

**Parere all'Unione dei Comuni Valli e Delizie sul regolamento comprensoriale per l'esercizio dei servizi di taxi e di noleggio con conducente mediante autovettura, 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 dell'11 gennaio 2024

premessi che:

- ha ricevuto dall'Unione dei Comuni di Valli e Delizie (di seguito, anche: Unione dei comuni), con nota prot. n. 34056 del 24 ottobre 2023 (prot. ART n. 58859/2023 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 l'esercizio dei servizi di taxi e di noleggio con conducente mediante autovettura"* (di seguito: Regolamento);
- successivamente alla richiesta formale di parere è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale l'Unione dei comuni ha ulteriormente integrato la documentazione prodotta, con note del 13/11/2023 e del 21/11/2023 (rispettivamente acquisite al prot. ART n. 65662/2023 e n. 69275/2023), in risposta alle note di richiesta integrazione del 10/11/2023 e del 14/11/2023 (prot. ART n. 65108/2023 e n. 66322/2023).

Esaminati lo schema di Regolamento, nonché la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

## **I. Inquadramento giuridico**

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (*"Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea"*), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente alla gestione del servizio.

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

Con il 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 per confronto realtà europee comparabili effettuate dall'Autorità, 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 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 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 deli 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 intermedie da altre imprese.

Nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 4 febbraio 2022 è stata pubblicata la “*Comunicazione della Commissione concernente un trasporto locale di passeggeri su richiesta (taxi e veicoli a noleggio con conducente) ben funzionante e sostenibile (2022/C 62/01)*”. Con 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 dell'Autorità

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

In particolare, sono state vagliate le tematiche di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), numeri da 1 a 4, del d.l. n. 201/2011 e segnatamente:

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 per l'esercizio dei servizi di taxi e di noleggio con conducente mediante autovettura" costituirà la disciplina regolamentare unitaria del servizio taxi dell'Unione dei comuni Valli e Delizie comprendente i territori dei comuni di Argenta, Ostellato e Portomaggiore della Provincia di Ferrara e sostituirà, pertanto, i corrispondenti atti emanati dai comuni citati.

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

L'emanazione di un regolamento unitario per la disciplina del servizio taxi nel territorio dell'Unione dei comuni crea condizioni favorevoli per la definizione di un bacino comprensoriale del servizio taxi con una gestione uniforme e coordinata del servizio nell'ambito territoriale composto dai territori di competenza dei singoli comuni appartenenti all'associazione tra enti.

Il contingente nel caso di specie è stato determinato dalla Provincia di Ferrara con delibera del Consiglio provinciale n. 23 del 30 marzo 2011 con riferimento ai singoli comuni, prima dell'istituzione dell'Unione dei comuni avvenuta nel 2013. In particolare, la Provincia, ai sensi della l.r. 2 ottobre 1998 n. 30, ha previsto 2 taxi per il Comune di Argenta, 2 taxi per il Comune di Portomaggiore e 1 taxi per il Comune di Ostellato, per un totale di 5 taxi potenzialmente operanti nel territorio dell'Unione dei Comuni.

Nonostante la richiamata programmazione provinciale, dalle comunicazioni intercorse con l'ente richiedente il parere non risulta essere attiva alcuna licenza.

A tal proposito l'art. 8 comma 3 dello schema di Regolamento prevede che *“Il Consiglio dell'Unione Valli e Delizie può modificare l'organico di cui al precedente comma [stabilito dalla Provincia] in conformità con le Direttive Regionali ed i parametri stabiliti dall'Amministrazione Provinciale, chiedendo preventivamente un parere alla Provincia e all'Autorità di Regolazione dei Trasporti istituita dal Legislatore con il D.L. n. 201/2011”*. **Visto il tempo intercorso dalla determinazione del contingente da parte della Provincia e il mutato assetto degli enti territoriali è opportuno che l'Unione dei comuni provveda a verificare secondo la metodologia prevista dalle Linee guida** – eventualmente in forma semplificata mediante un'analisi comparativa con campioni di comuni aventi caratteristiche dimensionali e vocazione produttiva simili, come previsto dal punto 3 delle Linee guida – **il permanere dell'adeguatezza della consistenza numerica del contingente di 5 licenze. Nell'ambito di tali analisi è necessario che sia rilevata anche la domanda di servizi taxi espressa dalle persone a mobilità ridotta (PMR), sia effettiva che potenziale** – stimabile, ad esempio, considerando il numero di reclami pervenuti a causa dell'assenza del servizio taxi con veicoli appositamente attrezzati per le PMR, eventualmente anche considerando altri servizi di trasporto operanti nel territorio comunale (TPL, NCC, ecc.). **In esito alle analisi sulla domanda di servizi per PMR, l'Unione dei Comuni dovrà prevedere che, sulla base delle Linee guida dell'Autorità (punto 25), una quota parte delle licenze da rilasciare sia adeguata a soddisfare le esigenze delle PMR**, tramite l'impiego di autovetture adeguatamente attrezzate.

Riguardo al rilascio delle licenze, l'art. 3, comma 1, dispone che *“L'esercizio dei servizi di Taxi è subordinato al rilascio di apposita licenza, da parte dall'Unione Valli e Delizie”*. L'Unione dei comuni dovrà pertanto procedere con il rilascio delle licenze mediante bando di pubblico concorso. In relazione alle materie di esame il Regolamento all'art. 10, comma 1, rimanda direttamente al bando di concorso. Al riguardo la citata Comunicazione della Commissione Europea 2022/C 62/01, con riferimento ai requisiti necessari per il rilascio della licenza, raccomanda che essi siano semplici e limitati a quanto necessario alla fornitura del servizio di trasporto passeggeri rispecchiando *“le esigenze attuali, come per esempio la capacità di gestire le applicazioni di navigazione”*. Inoltre, con specifico riferimento alle materie d'esame, l'articolo 37, comma 2, lett. m), punto 4, del d.l. 201/2011 ha previsto, tra i fattori atti a migliorare la qualità di offerta del servizio, l'individuazione di criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori, con particolare riguardo alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore. **Pertanto, si raccomanda di integrare l'art. 15 dello schema di Regolamento prevedendo come materie di esame che dovranno essere previste nel bando di concorso, oltre alla lingua inglese già contemplata, la capacità di gestire le applicazioni di navigazione, la conoscenza delle tecniche di primo soccorso e delle norme comportamentali in caso di incidente (cfr. punti 94 e 95 delle Linee guida).**

**Si raccomanda, inoltre, di introdurre (o di prevedere che siano contenuti nei bandi di concorso per l'assegnazione delle licenze) specifici requisiti qualitativi, anche ambientali, riferiti ai veicoli che saranno destinati al servizio taxi, con conseguente inserimento, nei bandi di concorso, di 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 individuati, garantendo in tal modo la sostenibilità del parco auto di nuova introduzione** (punto 98 delle Linee guida). Inoltre, è opportuno introdurre una disposizione che individui i requisiti minimi che le vetture da adibire al servizio devono possedere

indipendentemente dal momento di introduzione della nuova vettura a seguito del concorso, anche in termini di tipologie di alimentazione e classi di emissione ammesse, nonché in termini di età massima consentita (ad es. 10 anni).

Lo schema di Regolamento parrebbe non tener conto delle recenti novità normative introdotte con il d.l. 10 agosto 2023, n. 104, convertito con modificazioni dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136. **Si invita, in proposito, a rivedere la formulazione dell'art. 4 che disciplina il divieto di cumulo dei titoli, facendo salve le disposizioni dell'art. 3, comma 1, del d.l. 104 citato che prevede una deroga al principio, richiamato nel citato articolo del Regolamento, di cui all'art. 8, comma 2, secondo periodo della legge 21/1992.** Inoltre, ancora con riguardo alla nuova disciplina si invita a valutare l'opportunità di inserire nel Regolamento la possibilità di rilasciare in via sperimentale licenze temporanee o stagionali, come previsto dall'art. 3, comma 1 del d.l. 104/2023, al fine di dotarsi di uno strumento di flessibilità che può essere utile per fronteggiare lo straordinario incremento della domanda legato a grandi eventi o a eccezionali flussi di presenze turistiche di cui al medesimo art. 3, comma 1 del d.l. 104/2023. Sempre con riguardo alle misure di flessibilità si invita, infine, a conformare la disciplina del taxi sharing (denominato taxi collettivo nel testo regolamentare) prevista all'art. 34 del Regolamento con quanto previsto dai punti 23 e 24 delle Linee guida.

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

L'istituzione in prospettiva di un bacino comprensoriale, che nel caso di specie corrisponde al territorio dei tre comuni associati, consente di gestire i servizi taxi in modo efficiente stante il realizzarsi di economie di scala derivanti dall'aggregazione di più comuni, con effetti migliorativi sulla definizione del contingente taxi, sull'organizzazione del servizio e sul soddisfacimento della domanda. Tuttavia, l'attuale formulazione dell'art. 7, comma 2, dello schema di Regolamento, laddove dispone che *“Il prelevamento dell'utente o l'inizio del servizio sono effettuati con partenza dal territorio comunale verso qualunque destinazione”* e che *“È facoltativa la prestazione del servizio di Taxi per destinazioni al di fuori del territorio comunale stesso”*, in combinato disposto con l'art. 1, comma 2 ove si chiarisce che *“Quando, nel presente Regolamento, si parla di territorio Comunale o di singolo Comune, ci si riferisce al Comune indicato nell'atto di Licenza/Autorizzazione, rilasciato dall'Unione Valli e Delizie, a cui i Comuni di Argenta, Ostellato e Portomaggiore hanno conferito la funzione SUAP”*, non consente di sfruttare appieno le opportunità e i vantaggi della gestione sovracomunale. Infatti, le dinamiche positive che esso comporta possono innescarsi pienamente solo garantendo la possibilità ai singoli titolari di licenza di effettuare il servizio, e quindi di prelevare utenti o iniziare il servizio, indifferentemente all'interno di tutto il territorio dell'Unione dei comuni ponendo in essere le attività e le verifiche necessarie ad assicurare la copertura del servizio nelle diverse fasce orarie e nei diversi territori (ad es. prevedendo vincoli organizzativi relativi all'inizio di ciascun turno nel comune indicato nella licenza oppure relativi alla copertura di specifiche fasce orarie in ciascun comune). A questo riguardo l'art. 2, ai commi 1 e 2, della legge n. 21/1992 prevede che *“il prelevamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio avvengono all'interno dell'area (...) comprensoriale”* e che *“all'interno delle aree (...) comprensoriali di cui al comma 1 la prestazione del servizio è obbligatoria”*. **È opportuno, pertanto, modificare l'art. 7, comma 2 (e coerentemente le altre disposizioni contenenti la medesima dicitura) eliminando i riferimenti al “territorio comunale” e sostituendoli con riferimenti al territorio dell'Unione dei comuni, coordinando l'intervento con i diversi livelli di governo con competenze in materia di servizio taxi e, in particolare, con la Provincia, titolare delle funzioni in merito alla programmazione di bacino.**

Diversamente, ancorando il servizio ai territori dei singoli comuni risulterebbe meno agevole garantirne la continuità, considerato che la copertura delle diverse fasce orarie richiederebbe il rilascio di almeno 3 licenze per ogni comune e vi sarebbero maggiori difficoltà nel garantire la copertura del servizio in relazione alle richieste di ferie dei tassisti.

Al fine di verificare l'efficacia del servizio e di valutare eventuali interventi correttivi si evidenzia la **necessità di prevedere un sistema di monitoraggio periodico e sistematico dei dati di domanda e di offerta, anche semplificato in considerazione della dimensione dell'Unione dei comuni che permetta di rilevare almeno le richieste di servizio inevase ed i tempi di attesa per gli utenti in diverse ore del giorno, in diversi giorni della settimana e periodi dell'anno (Punti 32-33 delle Linee guida)**. I dati sulla domanda e l'offerta potranno essere acquisiti attraverso eventuale numero unico, e/o da tassametro, e/o presso i gestori di sistemi di intermediazione tra domanda e offerta di servizio taxi (cooperative radio taxi) anche a mezzo piattaforme tecnologiche, e/o mediante verifiche presso gli stazionamenti. **Al fine di acquisire i dati necessari ai fini della valutazione sull'adeguatezza del servizio alle esigenze di domanda del territorio, è necessario che nel Regolamento siano 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. A tal proposito, si raccomanda di introdurre nell'art. 37 dello 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 dell'amministrazione sul rispetto delle norme Regolamentari a seguito di eventuali contestazioni o segnalazioni da parte degli utenti del servizio.

L'art. 30 dedicato alle modalità di acquisizione del servizio prevede che *“La corsa del servizio di Taxi si acquisisce attraverso tutti i sistemi attualmente in uso per il contatto diretto tra utenti ed esercenti il servizio di Taxi”*. **Al fine di evitare eventuali pratiche che limitino il corretto esplicarsi delle dinamiche concorrenziali a beneficio degli utenti, è necessario completare l'articolo citato mediante l'introduzione di una disposizione che sancisca che la scelta dei canali di acquisizione della corsa da parte dei titolari di licenza avviene senza limitazioni nell'ambito dei rapporti contrattuali con eventuali aziende che offrono servizi di intermediazione e/o organismi associativi (inclusi quelli previsti dall'art. 7, comma 1, lett. b) e c) della legge 21/1992), 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 non prevede la possibilità di introdurre tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti. Le tariffe predeterminate, definendo un costo prestabilito, omnicomprensivo ed invariabile per determinati percorsi, garantisce una maggiore trasparenza del costo del servizio e rappresenta, pertanto, un elemento di maggior tutela dell'utente. Il punto 67 delle Linee Guida prevede che tali tipologie di tariffe debbano risultare più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a tassametro e fornisce indicazioni sulle modalità con le quali devono essere determinate. Al fine di individuare i tragitti per i quali definire tariffe predeterminate occorre rilevare quali siano le tratte più frequentate e i luoghi maggiormente rilevanti o caratteristici del territorio (punto 68 delle Linee guida); a titolo

esemplificativo, costituiscono possibili percorsi sui quali prevedere tariffe predeterminate: stazione-ospedale, centro città-stazione ferroviaria.

**Si invita, pertanto l'Unione dei Comuni a valutare di prevedere nel Regolamento la possibilità di introduzione di tariffe predeterminate (eventualmente anche nella forma delle tariffe massime garantite).** Nel caso in cui si introducano tali tariffe, i punti 65-70 prevedono la metodologia da applicare per la loro definizione.

Oltre alla mancata previsione delle tariffe predeterminate non si riscontra nel Regolamento anche la possibilità di introduzione di sconti in tariffa per particolari categorie di utenti. Su tale tema, in particolare nei confronti di specifiche fasce di popolazione (a titolo esemplificativo, ma non esaustivo: persone a mobilità ridotta, donne sole in orario serale o accompagnate da minori, anziani), **si ritiene opportuno che l'Unione dei Comuni ne preveda l'introduzione nel Regolamento nell'ambito del sistema tariffario adottato dall'organo competente in materia tariffaria.** Le agevolazioni e gli sconti citati, infatti, consentono di ampliare la possibilità di accedere al servizio da parte di determinate tipologie di utenti rispondendo pienamente ai principi generali che devono regolare i servizi pubblici (Punto 63 delle Linee guida). Inoltre, la possibilità di applicare sconti può essere riconosciuta anche al singolo tassista esplicitandone la possibilità nelle disposizioni regolamentari. Infatti, le tariffe stabilite in via amministrativa non sono da intendersi come importi fissi, ma come importi massimi, con la conseguenza che il prezzo del servizio è liberamente suscettibile di riduzione rispetto alla tariffa risultante dal tassametro. **Pertanto, è opportuno che nell'ambito dell'art. 25 rubricato "Tariffa del servizio taxi" sia reso evidente tale principio e si preveda la possibilità per i titolari di licenza di applicare sconti sulla tariffa a tassametro.**

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

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. 36, comma 3, lett. d); 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 dell'Unione dei comuni e dei singoli enti che la compongono e presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio** quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo: stazioni ferroviarie, autostazioni, ospedali, tribunali, poli fieristici, uffici di informazione turistica, posteggi taxi e principali luoghi turistici (Punto 57 delle Linee guida).

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 dall'amministrazione (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 di tutti gli enti locali interessati dal servizio siano pubblicate le informazioni sull'assetto organizzativo del servizio (Punti 41-42 delle Linee guida), nella quale devono essere riportati il Regolamento e il tariffario vigenti, oltre alle informazioni necessarie per l'invio dei reclami.**

\*\*\*\*\*

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, è trasmesso all'Unione dei comuni Valli e Delizie e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

Torino, 11 gennaio 2024

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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