elencati alcuni fattori da utilizzare per la determinazione del numero di licenze taxi e autorizzazioni NCC – popolazione, estensione territoriale, presenza di poli produttivi, offerta di strutture ricettive, presenze turistiche – che sono stati valorizzati nell'ambito delle analisi i cui esiti sono stati illustrati dal Comune nella sopra richiamata "Relazione sul monitoraggio". Nell'ambito delle citate analisi il Comune ha utilizzato il metodo comparativo, confrontando il contingente taxi della Città di Bolzano con quello di alcuni comuni selezionati per "*analogia vocazione turistica, imprenditoriale, fieristica ed universitaria*"; inoltre il Comune ha sviluppato un'analisi dei dati del monitoraggio del servizio forniti dall'unica cooperativa operante in ambito comunale (la Cooperativa Radiotaxi di Bolzano, di cui sono soci 48 titolari di licenza sui 50 complessivi) relativi agli anni 2022, 2023 e parte del 2024.

Sebbene l'utilizzo combinato di entrambi i metodi (analisi dei dati del servizio e comparazione con altri comuni) consentirebbe di minimizzare i limiti intrinseci di ciascuno, il Comune non pare aver ricavato il numero di licenze da rilasciare dalle analisi sviluppate. Infatti, dalla "Relazione illustrativa esiti consultazioni", trasmessa con la richiesta di parere, risulta come la scelta del numero di nuove licenze da rilasciare sia l'esito di un confronto con le associazioni dei tassisti: a seguito della decisione di Giunta comunale n. 680 del 04/12/2023, con la quale veniva approvata la "*proposta di aumentare il numero massimo di licenze dalle attuali 50 a 100*", nell'ambito di un incontro avvenuto il 18/12/2023, i tassisti hanno espresso "*la volontà [...] di contenere il numero massimo di licenze non oltre le 60-65*"; successivamente, la Giunta Comunale ha ritenuto di optare per un aumento che determini il numero massimo di licenze pari a 75, "*tenuto conto della necessità di garantire un adeguato e regolare servizio in considerazione delle mutate esigenze della città nonché dell'aumento costante delle presenze turistiche, anche in considerazione dell'aumento dei voli presso l'aeroporto di Bolzano, così come più volte richiesto dalle categorie economiche della città*".

Pertanto, i dati forniti dal Comune si configurano come elementi a supporto della scelta di incrementare il contingente, piuttosto che come analisi quantitative sviluppate al fine di ottenere il numero di licenze necessarie a rispondere alle esigenze della domanda. In particolare, per l'analisi comparativa, il Comune ha utilizzato il campione composto dai seguenti comuni¹: Padova, Trieste, Cagliari, Verona. Sulla base di tali dati, il Comune conclude che la densità di taxi di Bolzano, pari a 4,71 licenze per 10.000 abitanti (popolazione 106.000 e 50 licenze taxi), è nettamente inferiore a quella delle città del campione considerato. Inoltre, considerando un insieme di 45 comuni (tra i quali Milano, Roma, Napoli, Firenze, Torino ecc.), il Comune ha rappresentato graficamente il relativo indice di densità taxi ogni 10.000 abitanti sebbene non abbia elaborato, né commentato, i dati rappresentati ai fini di una comparazione. Entrambi gli insiemi di comuni

¹ In particolare, il Comune ha fornito i seguenti dati: Padova (popolazione 206.496, 150 licenze, indice di densità taxi 7,25 licenze/10.000 abitanti), Trieste (popolazione 198.417, 249 licenze, indice di densità taxi 12,55 licenze/10.000 abitanti), Cagliari (popolazione 148.117, 105 licenze, indice di densità taxi 7,09 licenze/10.000 abitanti), Verona (popolazione 255.588, 177 licenze, indice di densità taxi 6,93 licenze/10.000 abitanti). Sulla base di tali dati, il Comune conclude che la densità di taxi di Bolzano, pari a 4,71 licenze per 10.000 abitanti (popolazione 106.000 e 50 licenze taxi),

considerati risultano piuttosto eterogenei (ad esempio, dal punto di vista della popolazione) e quindi non paiono essere particolarmente significativi ai fini di un'analisi di *benchmark*.

Riguardo, invece, ai dati del monitoraggio si evidenzia, innanzitutto, che la rilevazione delle chiamate inevase (e dei tempi di attesa per gli utenti), costituisce una variabile fondamentale ai fini della valutazione dell'adeguatezza del contingente – motivo per il quale tali dati sono richiamati dal punto 33 delle Linee guida anche con riferimento ai comuni di minore dimensione – e, pertanto, si valuta positivamente l'utilizzo di tali dati nelle analisi sviluppate dagli Uffici comunali. I dati sono stati raccolti mediante i sistemi di acquisizione della chiamata attualmente in uso: WEBI (software applicativo disponibile presso alberghi, aeroporto, ristoranti e ospedali); GIULIA (sistema di chiamata automatica da telefono fisso); SMS Bolzano Taxi (sistema con messaggistica da cellulare); APP Sudtirol Taxi Alto Adige con geolocalizzazione, chiamata con Radio Taxi. Attraverso questi canali sono stati rilevati *“il numero totale di corse effettuate, l’origine di tali corse, il numero di vetture Taxi programmate in servizio, numero di vetture con impianto di climatizzazione (tutte e 48), numero vetture equipaggiate con adeguati canali di pagamento (POS bancomat/carta di credito) (tutte e 48), numero di vetture del parco veicolare attrezzate per il trasporto di utenti in carrozzina (nr.1 licenza 51“bis”), numero richieste trasporto con autovettura per disabili (nr. 164 nel 2022 e nr. 143 nel 2023)”*. Il Comune ha fornito i dati delle *“corse inevase a prima chiamata”*, per mese, negli anni 2022, 2023 e parte del 2024, sia in termini assoluti, sia in percentuale rispetto al numero di chiamate assegnate, dai quali risulta che nel 2023 in media il 13% di chiamate sono risultate inevase (nel 2022 il medesimo dato è risultato pari a 12,6%), con picchi nei mesi di luglio (16,8%), settembre (20,9%) e dicembre (20,8%), caratterizzati da maggiore affluenza turistica e fieristica. Inoltre, il Comune ha sviluppato un'analisi di dettaglio delle *“corse inevase a prima richiesta”* nel 2023 nelle fasce orarie nelle quali devono essere garantiti i turni obbligatori nei giorni feriali (00-06, 06-09, 09-18, 18-24) rilevando percentuali più elevate nella fascia 00-06 e 18-24; alla luce di tali evidenze il Comune ha provveduto, in accordo con La Cooperativa Radio Taxi, ad incrementare, ove possibile, il numero di taxi in servizio in alcuni turni obbligatori, pur se il breve intervallo considerato limitato ai primi mesi del 2024 non consente ancora di osservare risultati migliorativi sui dati di *“corse inevase a prima chiamata”*.

Nell'ambito dell'istruttoria, gli Uffici dell'Autorità hanno richiesto alcune integrazioni e ulteriori dati, in parte ottenibili dall'elaborazione dei dati rilevati dal monitoraggio, cui il Comune ha dato riscontro fornendo ulteriore documentazione con maggiori dettagli sul servizio taxi attuale. In particolare, con le integrazioni da ultimo trasmesse il Comune ha chiarito che *“la dicitura “corse inevase” si riferisce alle corse inevase a prima richiesta, ovvero il numero di chiamate ricevute senza eliminare le eventuali chiamate multiple per richiedere lo stesso servizio da parte dello stesso utente nello stesso giorno e orario, avendo a disposizione solo questo dato per l’analisi per fasce orarie”*. Tale chiarimento evidenzia come i dati forniti per le *“corse inevase a prima chiamata”* siano plausibilmente sovrastimati, in quanto l'utente che non riesce a ottenere il taxi potrebbe ritentare più volte la richiesta, anche tramite un diverso canale, considerato che risultano disponibili varie modalità per chiedere il servizio. Al riguardo, sarebbe invece necessario disporre dei dati delle richieste di servizio che rimangono effettivamente inevase anche a seguito di richieste ripetute del servizio. Pertanto, i dati forniti, sebbene siano utili a segnalare una carenza del servizio taxi attuale, possono essere impiegati solo con opportune cautele a fini di elaborazioni per la stima del numero di licenze necessarie per soddisfare la domanda inevasa.

Inoltre, con riferimento alle richieste degli Uffici dell'Autorità sulla produttività media, intesa come numero medio di corse effettuate per vettura taxi, il Comune ha trasmesso i dati forniti dalla Cooperativa Taxi Bolzano

relativi alle corse effettuate, per ciascun mese dell'anno del 2023 e di parte del 2024, da parte di ciascun tassista aderente alla cooperativa stessa, specificando che *"le corse effettuate da ogni tassista riguardano esclusivamente quelle assegnate dalla centralinista nei giorni dal lunedì al venerdì per 8 ore giornaliere. I taxi con minori corse rispetto agli altri lavorano prevalentemente nelle fasce serali e notturne"*. Pertanto, anche tali dati sono da utilizzare con cautela in quanto, plausibilmente, potrebbero essere sottostimati non comprendendo le corse effettuate nelle fasce serali e notturne e nei giorni di sabato e domenica.

Sulla base dei dati resi disponibili dal Comune, gli Uffici dell'Autorità hanno sviluppato delle elaborazioni relativamente all'incremento del contingente necessario per soddisfare le esigenze di domanda attualmente inevase, fermo restando le carenze e le criticità insite nei dati trasmessi (*supra*). Utilizzando i dati, relativi al 2023, delle *"corse inevase a prima richiesta"* e della produttività media si ottiene che sarebbero mediamente necessarie circa 24 nuove licenze, con variazioni significative tra i diversi mesi dell'anno. Considerato che il numero di licenze aggiuntive necessarie si dovrebbe calcolare come rapporto tra le richieste inevase e la produttività media dei tassisti, utilizzando i dati disponibili nel caso di specie, dove il dato al numeratore – ovvero le corse inevase a prima richiesta – è plausibilmente sovrastimato e il dato al denominatore – ovvero la produttività media nei soli giorni feriali al netto delle fasce serali e notturne – è plausibilmente sottostimato, il risultato ottenuto di circa 24 nuove licenze potrebbe ritenersi sovrastimato. Ad ogni modo, le elaborazioni condotte dagli Uffici dell'Autorità confermano l'oggettiva carenza di servizio taxi rappresentata dal Comune di Bolzano sebbene, a causa dell'incompletezza dei dati disponibili, non è possibile ottenere stime quantitative affidabili del numero ottimale di licenze da rilasciare, ma soltanto stime approssimative.

Inoltre, gli Uffici dell'Autorità hanno sviluppato un'analisi comparativa utilizzando un campione composto da 8 comuni ritenuti comparabili² con il Comune di Bolzano (La Spezia, Como, Bergamo, Trento, Fiumicino, Lecce, Siracusa, Cagliari), dalla quale emerge come il numero di taxi attuali del comune di Bolzano (50) sia allineato alla media del campione, che risulta pari a circa 48. Sebbene nello scenario futuro, con il contingente incrementato di 25 licenze, Bolzano si collocherebbe al di sopra della media, occorre considerare che alcuni comuni del campione hanno avviato la procedura per l'ampliamento del contingente con il rilascio del parere dell'Autorità (quali, Como, Parere n. 31/2024, e Bergamo, parere n. 39/2024), oltre a doversi considerare il sottodimensionamento strutturale dei taxi in Italia. Per tali motivi, il metodo comparativo, pur fornendo un'indicazione utile sull'offerta media di taxi in comuni della stessa tipologia e caratteristiche, non risulta, allo stato, significativo ai fini della valutazione dell'adeguatezza o meno del contingente taxi prospettato dal Comune, potendo tutt'alpiù costituire un riferimento come valore minimo del dimensionamento del contingente.

Al fine di poter far emergere le effettive esigenze di domanda insoddisfatte cui adeguare il servizio, **si raccomanda al Comune di implementare un adeguato sistema di monitoraggio nel quale confluiscano i dati di richieste di servizio inevase derivanti da tutti i canali disponibili per l'accesso al servizio taxi, accorpendo le singole chiamate/richieste ricevute dal medesimo utente distanziate da brevi intervalli temporali l'una dall'altra, classificandole come un'unica "richiesta evasa"** nel caso in cui, a seguito di una serie ravvicinata di chiamate/richieste, il servizio sia effettuato, **oppure come un'unica "richiesta inevasa"** se il servizio non è

² Sulla base dei seguenti criteri: popolazione compresa tra 70.000 e 150.000 abitanti, indice sintetico di densità turistica ISTAT S5, indice ISTAT di intensità e caratteristiche dell'offerta D5, numero di arrivi turistici superiore a 250.000 (dati ISTAT) e paragonabile a quello di Bolzano anche in termini di rapporto tra arrivi e abitanti.

stato, infine, effettuato. Per quanto riguarda la produttività media per tassista per mese, si raccomanda al Comune di implementare un sistema che consenta di rilevare anche il dato relativo alle fasce serali e notturne dei giorni feriali, nonché alle giornate di sabato e domenica. Altri dati da rilevare nell'ambito del sistema di monitoraggio riguardano i tempi di attesa degli utenti, necessari per poter valutare l'efficacia del servizio taxi nel rispondere alle esigenze della domanda.

Alla luce di quanto è emerso dalle elaborazioni degli Uffici dell'Autorità sui dati forniti dal Comune, di quanto riportato dallo stesso sugli arrivi e pernottamenti negli ultimi anni – anche sulla base di segnalazioni pervenute da Confcommercio Alto Adige e dall'Agenzia di soggiorno e turismo di Bolzano – e delle valutazioni svolte sugli esiti del metodo comparativo, si ritiene che sia necessario procedere a incrementare il contingente effettivo, nel numero massimo di 75 licenze taxi, come indicato nello schema di Regolamento (art. 8, comma 1), valutando di modulare i tempi di rilascio sulla base delle analisi delle evidenze raccolte nell'ambito del sistema di monitoraggio.

Qualora in esito al monitoraggio risultassero richieste di servizio inevase concentrate esclusivamente in alcuni mesi/periodi dell'anno, il Comune potrà procedere a un rilascio successivo di nuove licenze, anche di tipo “stagionale”.

Infine, si valuta positivamente la previsione di 5 licenze mediante veicoli attrezzati anche per il trasporto disabili (art. 8, comma 1 dello schema di Regolamento); considerato che nel contingente attuale è presente esclusivamente una vettura di scorta adeguatamente attrezzata per il trasporto disabili e che dai reclami allegati alla richiesta di parere risultano lamentele degli utenti su tale servizio, **si ritiene necessario che il Comune espunga quanto disciplinato all'art. 8, comma 3 dello schema di Regolamento, laddove prevede che “La mancata assegnazione delle licenze previste per il trasporto di persone con disabilità particolarmente gravi non è di ostacolo alla previsione e al rilascio di licenze ulteriori di cui al comma 1”.** Al contrario, **si ritiene che, per le 5 licenze associate a veicoli attrezzati per il trasporto disabili, il bando debba prevedere un apposito meccanismo che ne garantisca l'assegnazione.** Sebbene lo schema di bando per il rilascio delle nuove licenze dovrà essere trasmesso ai fini del rilascio del parere da parte dell'Autorità, si rammenta sin da adesso che il Comune potrà prevedere apposite riduzioni del contributo per perseguire obiettivi di politica pubblica e che le caratteristiche dei veicoli attrezzati anche per il trasporto disabili dovranno essere descritte nel dettaglio nello schema di bando, insieme ai vincoli che i titolari di tali licenze dovranno rispettare, pena la decadenza.

Sulle disposizioni regolamentari che disciplinano le modalità di adeguamento del contingente, correlandola ai fattori sopra richiamati, in primo luogo si osserva come i fattori considerati nello schema di Regolamento debbano essere integrati tenendo conto di quanto previsto dai punti da 1 a 18 sui fattori di domanda e offerta nelle Linee guida. Inoltre, i fattori così integrati dovrebbero confluire in una metodologia che, basandosi sulla quantificazione dei fattori di domanda e di offerta considerati, pervenga alla definizione del fabbisogno di taxi. Pertanto, **si raccomanda di procedere alla modifica dell'art. 8 dello schema di Regolamento per accogliere gli ulteriori fattori di domanda e offerta da considerare, prevedendo una specifica metodologia, o rinviando ad un atto della Giunta, che tenendo conto di tali fattori pervenga alla determinazione del numero di licenze necessarie a soddisfare la domanda di mobilità degli utenti.**

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

Riguardo all'organizzazione del servizio si evidenzia, innanzitutto, la necessità di disciplinare nel Regolamento il sistema di monitoraggio periodico e sistematico dei dati di domanda e di offerta. Tale sistema deve, infatti, consentire di verificare costantemente l'adeguatezza del contingente e della relativa organizzazione del servizio garantendo la tempestività di eventuali interventi che si rendano necessari a causa di mutamenti che comportino un disallineamento tra l'offerta programmata e la domanda effettiva. Pertanto, pur considerando apprezzabile l'iniziativa del Comune che nell'ambito dell'istruttoria in corso ha condotto all'acquisizione di alcuni dati detenuti dalla cooperativa, è necessario che il funzionamento del sistema di monitoraggio sia strutturale ed affidato ad una stabile disciplina regolamentare che consenta di acquisire i relativi dati sulla domanda e l'offerta attraverso eventuale numero unico (nel caso di futura istituzione), e/o da tassametro, e/o presso i gestori di sistemi di intermediazione tra domanda e offerta di servizio taxi anche a mezzo piattaforme tecnologiche (infra), e/o mediante verifiche presso gli stazionamenti (punto 32 delle Linee guida). A tale scopo **dovranno essere introdotti appositi obblighi di trasmissione periodica dei dati della domanda e dell'offerta, in capo ai soggetti detentori degli stessi, con previsione di sanzioni applicabili in caso di inottemperanza.** Il sistema di monitoraggio dovrebbe essere esteso anche ai controlli sulla corretta applicazione del sistema tariffario vigente, sul regolare funzionamento del tassametro e sull'adeguata esposizione del tariffario a bordo, da parte dei tassisti (punti 73-74 delle Linee guida). A tal proposito, **si raccomanda di introdurre nello schema di Regolamento una disposizione secondo la quale il tassametro deve mantenere in memoria, per un congruo periodo di tempo (da specificare nel Regolamento), i dati inerenti alle attività di gestione del servizio** (ad esempio data e ora di inizio corsa, tempo di percorrenza, chilometri percorsi, costo totale corsa con supplementi) anche al fine di agevolare i controlli e le verifiche da parte del Comune sul rispetto delle norme Regolamentari a seguito di eventuali contestazioni o segnalazioni da parte degli utenti del servizio.

Sebbene la possibilità di accedere al servizio tramite *app* sia di fatto già attiva, considerato quanto emerso dalla Relazione sul monitoraggio nella quale si elenca, tra le fonti dei dati utilizzati, anche tale modalità di acquisizione della corsa, **si ritiene che sia necessario formalizzare tale possibilità anche nell'ambito dell'art. 31 del Regolamento nel quale sono elencate le modalità di acquisizione della corsa consentite, provvedendo con l'occasione anche ad emendare il comma 6 del medesimo articolo** che stabilisce che "*In nessun caso è consentito al tassista di acquisire corse mediante uso di telefoni/telefonini propri o di altri strumenti di comunicazione personali, né accettare prenotazioni per il proprio veicolo*", **precisandone la portata in modo che il divieto non si estenda anche all'utilizzo delle app di intermediazione tra domanda e offerta di servizio rese disponibili dalle cooperative radiotaxi o da soggetti terzi.**

A tal proposito, si evidenzia che nel corso della propria attività consultiva, l'Autorità ha più volte segnalato le criticità, sia sul piano della legittimità, sia sotto il profilo concorrenziale, scaturenti da discipline regolamentari o convenzionali che vincolano il tassista ad avvalersi di determinati canali (ad es. del servizio di radiotaxi gestito dalle cooperative), senza peraltro prevedere, o addirittura in taluni casi espressamente escludendo, la possibilità di utilizzare altri sistemi di intermediazione tra domanda e offerta di mobilità.

Per tali ragioni, è necessario che l'art. 31 dello schema di Regolamento dedicato all'acquisizione della corsa preveda anche una disposizione che espliciti, per gli esercenti il servizio taxi, la libertà di avvalersi di tutti i canali disponibili senza limitazioni nell'ambito dei rapporti contrattuali con le aziende che offrono servizi di intermediazione e/o organismi associativi, prevedendo, al riguardo, il divieto di clausole di esclusiva.

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

Lo schema di Regolamento sul sistema tariffario del Comune prevede all'art. 34, comma 1, che *"Le tariffe del servizio taxi sono fissate dalla Giunta comunale, sentita la commissione di cui all'art. 5 del presente regolamento. A tal fine vengono presi in considerazione i costi del servizio a livello locale (spese assicurative, di carburante, di personale, ammortamento di investimenti, costi del capitale, ecc.)"*. Inoltre, il successivo comma 2 prevede che *"Le tariffe urbane sono stabilite in base al chilometraggio, alle caratteristiche e alla durata del servizio, quelle extraurbane sono stabilite in base al chilometraggio"*.

Riguardo alla metodologia per la determinazione delle tariffe, oltre a tener conto del principio di orientamento al costo del servizio richiamato dal punto 48 delle Linee guida, occorre completare la citata disposizione del 1° comma con quanto previsto dal successivo punto 49 delle Linee guida circa la necessità che per tale determinazione *"occorrerà inoltre tener conto del principio della sostenibilità in termini di impatto sull'utenza, con riferimento alle specifiche esigenze di mobilità dell'ambito territoriale interessato"*. Oltre ai principi appena evocati, è opportuno che, al fine di incentivare l'incremento o il mantenimento di un adeguato livello qualitativo del servizio, come indicato nel Punto 61 delle Linee Guida, l'adeguamento delle tariffe può essere correlato anche al mutamento del livello di qualità del servizio, documentato, ad esempio, mediante indagini di *customer satisfaction*, e/o risultante in esito a rilevazioni aventi ad oggetto aspetti di qualità erogata del servizio, riservando una quota dell'incremento tariffario al raggiungimento di specifici indicatori qualitativi (che dovranno essere preventivamente individuati e a cui dovranno essere attribuiti specifici target quantitativi, *infra*). Pertanto, al fine di promuovere il miglioramento qualitativo del servizio offerto, si raccomanda di valutare l'introduzione nel Regolamento della correlazione dell'aggiornamento tariffario anche alla variazione del livello rilevato della qualità del servizio.

Riguardo alla frequenza dei relativi adeguamenti si segnala che 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"* si raccomanda pertanto di prevedere la frequenza degli adeguamenti con cadenza quinquennale secondo quanto indicato dal citato punto delle Linee guida.

Lo schema di Regolamento non prevede esplicitamente la possibilità di introdurre tariffe predeterminate. Si ricorda, al riguardo, che l'art. 37, comma 2, lettera m), n. 3) del decreto-legge n. 201/2011 prevede che i comuni adeguino il servizio taxi sulla base, tra gli altri, del seguente principio: *"consentire una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti"*. Le tariffe predeterminate costituiscono, infatti, per l'utente un importante elemento di trasparenza, definendo un prezzo prestabilito, omnicomprensivo ed invariabile per determinati percorsi, e rappresenta, pertanto, un elemento di maggior tutela dell'utente.

Il punto 67 delle Linee Guida prevede che tali tipologie di tariffe debbano risultare generalmente più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a tassometro e che, ai fini della fissazione dell'importo di ciascuna tariffa predeterminata, siano effettuate apposite simulazioni. Al fine di individuare i tragitti per i quali definire tariffe predeterminate occorre rilevare quali siano le tratte più

frequentate e i luoghi maggiormente rilevanti o caratteristici del territorio comunale (punto 68 delle Linee guida); a titolo esemplificativo, costituiscono possibili percorsi sui quali prevedere tariffe predeterminate: stazione-ospedale, centro città-stazione ferroviaria.

L'istituzione di tariffe predeterminate, inoltre, contribuisce al miglioramento della percezione del servizio da parte dell'utente, sia perché aumenta la trasparenza sulla spesa che l'utente dovrà sostenere, sia perché, di norma, comporta un vantaggio economico stante la metodologia stessa con la quale le tariffe predeterminate sono definite (cfr. punto 67 delle Linee guida). **Si invita, pertanto l'Amministrazione a valutare l'introduzione di tariffe predeterminate, eventualmente nella forma delle tariffe massime garantite. Nel caso in cui l'Amministrazione comunale decida di introdurre tali tariffe, i relativi importi dovranno essere determinati secondo la metodologia descritta ai punti 65-70 delle Linee guida.**

L'art. 34, comma 5, dello schema di Regolamento prevede che la Giunta comunale può proporre la riduzione delle tariffe o dei supplementi per particolari fasce di utenza o per determinati periodi e che la Commissione del servizio taxi può decidere di lasciare libera adesione o imporre l'obbligo a tutti i titolari di licenza *"quando l'importanza o la capillarità del servizio lo richieda"*. Inoltre, il medesimo comma prevede anche che *"[t]ale obbligo viene introdotto solo qualora 2/3 dei tassisti si dichiari favorevole alla convenzione proposta dal Comune di Bolzano"*. Il Comune ha evidentemente optato per un approccio collaborativo con la categoria anche se ragioni connesse ai principi di universalità e di accessibilità del servizio porrebbero in capo all'amministrazione comunale, titolare della competenza tariffaria del servizio taxi, il dovere di contemperare le contrapposte esigenze dei titolari di licenza con quelli degli utenti. Tale contemperamento potrebbe trovare compimento nell'ambito della Commissione consultiva, convergendo in essa i rappresentanti di tutti i soggetti coinvolti (amministrazione, associazioni di categoria e rappresentanti degli utenti). L'ulteriore previsione del necessario assenso di almeno i 2/3 dei titolari di licenza, di fatto, si traduce nella rimessione a tale sola categoria della decisione finale sull'introduzione delle agevolazioni. La previsione strutturale nel tariffario di sconti e/o agevolazioni per particolari categorie di utenti (persone a mobilità ridotta, anziani ecc.), che, tra l'altro porterebbe benefici effetti sull'incremento della domanda di servizio, dovrebbe trovare copertura nell'ambito del sistema tariffario complessivamente inteso, oppure tramite iniziative dell'amministrazione, quali il rilascio di *card* e/o *voucher* agli utenti interessati. **Si invita, pertanto il Comune a valutare, nei termini anzidetti, l'introduzione strutturale nel tariffario di agevolazioni e/o sconti eventualmente prendendo a riferimento quanto previsto dalle Linee guida al punto 63.** A tal proposito si segnala che l'art. 15, comma 7 dello schema di Regolamento, in contrasto con le previsioni dell'articolo appena commentato stabilisce che *"[i] titolari di licenza hanno l'obbligo di aderire alle iniziative promosse dal Comune di Bolzano relative alle agevolazioni tariffarie (es: taxi Rosa, ecc.)"*. Alla luce delle considerazioni sopra esposte **si suggerisce di spostare tale previsione dall'art. 15, che riguarda la trasferibilità delle licenze e quindi tutt'altro tema rispetto a quello tariffario, nell'articolo 34 specificamente dedicato a tale tema sostituendo l'attuale disposizione, oggetto delle indicazioni di cui sopra, in materia di sconti per particolari categorie di utenza.**

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

Ai fini di un miglioramento degli aspetti qualitativi del servizio, **è opportuno che il Regolamento stabilisca, anche rinviano ad un successivo provvedimento della Giunta comunale, standard di qualità misurabili, riguardanti sia i veicoli che i conducenti** e favorisca l'adozione della carta della qualità del servizio taxi (cfr. punti 78-79 delle Linee guida), nell'ambito della quale siano pubblicizzati i predetti *standard* e i livelli dei

relativi indicatori raggiunti, rilevati periodicamente dal Comune anche mediante indagini di *customer satisfaction*. Le rilevazioni periodiche del livello di qualità del servizio potranno anche costituire la base per il riconoscimento di una quota dell'aggiornamento tariffario, come anticipato nella sezione del presente parere riferita al sistema tariffario.

L'art. 7, comma 7, dello schema di Regolamento prevede che *"A decorrere dal 01.01.2028 la Giunta municipale disporrà l'obbligo di esercitare il servizio taxi con veicoli con emissioni contenute"*. Analoga previsione è contenuta nell'art. 46, comma 6 per i titolari di autorizzazione NCC. Si osserva, preliminarmente, che la formulazione appare piuttosto generica individuando il requisito che dovrà essere soddisfatto dai titolari di licenza in *"emissioni contenute"*, senza una specifica indicazione che consenta di individuare con certezza il requisito in termini quantitativi (ad esempio livello di emissioni di CO2 in termini di g/km) ovvero qualitativi (ad esempio tipologia di alimentazione elettrica e/o ibrida ecc.). Inoltre, appare discutibile il rinvio dell'applicabilità della disposizione ad una data tanto remota, considerata l'attenzione ai temi della sostenibilità ambientale sempre manifestata nel territorio regionale di riferimento e il quadro normativo generale attualmente vigente in materia di riduzioni delle emissioni anche con riferimento ai servizi di trasporto pubblico non di linea. La sostenibilità ambientale del parco auto è una componente importante del livello qualitativo del servizio ed è quindi opportuno che il Comune attribuisca a tale requisito un maggior peso anche nell'ambito della regolamentazione del servizio. In proposito, infatti, anche la sopra citata Comunicazione della Commissione prevede che *"è necessario sfruttare appieno il potenziale del settore del trasporto di passeggeri su richiesta di contribuire alla decarbonizzazione dei trasporti e di promuovere la mobilità. Ridurre le emissioni di anidride carbonica e l'impatto ambientale dei trasporti è di fondamentale importanza. Il settore del trasporto di passeggeri su richiesta dovrà fare la sua parte in tal senso. In sintesi c'è bisogno di un settore di trasporto di passeggeri su richiesta «verde», che sia integrato con il trasporto pubblico"*. Inoltre, continua la Commissione, *"[d]ata la natura imperativa degli obiettivi climatici, è della massima importanza che il trasporto di passeggeri su richiesta contribuisca alla mitigazione dell'impatto ambientale dei trasporti, passando a veicoli a emissioni zero e facilitando l'uso del trasporto pubblico e della mobilità attiva"*. In tale quadro anche il legislatore nazionale è intervenuto provvedendo a riconoscere importanti incentivi con l'art. 3, comma 5, del d.l. 104/2023 che prevede che anche ai titolari di licenza taxi e ai titolari di autorizzazioni NCC è riconosciuto *"ai fini dell'acquisto di veicoli a basso livello di emissioni, ricompresi nelle fasce 0-20, 21-60 e 61-135 g/km di CO2, da adibire al servizio taxi, un incentivo pari al doppio di quanto previsto per le medesime finalità dai decreti del Presidente del Consiglio dei ministri attuativi dell'articolo 22 del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34"*³. Si invita, pertanto, a rivedere la disposizione citata alla luce di quanto appena espresso. Inoltre, è opportuno che il Regolamento preveda anche un'età massima dei veicoli che possono essere adibiti al servizio taxi (ad esempio 10 anni, limite che può essere diverso, ad esempio 5 anni, per i veicoli di prima immissione in servizio), nonché alcuni specifici requisiti, oltre a quelli già fissati, quali la presenza del sistema di climatizzazione e la dotazione del POS.

Si raccomanda, inoltre, di introdurre (o di prevedere che siano contenuti nei bandi di concorso per l'assegnazione delle licenze) condizioni di esclusione dei candidati non in possesso (e che non si impegnino in tal senso in caso risultassero vincitori della procedura di selezione) di vetture conformi ai criteri

³ Si veda al riguardo anche la Circolare del Ministero delle Imprese e del Made in Italy del 13 giugno 2024.

individuati, garantendo in tal modo la sostenibilità del parco auto di nuova introduzione (punto 98 delle Linee guida).

In relazione al tema della trasparenza, con particolare riguardo al contenuto e alla pubblicazione del tariffario, si rileva positivamente l'obbligo di esposizione del medesimo all'interno delle autovetture in modo ben visibile agli utenti (art. 19, comma 1, lett. q) e art. 34, comma 3); tuttavia è necessario prevederne l'esposizione almeno anche in lingua inglese (Punto 56 delle Linee guida). Inoltre, è necessario che sia prevista anche la pubblicazione sul sito web istituzionale comunale e presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo: stazioni ferroviarie, autostazioni, aeroporto, ospedali, tribunali, poli fieristici, uffici di informazione turistica, posteggi taxi e principali luoghi turistici (Punto 57 delle Linee guida).

Riguardo al contenuto il tariffario deve essere redatto in modo da risultare di facile lettura e di immediata comprensione da parte degli utenti; inoltre, è necessario che il Regolamento preveda che il tariffario debba avere il seguente contenuto minimo: i) tutte le componenti del sistema tariffario vigente e tutte le tipologie di tariffe determinate dal Comune (tariffe urbane ed extraurbane, tariffe predeterminate, eventuali tariffe per il servizio taxi collettivo, supplementi, sconti ed esenzioni) – (punto 52 delle Linee guida); ii) la specificazione dell'eventuale esclusione dei pedaggi di qualsiasi natura (es. autostrada, traghetto, ecc.) (punto 53 delle Linee guida); iii) il prezzo teorico di una corsa standard per 1 persona priva di bagagli, basata su un tragitto urbano di lunghezza 5 km con 5 minuti di sosta/attesa nel traffico durante il servizio feriale diurno (punto 54 delle Linee guida); iv) il logo dell'ente competente, il numero e la data dell'atto di approvazione delle tariffe e, in particolare, i recapiti dell'Ufficio al quale inoltrare suggerimenti e/o reclami (telefono, e-mail, modalità telematiche) – (punto 55 delle Linee guida).

Sempre in relazione alle modalità di messa a disposizione delle informazioni all'utenza, è necessario che in un'area dedicata nel sito web istituzionale del Comune siano pubblicate le informazioni sull'assetto organizzativo del servizio (Punti 41-42 delle Linee guida). Nella sezione per l'utenza devono essere riportati il Regolamento e il tariffario vigenti, oltre alle informazioni necessarie per l'invio dei reclami. Inoltre, al fine di consentire la stima approssimativa del costo di una corsa taxi, è opportuno che nella medesima sezione sia pubblicata anche la spesa media relativa a corse per collegamenti tra punti strategici (ad esempio, tragitti tra stazione e ospedali, tra centro storico e centro fieristico) – (punto 58 Linee guida).

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

Torino, 26 settembre 2024

Il Presidente

Nicola Zaccheo