

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

3.1.2.2.3 *Parere n. 3 del 27 gennaio 2021 - Reso alla Regione Friuli-Venezia Giulia sulla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di TPL nel bacino della regione*

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 27 gennaio 2021 premesso che:

- l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: decreto-legge n. 201 del 2011), che istituisce l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), al comma 2, lettera f), come integrato dall'art. 48, comma 6, del decreto-legge del 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e successive modificazioni, prevede che l'Autorità definisca, *inter alia*, "i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto della domanda effettiva e di quella potenziale, delle economie di scala e di integrazione tra servizi, di eventuali altri criteri determinati dalla normativa vigente, nonché a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici" nonché, con riferimento al trasporto pubblico locale, "gli schemi dei contratti di servizio per i servizi esercitati da società *in house* o con prevalente partecipazione pubblica (...) nonché per quelli affidati direttamente";

- l'art. 37, comma 3, lettera a) del decreto-legge n. 201/2011 attribuisce all'Autorità il potere di "sollecitare e coadiuvare le Amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici";

- l'art. 48, comma 4, del decreto-legge del 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 (di seguito: decreto-legge n. 50 del 2017), e successive modificazioni dispone che il bacino di mobilità sia articolato in più lotti di affidamento, tenuto conto delle caratteristiche della domanda;

- l'Allegato A alla del. ART n. 48 del 30 marzo 2017 (di seguito: delibera 48/2017), alla Misura 6 recante "Criteri per la identificazione dei lotti dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva", prevede, al punto 2, l'invio all'Autorità della relazione predisposta dal soggetto competente "prima dell'adozione dell'atto amministrativo di individuazione dei lotti da affidare [...] ai fini dell'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni", nella quale si illustrano e motivano le scelte inerenti "le opzioni di finanziamento degli obblighi di servizio pubblico" nonché "i fattori di mercato considerati ai fini del dimensionamento dei lotti da affidare";

- la Regione Friuli-Venezia Giulia (di seguito: Regione), con nota del 19 maggio 2020 (prot. ART n. 7276/2020), ha trasmesso all'Autorità la relazione prevista ai sensi del punto 2, Misura 6 della delibera in parola (di seguito: Relazione), integrata successivamente con nota di cui al prot. ART n. 18938/2020 del 27 novembre 2020 e con nota di cui al prot. ART n. 230/2021 dell'11 gennaio 2021;

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

In merito alla valutazione del grado di efficacia dell'offerta di servizio rispetto al soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico, con particolare attenzione anche alla domanda debole, si ritiene necessario che la Regione renda sistematico l'impiego di strumenti di analisi della domanda e offerta di mobilità funzionali all'aggiornamento dei correlati documenti di pianificazione e programmazione dei servizi.

Anche nell'ambito della definizione del sistema di monitoraggio dei contratti di servizio in capo alla Regione, è opportuno prevedere specifici obblighi di trasmissione in capo all'impresa affidataria di dati sui passeggeri trasportati (totali e per tipologia tariffaria), oltre che sul grado di riempimento dei mezzi nelle fasce orarie di punta e di morbida e sulla redditività delle linee, che potrebbero incidere sia sul perimetro del nuovo affidamento sia sui volumi di produzione.

Si ritiene inoltre opportuno che i Contratti di Servizio di prossima stipula contengano idonee clausole di flessibilità tese ad agevolare sia la riprogrammazione dei servizi in esito alle analisi sistematiche che l'Ente e l'impresa ferroviaria attueranno, sia il perimetro dei servizi stessi. In riferimento al criterio di economicità, la Regione dichiara che l'estensione del bacino regionale di mobilità ferroviaria rientra nell'intervallo individuato da studi a livello europeo per la definizione della dimensione ottima minima nel settore ferroviario.

Alla luce delle analisi dei flussi di domanda e offerta, la Regione propone una configurazione costituita da tre lotti, uno automobilistico affidato nel 2019 e due ferroviari. Di questi ultimi, uno è relativo ai servizi di trasporto ferroviario regionale eserciti su rete nazionale dalla società Trenitalia S.p.A., e l'altro di dimensioni più contenute è relativo ai servizi eserciti su rete interconnessa di proprietà regionale da parte della società Ferrovie Udine Cividale S.r.l., il cui mantenimento è motivato dall'Ente anche da ragioni di carattere promozionale e di valorizzazione del territorio. Tenuto conto delle considerazioni contenute nella Relazione, tale articolazione risulta conforme alla Misura 6 della delibera 48/2017 e in linea con il principio di cui al sopracitato art. 48, comma 4, del decreto-legge n. 50 del 2017, di suddivisione del bacino territoriale in più lotti di affidamento. Il previsto monitoraggio dei servizi di trasporto oggetto di affidamento dovrà essere finalizzato altresì a misurare gli impatti/l'adeguatezza della configurazione dei lotti rispetto alla prospettiva di integrazione dei servizi c.d. "indivisi", costituiti da alcuni servizi interregionali che collegano Trieste-Venezia via Portogruaro e Trieste-Udine-Venezia, nel perimetro del nuovo Contratto di Servizio da affidare. Con riguardo alla tariffa unica integrata regionale (come richiamata nella Relazione) e al previsto "sistema di indicizzazione delle tariffe", si evidenzia la necessità che quest'ultimo sia correlato oltre che alla variazione del tasso di inflazione, anche al livello della qualità del servizio e alla disponibilità a pagare dell'utenza.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, il parere può rendersi in senso favorevole all'articolazione del bacino di mobilità della Regione Friuli-Venezia Giulia nei tre lotti di affidamento così come individuati, con l'invito a dare seguito alle valutazioni espresse.

Il presente parere è trasmesso alla Regione Friuli-Venezia Giulia e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.2.3 Le verifiche di mercato

3.1.2.3.1 *Parere n. 13 del 15 luglio 2021 – Reso al MIMS sulla verifica di mercato relativa ai servizi di trasporto marittimo veloce passeggeri sulla tratta Messina - Reggio Calabria*

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 15 luglio 2021 premesso che:

- l'Allegato A alla del. ART n. 22 del 13 marzo 2019 (di seguito: delibera 22/2019), alla Misura 2 recante la "Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara", prevede, al punto 9, l'invio all'Autorità della relazione sugli esiti della verifica del mercato predisposta dal soggetto competente; al punto 10 della richiamata Misura è previsto che l'Autorità si esprima "circa la conformità della procedura seguita di verifica di mercato alle Misure di cui al presente atto, entro 45 giorni dal ricevimento della relazione [...]";

- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, poi Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (di seguito anche Ministero), con nota acquisita al prot. ART n. 9887/2020 del 7 luglio 2020, ha notificato all'Autorità, ai sensi del punto 4, Misura 2 della delibera in parola, i termini previsti di avvio (23 luglio 2020) e conclusione della verifica del mercato (21 settembre 2020) - poi modificati rispettivamente in 24 luglio 2020 e 23 settembre 2020, secondo quanto indicato nella nota acquisita al prot. ART n. 11573/2020 del 7 agosto 2020 - trasmettendo la documentazione da rendere disponibile agli operatori del settore;

- il Ministero, con nota del 16 giugno 2021 (prot. ART n. 9618/2021), ha trasmesso all'Autorità la relazione prevista ai sensi del punto 9, Misura 2 della delibera in parola (di seguito: Relazione esiti);

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le osservazioni riportate di seguito.

La Relazione esiti dà conto della mancanza di un interesse parziale o totale del mercato a coprire autonomamente l'esigenza di fornitura del servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri fra Reggio Calabria e Messina in assenza di compensazione, che costituisce il presupposto per la scelta, considerate le esigenze di servizio pubblico, di avviare una procedura di affidamento del servizio tramite gara pubblica e successiva stipula di un contratto di servizio (di seguito: CdS) con il soggetto aggiudicatario.

Nella Relazione esiti risultano specificati gli obblighi di servizio pubblico (di seguito: OSP) che il Ministero intende imporre al fine di soddisfare la principale esigenza di servizio ovvero "preservare la connessione fra le due aree urbane tutelando il traffico pendolare", in termini di corse da effettuare, naviglio da impiegare e tariffe da applicare. L'individuazione degli stessi è stata effettuata a seguito di apposita consultazione degli *stakeholders* di riferimento e analisi della domanda di trasporto marittimo passeggeri effettiva e potenziale, nonché delle principali variabili socioeconomiche relative ai territori delle province di Messina e Reggio Calabria.

In ottemperanza a quanto previsto dal punto 8 della Misura 2, il Ministero ha poi effettuato la perimetrazione dei lotti, individuando un unico lotto di gara che "consiste nell'unica linea marittima attestata sugli approdi di Messina e Reggio Calabria" e ha indicato una durata di 5 anni per l'affidamento. In merito alla disponibilità degli approdi, inoltre, il Ministero ha indicato per ciascun porto "le caratteristiche di massima degli approdi utilizzati, attualmente o in passato, per l'ormeggio, come comunicate dalle Autorità competenti dei porti di Messina e Reggio Calabria".

La scelta di procedere con l'affidamento dei servizi tramite gara, ricorrendo allo strumento del CdS per garantire le esigenze di domanda rilevate, eventualità prevista dal quadro normativo eurounitario e regolatorio nazionale in caso di fallimento del mercato, appare supportata dagli elementi emersi dalla procedura di verifica del mercato condotta ai sensi della delibera 22/2019, punti 4 e 6 della Misura 2, oltre che dall'attuale mancanza di servizi di trasporto passeggeri eserciti in libero mercato tra Messina e Reggio Calabria, nonché dalla presenza di un mercato contiguo sulla tratta Messina-Villa San Giovanni relativo a una tipologia di servizi e a un'utenza con caratteristiche diverse. In base a tali elementi non parrebbe risultare alcuna potenziale offerta di servizi di trasporto veloce passeggeri tra Messina e Reggio Calabria in grado di garantire, per intero o parzialmente, il livello di servizio pubblico delineato dal Ministero. In tal senso, le valutazioni circa la necessità di un intervento pubblico per garantire il soddisfacimento delle esigenze di domanda, conseguenti alla rilevazione del fallimento del mercato, appaiono fondate.

La metodologia adottata dal Ministero, come previsto dalla delibera 22/2019, muove dalla stima della domanda di spostamenti e tiene conto di quanto emerso dalla consultazione degli *stakeholders*. Sulla base di tali elementi, e tenuto conto di valutazioni di contesto, il Ministero ha puntualmente individuato le esigenze di spostamento tra Messina e Reggio Calabria e ha conseguentemente definito gli obblighi di servizio pubblico necessari a soddisfarle, modificando parzialmente l'offerta attuale con l'introduzione di una coppia di corse a tarda sera e collocando tali servizi di collegamento marittimo nel più ampio contesto dei servizi di trasporto pubblico locale delle Città metropolitane interessate, anche stimolando gli Enti competenti ad adottare opportuni interventi di integrazione modale e tariffaria e di potenziamento dei servizi di trasporto pubblico.

Con riferimento alla scelta del Ministero di effettuare un'unica procedura consultiva, si evidenzia come la Misura 2 della delibera 22/2019 disciplini come fasi distinte e concettualmente separate, rispettivamente la verifica del mercato (punto 4) e l'avviso di manifestazione di interesse per OSP (punto 6). A tal proposito, anche in relazione alle future procedure di verifica del mercato, si rileva che l'imposizione di OSP orizzontali costituisce soltanto uno dei possibili strumenti adottabili dal Soggetto Competente a valle della verifica e, pertanto, un eventuale avviso di manifestazione di interesse per OSP non dovrebbe precedere gli esiti della fase di verifica e dovrebbe contenere gli obblighi individuati, nell'ambito dell'elenco tassativo previsto dal regolamento di settore. In tal senso, un avvio in tempi congrui delle procedure di verifica del mercato può favorire lo sviluppo separato delle due fasi, oltre a consentire al Soggetto Competente di condurre più ampie valutazioni in merito a un'eventuale diversa articolazione del perimetro dei servizi da includere nella verifica, che nel caso di specie avrebbe potuto ricomprendere i servizi passeggeri con mezzi veloci tra Messina e Villa San Giovanni, anche chiedendo un riscontro da parte del mercato sul punto (sia in termini di sostenibilità economica

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

del servizio, sia in termini di organizzazione dell'offerta). Nel caso di specie, fermo quanto sopra espresso, ci si limita a prendere atto delle manifestate esigenze di celerità procedurale.

Riguardo al prossimo avvio della procedura di affidamento del servizio tramite gara e successiva stipula di un CdS con il soggetto aggiudicatario, si rammenta che, nell'ambito degli strumenti restrittivi della libera prestazione dei servizi nel mercato, previsti dal quadro normativo eurolunitario e regolatorio nazionale, l'affidamento con gara in esclusiva costituisce ultima ratio, preferendosi a quest'ultima soluzione l'affidamento con gara senza esclusiva al fine di consentire agli operatori eventualmente interessati di effettuare servizi in libero mercato anche sulle medesime tratte oggetto di CdS.

Inoltre, con l'obiettivo di pervenire a una progressiva liberalizzazione del mercato e di favorire un uso efficiente di risorse pubbliche, anche in considerazione dell'evoluzione che il mercato subirà nei prossimi anni, appare necessario che siano previste, già nella documentazione di gara, clausole di flessibilità, anche al fine di poter eventualmente rimodulare il perimetro dell'offerta di servizi, pur nei limiti di legge, qualora, in base a monitoraggi periodici, la domanda e l'offerta risultassero mutate, anche con particolare riferimento alle corse di nuova introduzione.

In tal senso, si raccomanda di prevedere, all'interno del CdS che verrà affidato, obblighi in capo all'Impresa di Navigazione aggiudicataria di rilevazione e trasmissione periodica di dati che possano supportare le future analisi e scelte del Soggetto Competente, quali ad esempio dati di frequentazione dei servizi (distinguendo, ad esempio, tra passeggeri residenti e non residenti) e relativi alle caratteristiche dell'utenza (ad esempio 3 riferiti alle tipologie di utenti e alla motivazione del viaggio), utili ad aggiornare le stime della domanda e valutare le esigenze degli utenti anche a seguito dell'evoluzione dell'emergenza pandemica, nonché dati disaggregati sui ricavi da traffico (ad es. al mese, per tipologie di titoli di viaggio/categorie di utenza), al fine di raccogliere elementi utili a individuare la curva di redditività nei diversi periodi dell'anno e fasce orarie della giornata.

Inoltre, si raccomanda di monitorare l'evoluzione delle esigenze di mobilità degli utenti, con particolare riferimento ai cambiamenti nelle abitudini di mobilità che potrebbero emergere nello scenario postpandemico, anche tramite l'effettuazione di indagini trasportistiche che rilevino le preferenze degli utenti, tra cui la disponibilità a pagare, elementi utili in caso di revisione del sistema tariffario e di progettazione di eventuali integrazioni tariffarie con altre modalità di trasporto, nonché in caso di future valutazioni in merito all'imposizione di un regime di OSP orizzontali e all'adozione di sussidi diretti alla domanda.

Al fine di realizzare una gara contendibile, si rammenta infine l'applicazione, nell'espletare la procedura concorsuale per l'affidamento del Contratto di servizio, della già menzionata delibera 22/2019, con particolare riferimento ai Titoli II e III, stabilendo obiettivi che migliorino progressivamente efficienza ed efficacia del servizio. Inoltre, al fine di perseguire l'obiettivo di miglioramento qualitativo del servizio si raccomanda l'adozione degli indicatori e target minimi di qualità di cui alla del. ART n. 96/2018 del 4 ottobre 2018 che disciplina le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto marittimo connotati da OSP.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte è reso il parere che attesta la conformità della procedura seguita per la verifica di mercato ai sensi delle misure contenute nella delibera 22/2019, con l'invito a dare seguito alle valutazioni e alle raccomandazioni sopra espresse.

Il presente parere è trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.2.3.2 Parere n. 12 del 17 giugno 2021 – Reso al MIMS sulla verifica di mercato relativa ai servizi di trasporto marittimo regionale da/per le isole minori siciliane.

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 17 giugno 2021 premesso che:

- l'Allegato A alla del. ART n. 22 del 13 marzo 2019 (di seguito: delibera 22/2019), alla Misura 2 recante la "Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara", prevede, al punto 9, l'invio all'Autorità della relazione sugli esiti della verifica del mercato predisposta dal soggetto competente; al punto 10 della richiamata Misura è previsto che l'Autorità si esprima "circa la conformità della procedura seguita di verifica di mercato alle Misure di cui al presente atto, entro 45 giorni dal ricevimento della relazione [...]";

- la Regione Sicilia (di seguito anche Regione), con nota acquisita al prot. ART n. 15254/2020 del 12 ottobre 2020, ha notificato all'Autorità, ai sensi del punto 4, Misura 2 della delibera in parola, i termini previsti di avvio (28 ottobre 2020) e conclusione della verifica del mercato, quest'ultima rettificata al 28 dicembre 2020, secondo quanto indicato nella nota acquisita al prot. ART n. 16293 del 23 ottobre, trasmettendo la documentazione da rendere disponibile agli operatori del settore;

- la Regione, con nota del 14 maggio 2021 (prot. ART n. 7930/2021), ha trasmesso all'Autorità la relazione prevista ai sensi del punto 9, Misura 2 della delibera in parola (di seguito: Relazione esiti);

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le osservazioni riportate di seguito.

La scelta di procedere con l'affidamento dei servizi tramite gara, ricorrendo allo strumento del Contratto di Servizio (di seguito: CdS) per garantire le esigenze di domanda rilevate, eventualità prevista dal quadro normativo eurolunitario e regolamentare nazionale in caso di fallimento del mercato, appare supportata dagli elementi emersi dalla procedura di verifica del mercato condotta ai sensi della delibera 22/2019, punti 4 e 6 della Misura 2, che non parrebbero rivelare una potenziale offerta di servizi di collegamento marittimo con le isole minori siciliane in grado di garantire, per intero o parzialmente, il livello di servizio pubblico delineato dalla Regione, né proposte di assetti alternativi da parte del mercato in grado di soddisfare comunque le esigenze della domanda. In tal

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

ART

senso, le valutazioni sull'inadeguatezza delle proposte derivanti dal mercato nel soddisfacimento delle esigenze della domanda in assenza di intervento pubblico e la conseguente rilevazione del fallimento del mercato appaiono fondate.

La metodologia adottata dalla Regione, come previsto dalla delibera 22/2019, muove dalla stima della domanda di spostamenti e tiene conto di quanto emerso dalle consultazioni degli *stakeholders*. Sulla base degli elementi emersi, e tenuto conto degli obiettivi prefissati nella pianificazione di settore, la Regione ha effettuato una riorganizzazione complessiva dell'offerta di servizi, considerando non soltanto i servizi "integrativi" di competenza regionale oggetto della verifica, ma anche dei servizi "essenziali" di competenza ministeriale. Peraltro, pur in assenza della apertura al mercato, rileva l'ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse pubbliche, concretizzandosi in un risparmio in termini di corrispettivo unitario, per effetto dell'incremento dei servizi programmati a fronte di un livello di risorse impiegate analogo a quello attuale.

Con riferimento alla scelta della Regione di effettuare un'unica procedura consultiva, si evidenzia come la Misura 2 della delibera 22/2019 disciplini due fasi distinte e logicamente separate, rispettivamente la verifica del mercato (punto 4) e l'avviso di manifestazione di interesse per OSP (punto 6). A tal proposito, anche in relazione alle future procedure di verifica del mercato, si osserva che l'imposizione di OSP orizzontali è soltanto uno dei possibili strumenti adottabili, da parte del Soggetto Competente a valle della verifica e, pertanto, un'eventuale manifestazione di interesse per OSP non dovrebbe precedere gli esiti della fase di verifica e dovrebbe contenere una chiara identificazione degli stessi obblighi, da individuarsi nell'ambito dell'elenco tassativo previsto dal regolamento di settore. In tal senso un avvio in tempi congrui delle procedure di verifica del mercato può favorire lo sviluppo separato delle due fasi.

Si rammenta inoltre che, nell'ambito degli strumenti restrittivi della libera prestazione dei servizi nel mercato, previsti dal quadro normativo eurounitario e regolatorio nazionale, l'affidamento con gara in esclusiva costituisce ultima ratio, preferendosi a quest'ultima soluzione l'affidamento con gara aperta senza esclusiva al fine di consentire agli operatori eventualmente interessati di effettuare servizi in libero mercato, sia su rotte che saranno oggetto di CdS, sia su altre rotte, anche in considerazione della potenziale operatività di una pluralità di operatori, come emerso in esito alla verifica del mercato.

Con l'obiettivo di pervenire a una progressiva liberalizzazione del mercato e di favorire un uso efficiente di risorse pubbliche, anche in considerazione dell'evoluzione che il mercato subirà nei prossimi anni, appare necessario che gli affidamenti abbiano durata limitata (Misura 16, delibera 22/2019) e che siano previste, già nella documentazione di gara, clausole di flessibilità e meccanismi di revisione dei CdS al fine di poter eventualmente rimodulare il perimetro dell'offerta di servizi, qualora, in base a monitoraggi periodici, la domanda e l'offerta risultassero mutate.

In tal senso, si raccomanda di prevedere, all'interno dei CdS di prossima stipula, obblighi in capo alle Imprese di Navigazione affidatarie di rilevazione e trasmissione periodica di dati che possano supportare le future analisi e scelte del Soggetto Competente, quali ad esempio dati di frequentazione dei servizi (distinguendo tra passeggeri residenti e non residenti), utili ad aggiornare le stime della domanda e valutare le esigenze degli utenti anche a seguito dell'evoluzione dell'emergenza pandemica, nonché dati puntuali sui ricavi da traffico (ad es. per linea e/o al mese), al fine di raccogliere elementi utili a individuare le linee caratterizzate da redditività positiva, anche con riferimento ad alcuni specifici periodi dell'anno. Inoltre, si raccomanda di monitorare l'evoluzione delle esigenze di mobilità degli utenti, con particolare riferimento ai cambiamenti nelle abitudini di mobilità che potrebbero emergere nello scenario *post-pandemico*, anche tramite l'effettuazione di indagini trasportistiche che rilevino le preferenze degli utenti, tra cui la disponibilità a pagare, elementi utili in caso di revisione del sistema tariffario e di progettazione di eventuali integrazioni con altre modalità di trasporto, nonché in caso di valutazioni in merito all'imposizione di un regime di OSP orizzontali e all'adozione di sussidi diretti alla domanda.

Considerati gli esiti della verifica del mercato, parrebbero sussistere i presupposti per gare contendibili, purché nell'espletare la procedura concorsuale per l'affidamento dei contratti di servizio la Regione applichi la già menzionata delibera, con particolare riferimento ai Titoli II e III, anche avvalendosi del supporto dell'Autorità nelle diverse fasi di implementazione, stabilendo obiettivi che migliorino progressivamente efficienza ed efficacia del servizio. Inoltre, al fine di perseguire l'obiettivo di miglioramento qualitativo del servizio si raccomanda l'adozione degli indicatori e target minimi di qualità di cui alla del. ART n. 96/2018 che disciplina le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto marittimo connotati da OSP. Infine, si raccomanda, tenendo conto di quanto previsto dalla Misura 2 della delibera 22/2019, di introdurre regole di aggiudicazione volte a favorire la presenza di una pluralità di operatori sul mercato, con l'obiettivo di favorire la contendibilità dei lotti.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte è reso il parere che attesta la conformità della procedura seguita per la verifica di mercato ai sensi delle misure contenute nella delibera 22/2019, con l'invito a dare seguito alle valutazioni e alle raccomandazioni sopra espresse.

Il presente parere è trasmesso alla Regione Siciliana e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.2.3.3 Parere n. 1 dell'8 gennaio 2021 - Reso al MIMS sulla verifica di mercato relativa ai collegamenti marittimi con le isole Sardegna, Sicilia e Tremiti per garantire la continuità territoriale

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta dell'8 gennaio 2021 premesso che:

- l'Allegato A alla del. ART n. 22 del 13 marzo 2019 (di seguito: delibera 22/2019), alla Misura 2 recante la "Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara", prevede, al punto 9, l'invio all'Autorità della relazione sugli esiti della verifica del mercato predisposta dal soggetto competente; al punto 10 della richiamata Misura è previsto che l'Autorità si esprima "circa la conformità della procedura seguita di verifica di mercato alle Misure di cui al presente atto, entro 45 giorni dal ricevimento della relazione [...]";

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito anche Ministero), con nota acquisita al prot. ART n. 11654/2020 del 10 agosto 2020, ha notificato all'Autorità i termini previsti di avvio (25 agosto 2020) e conclusione (24 settembre 2020) della verifica del mercato, ai sensi del punto 4, Misura 2 della delibera in parola, trasmettendo la documentazione da rendere disponibile agli operatori del settore;

- il Ministero, con nota del 29 dicembre 2020 (prot. ART n. 20415/2020), ha trasmesso all'Autorità la relazione prevista ai sensi del punto 9, Misura 2 della delibera in parola (di seguito: Relazione esiti);

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le osservazioni riportate di seguito.

La scelta di aprire al mercato i collegamenti Livorno-Cagliari, Ravenna-Brindisi-Catania, Genova-Olbia-Arbatax e Napoli-Palermo, con il conseguente venir meno delle condizioni per mantenere un regime di compensazioni, appare supportata da evidenze oggettive, analogamente alla volontà di procedere alla richiesta di manifestazioni di interesse per l'imposizione di obblighi di servizio pubblico applicati orizzontalmente a tutti gli operatori in relazione al collegamento Civitavecchia-Olbia. La prospettiva di un maggiore livello di liberalizzazione del mercato del settore che ne deriva appare altresì suscettibile di produrre significativi risparmi nell'impiego di risorse pubbliche destinate a garantire la continuità territoriale con le isole maggiori e le Tremiti.

Con riferimento ai collegamenti che il Ministero intende affidare tramite gara, fondate appaiono le valutazioni concernenti la mancanza di garanzie in merito alla possibilità che il libero mercato possa soddisfare le esigenze della domanda in assenza di intervento pubblico; tuttavia, si rileva la mancanza, evidenziata anche dal Ministero nella Relazione esiti, di dati qualitativi inerenti alla domanda di passeggeri e merci (riguardanti in particolare i mercati di origine/destinazione delle merci o le motivazioni e caratteristiche socio-economiche dell'utenza) che consentano di valutare il permanere di esigenze di servizio pubblico tali da giustificare, nel rispetto dei principi di necessità e proporzionalità sanciti dal quadro normativo eurounitario di settore, il mantenimento del collegamento Cagliari-Palermo e lo scalo al porto di Arbatax nell'ambito della tratta Civitavecchia-Cagliari.

In tal senso appare almeno necessario che, laddove non ostino altre considerazioni, gli affidamenti siano di durata limitata ovvero che siano previsti, già in sede di documentazione di gara, meccanismi di revisione dei contratti di servizio prestabiliti, volti a tener conto di mutate condizioni di domanda e di offerta da verificare periodicamente.

In generale si rileva la necessità di monitorare l'evoluzione delle esigenze di servizio pubblico nello scenario *post-pandemico*, anche attraverso indagini trasportistiche volte a rilevare altresì le preferenze degli utenti e la loro "disponibilità a pagare" ai fini di eventuali revisioni dei livelli tariffari da fissare nei contratti di servizio e nell'ambito dei regimi di imposizione di OSP orizzontali e di meccanismi di integrazione con altre modalità di trasporto, laddove possibili.

Fermo restando le future determinazioni del Ministero relative ai lotti di gara, che tengano conto delle disposizioni di cui alla Misura 2 della delibera 22/2019, si richiama la necessità di valutare eventuali economie realizzabili dalla definizione di lotti comprendenti più tratte, derivanti ad esempio dalla condivisione della nave di riserva, come condizione di efficienza dei lotti di gara.

Preme altresì evidenziare, nell'ottica di garantire la massima partecipazione del mercato alle procedure di affidamento, l'opportunità di non precludere agli operatori la possibilità di partecipare a più lotti contemporaneamente.

Infine, si evidenzia che per l'espletamento della procedura concorsuale per l'affidamento di contratti di servizio, il Ministero è tenuto all'applicazione della già menzionata delibera, con particolare riferimento ai Titoli II e III.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte è reso il parere che attesta la conformità della procedura seguita per la verifica di mercato ai sensi delle misure contenute nella delibera 22/2019.

Il presente parere è trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.2.4 Il servizio taxi

3.1.2.4.1 Parere n. 5 del 25 marzo 2021 – Reso al Comune di Parma sul rilascio di licenze per il servizio di taxi

L'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), nella seduta del 25 marzo 2021 premesso che:

- l'Autorità ha ricevuto dal Comune di Parma (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 11871 del 21/1/2021 (prot. ART n. 858/2021 del 22/1/2021), richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con riferimento al "Bando di concorso pubblico per esami e titoli per l'assegnazione a titolo oneroso di n. 12 licenze per l'esercizio del servizio taxi" emanato dal Comune, già pubblicato, ed avente come scadenza il prossimo 30/6/2021, come da delibera di Giunta comunale n. 10 del 22/1/2020, e successive determinazioni dirigenziali;

- tale richiesta formale di parere era stata preceduta da una fase di interlocuzione durante la quale il Comune aveva fornito documentazione relativa al processo di ampliamento dell'organico del servizio taxi, con le seguenti note: prot. ART n. 18025/2020 del 15/11/2020, prot. ART n. 19989/2020 del 17/12/2020;

- successivamente alla richiesta formale di parere, si è completata la fase di interlocuzione, nel corso della quale il Comune ha ulteriormente integrato la documentazione prodotta, con la nota prot. ART n. 2686/2021 del 2/3/2021, in risposta alla nota dell'Autorità prot. ART n. 2190/2021 del 17/2/2021. Nel corso di tale fase sono stati forniti informazioni, dati e/o documenti in merito, in particolare, ai seguenti aspetti:

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

ART

- possibilità di libera acquisizione corse da parte dei tassisti, anche tramite applicazioni web aperte che utilizzano piattaforme tecnologiche per l'interconnessione diretta tra passeggeri e titolari di licenza;
- numero di licenze taxi del contingente attuale dedicate al servizio per disabili gravi con obbligo di incarozzamento;
- strumenti individuati e concretamente adottati per il monitoraggio del servizio e della qualità dello stesso;

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

I. Inquadramento giuridico

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente la gestione del servizio; detta legge, per la prestazione del servizio di 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 del servizio, 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 "Al 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 sul settore del servizio taxi. 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 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. 201/2011 cit.), sulla base dei principi di seguito riportati:

- 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;
- 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;
- 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;
- 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).

L'Autorità, con l'Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità del 21 maggio 2015, ha rappresentato l'esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi volte ad adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera, a distanza, ormai, di molti anni dall'adozione della legge n. 21/1992, anche tenuto conto dei recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità. In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l'Autorità ha evidenziato, tra l'altro, l'opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all'adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l'attenzione sulla necessità di "(...) dare attuazione [da parte dei Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e 3 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 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.

Infine, sulla materia, è, di recente, nuovamente intervenuto il legislatore: l'art. 49, comma 5bis, del d.l. 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 12076/2020 (c.d. Decreto Semplificazioni) ha modificato, infatti, l'art. 8, comma 1, della legge n. 21/1992, il quale nella sua nuova formulazione dispone che "la licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono rilasciate dalle amministrazioni comunali, attraverso bando di pubblico concorso, ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità in *leasing* o ad uso noleggio a lungo termine del veicolo o natante, che possono gestirle in forma singola o associata".

II. Valutazioni dell'Autorità

Alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità, 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, esprime le proprie valutazioni sugli atti citati in premessa, in relazione a:

1. contingente/incremento del numero delle licenze taxi (art. 37, comma 2, lett. m), numero 1 del d.l. 201/2011);
2. organizzazione del servizio taxi (art. 37, comma 2, lett. m), numero 2 del d.l. 201/2011);
3. struttura tariffaria (art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del d.l. 201/2011);
4. miglioramento della qualità di offerta del servizio (art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del d.l. 201/2011).

Le valutazioni che seguono riguardano pertanto sia il bando, oggetto della richiesta di Parere, sia il Regolamento che ne costituisce presupposto giuridico (rif. Art. 3 del bando: "Con la presentazione dell'istanza, l'interessato accetta le condizioni del presente bando, nonché le norme contenute nel vigente "Regolamento Comunale per autoservizi pubblici non di linea a mezzo autovettura").

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

Con riferimento all'adeguamento dell'organico, il Comune, con Deliberazione n. 10/2020 del 22 gennaio 2020, ha recepito le modifiche al "Piano dei fabbisogni taxi e NCC del territorio provinciale" di cui alla Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 36/2019 del 30 settembre 2019, per effetto del quale il fabbisogno delle licenze taxi del Comune di Parma aumenta di 12 unità passando da 78 licenze a 90.

Conseguentemente, il bando di concorso pubblico per esami e titoli, oggetto del presente parere, prevede il rilascio a titolo oneroso di n. 12 licenze per l'esercizio del servizio taxi.

Al fine di stimare l'ordine di grandezza del fabbisogno è possibile confrontare il rapporto tra numero di licenze e numero di abitanti con quello di campioni di comuni con caratteristiche omogenee in relazione alla densità di popolazione, alle presenze e intensità turistica, nonché alla percorrenza chilometrica media annuale dei titolari di licenza taxi. A tal proposito, dall'approfondimento emerge che il citato indicatore per il Comune di Parma comprensivo delle nuove licenze (pari a 4,5 taxi/10.000 abitanti) è un valore adeguato e, pertanto, si esprime parere favorevole alla assegnazione delle dodici nuove licenze taxi.

Tuttavia, occorre evidenziare, per futuri adeguamenti, che il metodo comparativo utilizzato per determinare il contingente delle nuove licenze da rilasciare ha considerato dati di domanda effettiva parziali (ad esempio, presenze alberghiere) e statici (ad esempio, rilevazione annuale dei dati) non tenendo conto adeguatamente della domanda potenziale e prospettica, nella sua articolazione territoriale e temporale, alla luce dell'evoluzione delle nuove forme di mobilità e dell'operatività degli hub anche trasportistici, considerando che questi ultimi hanno in particolare una capacità generativa di flussi di mobilità.

In relazione alle modalità di acquisizione dei dati attualmente disponibili e utili all'adeguamento del servizio taxi, si invita il Comune a considerare, sempre in occasione di futuri adeguamenti, anche quelli raccolti dai gestori dei servizi di radio-taxi, come disciplinato all'art. 28 ("Radio Taxi") del Regolamento comunale, e inerenti al livello di servizio fornito all'utenza, indipendentemente dalla modalità di raccolta degli stessi (sistema telefonico, App, sito web, via messaggio ecc.). Inoltre, si invita il Comune a valutare l'opportunità di richiedere i dati con un grado di dettaglio tale da essere funzionali all'attività monitoraggio del servizio taxi (cfr. *infra*).

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

ART

Accanto ai più tradizionali strumenti di raccolta di dati utili alla pianificazione e programmazione del servizio, si richiama l'attenzione sull'opportunità di utilizzare anche le piattaforme tecnologiche (c.d. App), sia quelle di connettività di domanda-offerta, che di supporto all'utente per l'individuazione della combinazione di mezzi di trasporto diversi al fine delle proprie decisioni di viaggio. A tal proposito, dalla documentazione istruttoria emerge che gli utenti dispongono attualmente dell'App IT taxi e che è in corso la valutazione da parte del Comune di Parma per l'applicazione dell'App regionale RogER anche a questa tipologia di servizio. Inoltre, tenuto conto delle caratteristiche dei fenomeni di mobilità del Comune di Parma (presenza car sharing, ecc.), la disponibilità di dati di domanda e offerta del servizio taxi granulari e aggiornati favorisce anche l'auspicato miglioramento della metodologia attualmente utilizzata per il dimensionamento del servizio taxi. A tal proposito, si evidenzia che la metodologia a supporto del citato dimensionamento impiega come variabile determinante il numero teorico di licenze, e non invece il fabbisogno in termini di "veicoli-ora" per le diverse fasce orarie che costituisce un parametro meglio in grado di tenere conto dell'articolazione temporale e spaziale della domanda (come peraltro consolidato nell'attività consultiva dell'Autorità e in letteratura scientifica).

Con la quota di introiti derivanti dall'assegnazione delle licenze a titolo oneroso oggetto di valutazione, il Comune di Parma è intenzionato ad implementare un sistema di monitoraggio geolocalizzato delle vetture adibite al servizio taxi, finalizzato a raccogliere dati relativi alla sicurezza dei mezzi, del tassista e dei passeggeri, all'utilizzo del servizio taxi (in termini di tempi di risposta all'utenza, rispetto dei turni e scelta del tassista del percorso più breve ed economicamente più conveniente per l'utente) e alla qualità erogata e percepita del servizio. L'Autorità valuta positivamente tale destinazione di quota parte dei proventi.

Al riguardo, si ritiene opportuno, in occasione della prossima modifica del Regolamento finalizzata all'introduzione del citato sistema di monitoraggio, che il Comune preveda l'acquisizione di dati tramite sistemi di connettività tra domanda e offerta (già presenti e/o di futura costituzione), oltre che tenere conto di qualsiasi segnalazione dell'utenza con riguardo non solo all'offerta, alla sicurezza e alla qualità del servizio erogato e percepito, bensì anche ai fabbisogni attuali e potenziali di mobilità, quale elemento di riferimento essenziale per futuri adeguamenti del servizio taxi. A titolo esemplificativo, la raccolta dei dati deve essere funzionale all'acquisizione almeno dei seguenti indicatori: numero di corse effettuate (così suddivise: complessivo e in modalità sharing), percorrenze chilometriche, durata media delle corse, classificazione delle destinazioni O-D, tempi medi di attesa per il servizio, numero di chiamate/richieste ricevute dagli utenti (così suddivise: complessivo e rimaste senza riscontro o insoddisfatte), numero dei veicoli-ora per le diverse fasce orarie e periodi dell'anno, numero di passeggeri trasportati con e senza bagaglio al seguito per il servizio ordinario e servizio sharing e caratteristiche socio-anagrafiche degli utenti se registrate (in forma anonimizzata).

Per rendere ancor più accessibile la città a turisti e visitatori, data anche la richiamata vocazione turistica, si invita il Comune a valutare l'opportunità di addensare ad accordi anche con altri Comuni sedi di stazioni ferroviarie rilevanti (hub), per la definizione di un'area sovracomunale. L'auspicato coordinamento con i Comuni limitrofi sedi di porti, aeroporti e stazioni ferroviarie, oltre che sul tema dell'offerta complessiva del trasporto non di linea, in termini di numerosità di licenze taxi ed autorizzazioni NCC, potrebbe estendersi anche al tema delle tariffe predeterminate.

Riguardo all'articolazione del contingente, il Comune ha evidenziato che al momento è in servizio "un solo mezzo dedicato al servizio per disabili gravi con obbligo di incarozzamento e, proprio per tale motivo, nel bando recentemente emesso, in accordo con le associazioni di categoria dei disabili, si è ritenuto di "condizionare", grazie anche ad un costo più contenuto della licenza, che va a compensare il maggior costo derivante dalla particolarità dell'allestimento, l'emanazione di almeno 2 licenze, delle 12 previste".

Nell'accogliere con favore il criterio individuato nel bando volto a favorire l'incremento del contingente delle vetture destinate a servire i disabili gravi con necessità di incarozzamento (Rif. punto 1: "caratteristiche delle licenze") si chiede di tenere aggiornata al riguardo questa Autorità, anche in considerazione delle funzioni di monitoraggio di quest'ultima sull'adeguatezza del servizio.

Si ritiene inoltre opportuno, anche in linea con gli indirizzi forniti dal Consiglio regionale della Regione Emilia-Romagna con le "Direttive per l'esercizio delle funzioni e criteri per la redazione dei regolamenti di esercizio dei servizi di taxi e di noleggio di autovettura con conducente" approvate con delibera n. 2009 del 31/5/1994, che prevedono all'art. 22 che i comuni disciplinino, nei propri regolamenti, condizioni, vincoli e incentivi per l'effettuazione dei servizi di trasporto destinati a servire i disabili gravi con necessità di incarozzamento, di prevedere, mediante un'apposita disposizione regolamentare, un contingente di almeno 4 veicoli attrezzati per il trasporto di questa tipologia di utenza.

Con riferimento ai requisiti di ammissione si evidenzia che il Regolamento (art. 12), prevede tra i requisiti per il rilascio delle licenze la proprietà o comunque la piena disponibilità (anche in leasing) del mezzo per il quale sarà rilasciata la licenza.

A questo proposito, come già evidenziato, si rappresenta che l'art. 49, comma 5bis, del d.l. 76 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 120 del 2020, ha modificato l'art. 8, comma 1, della legge n. 21/1992, stabilendo che la licenza per l'esercizio del servizio di taxi possa essere rilasciata anche a soggetti che abbiano la disponibilità del veicolo ad uso noleggio a lungo termine.

La disposizione, nella nuova formulazione indicata, consente agli operatori di evitare l'immobilizzazione di capitale per la propria attività e accedere a tutti i servizi inclusi nel noleggio (ad es. manutenzione), favorendo il rinnovo e la maggiore innovazione/impronta ecologica del parco auto circolante di tassisti e NCC 6 considerando che allo stato prevalgono autovetture, principalmente taxi con elevata anzianità (il 16% ha oltre dieci anni di anzianità)¹⁵².

Anche considerato il favorevole impatto della nuova disciplina in termini ambientali ed economici, si osserva che il vigente Regolamento comunale non è stato ancora aggiornato alla novella legislativa. Resta fermo che, nelle more dell'adeguamento

¹⁵² Fonte: elaborazione ART su Banca Dati Monitoraggio Taxi 2019 (dati 2018) su un campione di comuni italiani. ART, 2020, Settimo Rapporto Annuale al Parlamento, Camera dei Deputati, 24 luglio 2020, disponibile al seguente link: <https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2020/07/ART-Settimo-Rapporto-Annuale-2020.pdf>.

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

regolamentare, il requisito di ammissione al concorso debba intendersi assolto anche in caso di disponibilità del veicolo ad uso noleggiato a lungo termine.

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

In relazione alle modalità di acquisizione delle chiamate, ed in continuità con quanto già espresso nel paragrafo precedente, si evidenzia l'importanza sempre crescente delle app e delle piattaforme tecnologiche collegate per un servizio efficiente ed efficace.

Oltre ai metodi classici di acquisizione corsa descritti negli articoli 27-28-29 del Regolamento (presso i posteggi di stazionamento, tramite radiotaxi o numero unico), come anticipato nel paragrafo precedente il Comune di Parma ha evidenziato l'utilizzo per il servizio dell'applicazione "it taxi", e la valutazione in corso sull'App regionale RogER.

A tal riguardo, si osserva che tali modalità di connessione devono essere caratterizzate dall'assenza di vincoli e non devono condizionare la libera scelta del titolare di licenza. Quest'ultimo, infatti, deve essere lasciato libero di poter utilizzare tutti i canali che ritenga opportuni al fine di acquisire le corse, senza limitazioni/vincoli imposti dal Comune e/o dalla Regione o, eventualmente, da organismi associativi dei tassisti che erogano i servizi di radio-taxi. Pertanto, è opportuno che il Comune, in occasione della prossima modifica del Regolamento, renda espliciti per i titolari di licenza taxi la possibilità di acquisizione delle corse anche mediante le app (non esclusivamente di proprietà delle associazioni o consorzi radio-taxi) che consentono la connessione tra gli utenti e i tassisti nonché il divieto di introdurre clausole che possano limitare la scelta dei tassisti nell'utilizzare i diversi canali di acquisizione delle corse, nell'ambito dei rapporti contrattuali con le aziende che offrono servizi di intermediazione e/o organismi associativi.

A tal proposito, si richiamano i numerosi pareri già rilasciati dall'Autorità nonché le recenti sentenze del Consiglio di Stato n. 3501/2020, n. 3502/2020 e n. 3503/2020 del 4 giugno 2020¹⁵³.

Sul tema dell'acquisizione della corsa con sistemi innovativi, in continuità con quanto anticipato nel paragrafo precedente, si evidenzia altresì come l'utilizzo delle citate tecnologie permetta di raccogliere grandi quantità di dati, la cui elaborazione è alla base di una sistematica attività di monitoraggio che, se opportunamente condotta, permette di programmare, gestire e valutare l'erogazione del servizio, in un'ottica di maggiore efficienza ed efficacia.

Si auspica pertanto che venga avviata la realizzazione di un sistema di monitoraggio a supporto delle attività di programmazione e vigilanza e di un canale telefonico e digitale (posta elettronica e app), per l'acquisizione dei reclami degli utenti e per la valorizzazione della *customer satisfaction*.

In tale senso appare condivisibile la già citata intenzione del Comune di utilizzare parte del "20% dei proventi derivanti dalla concessione a titolo oneroso delle 12 licenze, [...] per l'implementazione di un sistema di geolocalizzazione delle vetture, che possa fornire informazioni non solo legate alla sicurezza dei mezzi e del personale operativo, ma anche in termini di utilizzo del servizio taxi, di tempistiche di risposta [...], nonché un sistema di *customer satisfaction* per valutare il grado di soddisfazione dell'utenza rispetto al servizio".

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

L'art. 35, comma 2 del Regolamento prevede che le "tariffe predeterminate per i servizi innovativi di cui all'art. 22, comma 3 del presente Regolamento, sono individuate con apposito atto dalla Giunta Comunale. Sono previste solo per i servizi innovativi".

Si invita pertanto il Comune, in occasione del prossimo aggiornamento del Regolamento, a prevedere la possibilità di istituire tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, non solo per i "servizi innovativi".

Con riguardo alla periodicità dell'adeguamento delle tariffe, si invita il Comune a prevedere la frequenza dell'aggiornamento nonché applicazione dello stesso. Lo stesso art. 35, al comma 5 stabilisce che "le tariffe e le condizioni di trasporto deliberate dall'autorità comunale debbono essere esposte all'interno dell'autovettura". Al riguardo si invita il Comune ad assicurare una corretta, trasparente e adeguata pubblicizzazione delle tariffe, prevedendo la presenza del "tariffario", inclusivo di tutte le componenti del sistema tariffario vigente e delle principali condizioni di trasporto, tradotto almeno in lingua inglese, non solo sulle autovetture taxi, ma anche, a titolo esemplificativo e non esaustivo, sul sito web istituzionale del Comune, negli hub trasportistici e nei punti di maggior frequentazione turistica.

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

Come anticipato nei precedenti paragrafi, il Comune prevede di utilizzare parte del 20% dei proventi derivanti dalla concessione a titolo oneroso delle 12 licenze per l'efficientamento del servizio e per il miglioramento della qualità dello stesso.

In particolare, per migliorare la qualità dell'offerta, il Comune è intenzionato ad "implementare un sistema di *customer satisfaction* per valutare il grado di soddisfazione dell'utenza rispetto al servizio e proporre l'adozione di una carta dei servizi, anche come azione di qualità nei confronti dei turisti che arriveranno [...] in occasione di Parma capitale italiana della cultura 20+21".

Si auspica pertanto l'avvio delle procedure per la definizione e adozione della Carta della qualità del servizio taxi, da condividere anche con le organizzazioni di categoria del settore e con le associazioni di consumatori, contenente *standard* di qualità verificabili relativi al servizio erogato, riguardanti sia veicoli che conducenti, rendendola uno strumento dinamico finalizzato al miglioramento

¹⁵³ Si vedano inoltre i provvedimenti del 27 giugno 2018 con i quali l'AGCM ha accertato che le clausole di esclusiva contenute negli atti che disciplinano i rapporti tra i principali operatori di radiotaxi attivi a Roma e a Milano e i tassisti aderenti, nella misura in cui vincolano ciascun tassista a destinare tutta la propria capacità operativa, in termini di corse per turno, ad un singolo radiotaxi, costituiscono reti di intese verticali restrittive della concorrenza in violazione dell'articolo 101 del TFUE.

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

ART

delle relazioni con gli utenti, e non solo nei rapporti tra comune e tassisti appartenenti ai radio-taxi; la Carta dovrebbe introdurre opportuni *standard* di qualità misurabili (riferiti, come richiamato, a conducenti e veicoli) e definire principi, criteri e modalità di erogazione del servizio stesso.

In conclusione, l'Autorità esprime parere favorevole sul bando riferito alla assegnazione di dodici nuove licenze taxi, con l'invito a rivedere l'attuale Regolamento secondo le valutazioni espresse per migliorare ulteriormente l'efficacia e la qualità del servizio.

Il presente parere è trasmesso al Comune di Parma e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

3.1.2.4.2 Parere n 10 del 17 dicembre 2020 – Reso al Comune di Ravenna sull'ampliamento dell'organico del servizio taxi e sullo schema di regolamento comunale per l'esercizio del servizio di taxi e NCC di autovetture e natanti.

L'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), nella seduta del 17 dicembre 2020, premesso che:

- l'Autorità ha ricevuto dal Comune di Ravenna (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 0159596 del 22/8/2019 (prot. ART n. 9895/2019 in pari data), richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con riferimento all'ampliamento dell'organico, come da schema di delibera della Giunta comunale avente ad oggetto "incremento dell'organico di n.2 licenze di taxi, avvio procedura ex legge 4 agosto 2006, n. 248";

- successivamente a tale richiesta, si è avviata una fase di interlocuzione, nel corso della quale il Comune ha integrato la documentazione prodotta e ampliato l'oggetto dell'originaria richiesta anche allo schema di Regolamento comunale per l'esercizio del servizio taxi e N.C.C. di autovetture e natanti (di seguito, anche Regolamento), ed allo schema di bando di concorso pubblico per l'assegnazione delle licenze (di seguito, anche bando), con le seguenti note: prot. ART n. 11806/2019 del 4/10/2019, prot. ART n. 11730/2020 del 12/8/2020, prot. ART n. 13983/2020 del 29/9/2020.

Nel corso di tale fase sono stati forniti informazioni, dati e/o documenti in merito, in particolare, ai seguenti aspetti:

- organico effettivo, costituito dal numero delle licenze per l'esercizio del servizio taxi (n. 24);
- modalità di stima dell'importo previsto per il rilascio a titolo oneroso delle licenze del servizio Taxi;
- criterio adottato per la ripartizione degli introiti derivanti dal rilascio a titolo oneroso delle n. 2 licenze taxi;

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

I. Inquadramento giuridico

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente la gestione del servizio; detta legge, per la prestazione del servizio di 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 del servizio, 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 "Al 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 sul settore del servizio taxi. 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 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. 201/2011 cit.), sulla base dei principi di seguito riportati:

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

- 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;
- 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;
- 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;
- 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).

L' Autorità, con l' "Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità" del 21 maggio 2015, ha rappresentato l'esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi volte ad adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera, a distanza, ormai, di molti anni dall'adozione della legge n. 21/1992, anche tenuto conto dei recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità. In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l'Autorità ha evidenziato, tra l'altro, l'opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all'adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l'attenzione sulla necessità di "(...) dare attuazione [da parte dei Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare 3 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 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.

Infine, sulla materia, è, di recente, nuovamente intervenuto il legislatore: l'art. 49, comma 5bis, del d.l. 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 12076/2020 (c.d. Decreto Semplificazioni) ha modificato, infatti, l'art. 8, comma 1, della legge n. 21/1992, il quale nella sua nuova formulazione dispone che "la licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono rilasciate dalle amministrazioni comunali, attraverso bando di pubblico concorso, ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità in leasing o ad uso noleggio a lungo termine del veicolo o natante, che possono gestirle in forma singola o associata".

II. Valutazioni dell'Autorità

Alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità, 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, esprime le proprie valutazioni sugli schemi di atti citati in premessa, in relazione a:

1. contingente/incremento del numero delle licenze taxi (art. 37, comma 2, lett. m), numero 1 del d.l. 201/2011);
2. organizzazione del servizio taxi (art. 37, comma 2, lett. m), numero 2 del d.l. 201/2011);
3. struttura tariffaria (art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del d.l. 201/2011);
4. miglioramento della qualità di offerta del servizio (art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del d.l. 201/2011).

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

Con riferimento all'adeguamento dell'organico proposto dal Comune, è previsto un bando di concorso pubblico per soli titoli per l'assegnazione di n. 2 licenze a titolo oneroso per l'esercizio del servizio pubblico non di linea mediante taxi.

Al riguardo, si rileva che nel bando non risultano essere stati definiti i criteri di valutazione dei titoli con i relativi punteggi e, in generale, che la previsione di un concorso per soli titoli non risulta conforme alle 4 indicazioni più volte espresse dal Consiglio dell'Autorità in sede di rilascio dei propri pareri in materia. Peraltro, anche gli indirizzi forniti dal Consiglio regionale della Regione Emilia Romagna con le "Direttive per l'esercizio delle funzioni e criteri per la redazione dei regolamenti di esercizio dei servizi di taxi e di noleggio di autovettura con conducente" approvate con delibera n. 2009 del 31/5/1994 che all'art. 7 prevedono che "[l]e licenze per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente vengono assegnate in seguito a pubblico concorso per titoli e per esame ai soggetti iscritti al ruolo dei conducenti" (enfasi aggiunta).

La previsione di una prova d'esame consentirebbe infatti una selezione dei candidati non soltanto sulla base dei requisiti morali e tecnico-professionali, ma anche orientata al miglioramento della qualità del servizio, attraverso la previsione di specifiche materie (quali sicurezza stradale, lingua inglese, eventuale seconda lingua straniera, tecniche di primo soccorso, toponomastica locale, nonché normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore), in coerenza con la previsione dell'art. 37 comma 2, lett. m) numero 4 del d.l. 201/2011, che indirizza l'azione dei comuni, tra l'altro, all'ampliamento della formazione professionale dei titolari di licenza. Alla luce di tali elementi, si invita il Comune a valutare l'introduzione di opportune modifiche sia al Regolamento (art. 17) che al bando prevedendo come modalità per l'assegnazione delle nuove licenze la tipologia di concorso per titoli ed esami nonché dettagliando meglio i criteri per la valutazione dei titoli.

Con riferimento ai requisiti di ammissione si evidenzia altresì che sia il Regolamento (art. 11, comma 1, lett. d), sia il bando (art. 3, punto 3.3) prevedono tra i requisiti di ammissione alla procedura la proprietà o comunque la piena disponibilità (anche in leasing) del mezzo per il quale sarà rilasciata la licenza. A questo proposito, come già evidenziato, si rappresenta che l'art. 49, comma 5bis, del d.l. 76 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 120 del 2020, ha modificato l'art. 8, comma 1, della legge n. 21/1992, stabilendo che la licenza per l'esercizio del servizio di taxi possa essere rilasciata anche a soggetti che abbiano la disponibilità del veicolo ad uso noleggio a lungo termine. La disposizione, nella nuova formulazione indicata, consente agli operatori di evitare l'immobilizzazione di capitale per la propria attività e accedere a tutti i servizi inclusi nel noleggio (es. manutenzione), favorendo il rinnovo e la maggiore innovazione/impronta ecologica del parco auto circolante di tassisti e NCC considerando che allo stato prevalgono autovetture, principalmente taxi con elevata anzianità (il 16% ha oltre dieci anni di anzianità¹⁵⁴). È necessario, pertanto, che il Comune introduca le opportune modifiche sia al Regolamento sia al bando al fine di adeguare le relative disposizioni alla nuova formulazione dell'art. 8, comma 1, legge n. 21/1992.

Relativamente all'adeguamento dell'organico definito dal Comune (due licenze in più), al fine di stimare l'ordine di grandezza del fabbisogno si possono utilizzare dati comparativi relativi al numero di licenze taxi per numero di abitanti. A tale riguardo, la densità di taxi nel Comune di Ravenna comprensiva delle due nuove licenze (pari a 1,6 taxi/10.000 abitanti) è un valore adeguato rispetto a campioni di comuni omogenei in termini di densità di popolazione, presenze e intensità turistica, nonché percorrenza chilometrica media annuale dei titolari di licenza taxi. In considerazione di quanto sopra espresso, si esprime parere favorevole alla assegnazione di due nuove licenze taxi.

Tuttavia, corre l'obbligo di evidenziare, per futuri adeguamenti, che il metodo comparativo considera dati di domanda effettiva parziali (ad esempio, turismo) e statici (ad esempio, rilevazione annuale dei dati) e non tiene conto della domanda potenziale e prospettica, nella sua articolazione territoriale e temporale, alla luce dell'evoluzione delle nuove forme di mobilità e dell'operatività degli hub anche trasportistici, considerando che questi ultimi hanno in particolare una capacità generativa di flussi di mobilità. Non da ultimo, si evidenzia che la definizione del numero di licenze taxi non può essere disgiunta dall'organizzazione dei turni, in quanto una riorganizzazione dei turni più funzionale ai picchi di domanda anche con riferimento ai flussi di turisti stagionali e che faccia uso degli strumenti di flessibilità previsti dalla normativa (ad esempio, turnazioni integrative, sostituiti alla guida), può ridimensionare l'esigenza di aumento del contingente taxi. Alla luce di quanto evidenziato, al fine di assicurare il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, si rileva la necessità di estendere il sistema di monitoraggio, in seguito declinato, agli aspetti sopra richiamati.

Al fine di adeguare l'offerta del servizio taxi rispetto alla crescente presenza turistica, in particolare in occasione di specifici eventi o festività concentrati in alcune settimane all'anno, il Comune potrebbe anche procedere all'istituzione, previo specifico concorso, di nuove licenze di tipo temporaneo/stagionale, che risponderebbero in modo più efficiente ad un'articolazione temporale della domanda. In ragione della vocazione turistica del territorio e la conseguente caratteristica di stagionalità dei flussi di domanda di servizi di trasporto, una tale soluzione, da prevedere eventualmente nel Regolamento, permetterebbe di modulare meglio anche future esigenze di nuove licenze taxi di tipo ordinario (non temporanee), considerando, altresì, l'attuale periodo di emergenza pandemica da Covid-19 che potrebbe portare a differenti modalità di fruizione, oltre che di richiesta, del servizio.

Per rendere ancor più accessibile la città a turisti e visitatori, data anche la richiamata vocazione turistica, si invita il Comune a valutare l'opportunità di addivenire ad accordi anche con altri Comuni sedi di aeroporti, porti e stazioni ferroviarie rilevanti (hub), per la definizione di un'area sovracomunale. L'auspicato coordinamento con i Comuni limitrofi sedi di porti, aeroporti e stazioni ferroviarie,

¹⁵⁴ Fonte: elaborazione ART su Banca Dati Monitoraggio Taxi 2019 (dati 2018) su un campione di comuni italiani. ART, 2020, Settimo Rapporto Annuale al Parlamento, Camera dei Deputati, 24 luglio 2020, disponibile al seguente link: <https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2020/07/ART-Settimo-Rapporto-Annuale-2020.pdf>.

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

oltre che sul tema dell'offerta complessiva del trasporto non di linea, in termini di numerosità di licenze taxi ed autorizzazioni NCC, potrebbe estendersi anche al tema delle tariffe predeterminate attualmente assenti per le quali si rimanda alla sezione successiva.

Riguardo all'articolazione del contingente, anche in considerazione dell'art. 22 delle direttive regionali citate, nelle quali si prevede che i comuni disciplinino, nei propri regolamenti, condizioni, vincoli e incentivi per l'effettuazione dei servizi di trasporto destinati a servire i disabili gravi con necessità di incarrozzamento, si prescrive di prevedere almeno un veicolo attrezzato per il trasporto di questa tipologia di utenza, apportando le necessarie modifiche agli atti.

Con riferimento alla onerosità delle licenze prevista dall'art. 2 del bando (valore indicato in € 110.000), il Comune ha preso a riferimento una perizia di stima del patrimonio di un'azienda che eroga servizio pubblico di piazza, che adotta un metodo misto, patrimoniale ed economico per la valorizzazione. In considerazione della situazione attuale e in prospettiva del mercato del servizio taxi, le cui esigenze di mobilità potrebbero risentire di significative variazioni a causa degli effetti dell'emergenza pandemica da Covid-19, si ritiene opportuna una maggiore prudenza nell'indicazione del valore delle licenze da bandire, in quanto la redditività stimata potrebbe risentire di significative variazioni nella domanda, anche in relazione all'evoluzione dell'offerta di modalità alternative ai taxi.

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

In relazione alle modalità di acquisizione delle chiamate si osserva che il Regolamento menziona all'art. 33 esclusivamente il "servizio centralizzato di radio-telefono mediante apparecchiature ricetrasmittenti installate a bordo dei mezzi", senza fare alcun cenno a sistemi alternativi quali quelli offerti dalle piattaforme tecnologiche che consentono la connessione tra gli utenti e i tassisti. A tal riguardo, si osserva che tali modalità di connessione devono essere caratterizzate dall'assenza di vincoli e non devono condizionare la libera scelta del titolare di licenza¹⁵⁵. Quest'ultimo, infatti, deve essere lasciato libero di poter utilizzare tutti i canali che ritenga opportuni al fine di acquisire le corse, senza limitazioni/vincoli imposti dal Comune e/o dalla Regione o, eventualmente, da organismi associativi dei tassisti che erogano i servizi di radio-taxi.

Pertanto, si prescrive al Comune di modificare il Regolamento in tal senso, prevedendo per i titolari di licenza taxi la possibilità di acquisizione delle corse anche mediante le app (non esclusivamente di proprietà delle associazioni o consorzi radio-taxi) che consentono la connessione tra gli utenti e i tassisti e il divieto di introdurre clausole che possano limitare la scelta dei tassisti nell'utilizzare i diversi canali di acquisizione delle corse, nell'ambito dei rapporti contrattuali con le aziende che offrono servizi di intermediazione e/o organismi associativi.

Sul tema dell'acquisizione della corsa con sistemi innovativi, si evidenzia altresì come l'utilizzo delle citate tecnologie permetta di raccogliere grandi quantità di dati, la cui elaborazione è alla base di una sistematica attività di monitoraggio che, se opportunamente condotta, permette di programmare, gestire e valutare l'erogazione del servizio, in un'ottica di maggiore efficienza ed efficacia. A tal proposito, si rileva l'assenza nel Regolamento di riferimenti ad un sistema di controllo, opportunamente pianificato, che consenta la verifica del rispetto delle disposizioni regolamentari, dei turni di servizio e degli obblighi gravanti sui titolari di licenza e di un sistema di monitoraggio che consenta di verificare l'adeguatezza in termini quantitativi e qualitativi del servizio. Si auspica pertanto che venga avviata la realizzazione di un sistema di monitoraggio a supporto delle attività di programmazione e vigilanza (da disciplinare nel Regolamento) e di un canale telefonico e digitale (posta elettronica e app), per l'acquisizione dei reclami degli utenti e per la valorizzazione della *customer satisfaction*. Tale canale dovrebbe essere opportunamente pubblicizzato nell'ambito del "tariffario" e anche a bordo dei veicoli adibiti al servizio taxi.

Riguardo all'attività di monitoraggio, in particolare, si ritiene opportuno l'avvio della realizzazione di un sistema di acquisizione di dati e informazioni sia da fonti direttamente gestite dal Comune sia dai titolari di licenza e da qualsiasi altra fonte a questi collegata che li detenga, prevedendone, tra le disposizioni regolamentari, le tempistiche e le modalità di acquisizione. A titolo esemplificativo, i dati da raccogliere mediante sistemi di connettività, potrebbero riguardare i seguenti indicatori riguardanti sia l'offerta sia la domanda di servizio taxi: numero di corse effettuate (così suddivise: complessivo e verso selezionate destinazioni), percorrenze chilometriche, durata media delle corse, classificazione delle destinazioni O-D, tempi medi di attesa per il servizio, numero di chiamate/ricieste ricevute dagli utenti (così suddivise: complessivo e rimaste senza riscontro o insoddisfatte), numero dei veicoli-ora per le diverse fasce orarie e periodi dell'anno, numero di passeggeri trasportati con e senza bagaglio al seguito per il servizio ordinario e caratteristiche socio-anagrafiche degli utenti, se registrate (in forma anonimizzata). Detti dati e indicatori costituiscono peraltro elementi di riferimento essenziali anche per futuri adeguamenti del servizio taxi con riguardo alle licenze, tariffe e qualità del servizio.

In tema di organizzazione, digitalizzazione e flessibilità del servizio, si invita il Comune ad avviare l'utilizzo di taxi ad uso collettivo (taxi sharing), inserendo nel Regolamento un'apposita disposizione, incentivandone l'utilizzo e pubblicizzandone i percorsi (anche sotto forma di sperimentazione), per venire incontro alle esigenze degli utenti che richiedono spostamenti agevolati a costi sostenibili verso la medesima destinazione o verso destinazioni diverse collocate lungo la stessa direttrice. Il sopra richiamato sistema di monitoraggio e relativi indicatori potrebbe essere esteso anche al servizio di taxi sharing, qualora implementato. Infine, si evidenzia che ai sensi della legge 21 del 1992 è possibile per i titolari di licenza l'utilizzo di sostituiti alla guida, anche in caso di turnazioni integrative; è pertanto necessario che il Comune aggiorni la formulazione dell'art. 6 del Regolamento.

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

In relazione alla tematica tariffaria, si invita il Comune ad integrare il Regolamento, al fine di:

¹⁵⁵ Su tale tema si segnalano, oltre ai precedenti pareri dell'Autorità, le recenti sentenze del Consiglio di Stato n. 3501/2020, n. 3502/2020 e n. 3503/2020 del 4 giugno 2020.

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

ART

- assicurare una corretta, trasparente e adeguata pubblicizzazione delle tariffe, prevedendo la presenza del “tariffario”, inclusivo di tutte le componenti del sistema tariffario vigente e delle principali condizioni di trasporto, tradotto almeno in lingua inglese, non solo sulle autovetture taxi, ma anche, a titolo esemplificativo e non esaustivo, sul sito web istituzionale del Comune, negli hub trasportistici e nei punti di maggior frequentazione turistica;
- prevedere tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti;
- includere la frequenza di aggiornamento delle tariffe;
- prevedere la possibilità di applicare sconti agli utenti disabili e alle persone con mobilità ridotta (PMR) e la gratuità del trasporto di carrozzine per bambini e per disabili;
- prevedere la possibilità per le associazioni dei tassisti di stipulare accordi con soggetti terzi pubblici e privati per proporre sconti e/o forme di abbonamento.

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

Relativamente alle caratteristiche dei mezzi da adibire al servizio, l’art. 23 del Regolamento prevede requisiti generali e l’art. 24 quelli specifici del servizio taxi. A tal proposito, si ritiene opportuno, coerentemente con la necessità di procedere all’efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio (come disposto dall’art. 37, comma 2, lett. m), numero 4 del d.l. 201/2011), prevedere nel bando, a titolo esemplificativo, criteri premianti per la disponibilità di veicoli che appartengano a categorie a basso impatto ambientale, dotati di terminali di pagamento POS. Si invita poi il Comune a promuovere, con ogni possibile iniziativa, l’utilizzo di dispositivi mobili di chiamata, prenotazione e pagamento, con la possibilità di valutare il servizio reso da parte del passeggero.

Infine, sempre in riferimento al miglioramento qualitativo del servizio, si auspica l’avvio delle procedure per la definizione e adozione della Carta della qualità del servizio taxi, da condividere anche con le organizzazioni di categoria del settore, contenente standard di qualità verificabili relativi al servizio erogato, riguardanti sia veicoli che conducenti e di renderla uno strumento dinamico finalizzato al miglioramento delle relazioni con gli utenti, e non solo nei rapporti tra comune e tassisti appartenenti ai radio-taxi; la Carta dovrebbe introdurre opportuni standard di qualità misurabili (riferiti, come richiamato, a conducenti e veicoli) e definire principi, criteri e modalità di erogazione del servizio stesso.

In conclusione, l’Autorità esprime parere favorevole sullo schema di regolamento e sullo schema di bando sottoposti all’esame, condizionato all’adempimento delle prescrizioni ivi contenute con l’invito a dare seguito alle valutazioni espresse per migliorare ulteriormente l’efficacia e la qualità del servizio.

Il presente parere è trasmesso al Comune di Ravenna e pubblicato sul sito web istituzionale dell’Autorità.

3.1.2.4.3 arere n. 9 del 19 novembre 2020 – Reso al Comune di Lucca sul regolamento comunale per l’esercizio dei servizi di trasporto non di linea

L’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), nella seduta del 19 novembre 2020, premesso che:

- l’Autorità ha ricevuto dal Comune di Lucca (di seguito, anche: Comune), con nota prot. 74787 dell’1/7/2020 (prot. ART n. 9535/2020 in pari data) re-inoltrata in data 13/7/2020 (prot. ART n. 10171/2020 in pari data), richiesta di parere preventivo ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m), decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con riferimento allo schema di regolamento comunale per l’esercizio dei servizi pubblici di trasporto non di linea, che aggiorna la disciplina anche a seguito del precedente Parere ART n. 7/2018 del 27/9/2018 reso dall’Autorità;

- successivamente a tale richiesta, si è avviata una fase di interlocuzione nel corso della quale il Comune ha integrato la documentazione prodotta includendo anche lo schema di delibera di approvazione del regolamento, con le seguenti note: prot. ART n. 11125/2020 del 29/7/2020, e prot. n. 127256 del 6/10/2020 (prot. ART n. 14548/2020 del 6/10/2020). Nel corso di tale fase interlocutoria, sono stati forniti specifici chiarimenti, in particolare, relativamente ai seguenti aspetti:

- approfondimenti sulla tipologia di applicazione web e sul funzionamento del numero unico;
- modalità di effettuazione delle attività di monitoraggio del servizio;
- motivazioni riguardanti l’eliminazione dell’articolo dedicato ai requisiti per la partecipazione al bando, con particolare riferimento all’iscrizione al ruolo dei conducenti; esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Profili giuridici e regolatori

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 la gestione del servizio; detta legge, per la prestazione del servizio di 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 del servizio, i criteri per la determinazione delle tariffe, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza. Con il decreto-legge 4 luglio

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

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 "Al fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi 2 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 sul settore del servizio taxi. 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 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. 201/2011 cit.), sulla base dei principi di seguito riportati:

- 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;

- 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; - 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;

- 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).

L'Autorità, con l'Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità" del 21 maggio 2015, ha rappresentato l'esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi volte ad adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera, a distanza, ormai, di molti anni dall'adozione della legge n. 21/1992, anche tenuto conto dei recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità.

In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l'Autorità ha evidenziato, tra l'altro, l'opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all'adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l'attenzione sulla necessità di "(...) dare attuazione [da parte dei Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi".

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 intermedie da altre imprese. Infine, sulla materia, è, di recente, nuovamente intervenuto il legislatore: l'art. 49, comma 5 bis, del d.l. 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con

modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 12076/2020 (c.d. Decreto Semplificazioni) ha modificato, infatti, l'art. 8, comma 1, della legge n. 21/1992, il quale nella sua nuova formulazione dispone che "la licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono rilasciate dalle amministrazioni comunali, attraverso bando di pubblico concorso, ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità in leasing o ad uso noleggio a lungo termine del veicolo o natante, che possono gestirle in forma singola o associata".

II. Valutazioni 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 valutazioni finalizzate a migliorare la qualità e l'efficacia del servizio sullo schema di regolamento 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 valutazioni suddivise secondo le tematiche di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011 e segnatamente su:

- a. contingente/incremento del numero delle licenze taxi (art. 37, comma 2, lett. m), numero 1 del d.l. 201/2011);
- b. organizzazione del servizio taxi (art. 37, comma 2, lett. m), numero 2 del d.l. 201/2011);
- c. struttura tariffaria (art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del d.l. 201/2011);
- d. miglioramento della qualità di offerta del servizio (art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del d.l. 201/2011).

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

Con riferimento ai contenuti relativi al contingente, il Regolamento (Tabella A) conferma il numero di licenze potenziali attualmente previsto pari a 40 unità di cui n. 2 per il trasporto disabili con necessità di incarozzamento, ottemperando alla previsione della dotazione minima del 5% di taxi destinati al trasporto di utenti incarozzati, di cui all'art. 7, comma 5 lett. a) della l.r. Toscana n. 47/1991. Non risulta che vi siano procedure di prossima attivazione per la modifica di tale contingente.

L'art. 10 "La licenza e l'autorizzazione" prevede che con cadenza quinquennale venga verificato l'andamento dei servizi e proposta una eventuale integrazione del numero delle licenze. Relativamente a questo aspetto, oltre a fare riferimento ai criteri previsti all'art. 4 della delibera del Consiglio regionale Toscana n. 131 dell'1/3/1995 (avente ad oggetto l'approvazione dei criteri a cui i Comuni debbono attenersi nella redazione dei regolamenti sull'esercizio dei servizi pubblici non di linea), ai fini della determinazione del numero di veicoli da adibire al servizio taxi e di NCC e a tenere conto delle variabili socio-economico-territoriali correttamente indicate dalla delibera regionale citata, si evidenzia l'opportunità che in futuro il numero complessivo di licenze venga stimato in funzione del numero di veicoli per fascia oraria necessari a soddisfare la domanda di spostamento, articolata in termini temporali e territoriali, considerando il sistema dei trasporti dell'area e i suoi assetti futuri anche con riguardo alle forme di mobilità innovativa. Inoltre, osservando che la domanda di servizi di trasporto non di linea, nelle località a spiccata vocazione turistica come Lucca, è fortemente caratterizzata da stagionalità, si invita a prevedere licenze temporanee, maggiormente rispondenti ad un'articolazione temporale della domanda (picchi di domanda).

Si rileva, inoltre, l'utilità di rendere operativo un sistema di monitoraggio finalizzato alla rilevazione automatica dei dati di presenza in servizio delle vetture taxi, delle chiamate perse e dei tempi di attesa per gli utenti per un campione di corse rappresentative rispetto a diverse relazioni origine-destinazione nell'area e a diverse ore del giorno, giorni della settimana e periodi dell'anno. Ciò consentirebbe di valutare in maniera oggettiva l'adeguatezza dell'offerta esistente.

In linea con quanto indicato all'art. 3 della sopra citata delibera n. 131/1995, al fine di assicurare una gestione uniforme e coordinata dei servizi non di linea e per rendere ancor più accessibile la città a turisti e visitatori, vista la sua spiccata vocazione turistica, si invita a considerare la possibilità di promuovere iniziative finalizzate alla creazione di un'area di bacino comprensoriale tra comuni, anche sedi di aeroporti, porti e stazioni ferroviarie (hub trasportistici); la gestione unificata dei servizi tra comuni limitrofi comprenderebbe un'offerta complessiva del trasporto non di linea, anche in termini di numerosità di licenze taxi ed autorizzazioni NCC e di nuove tariffe comprensoriali.

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

Secondo l'art. 32 dello schema di Regolamento, il servizio viene regolato da orari di turnazione, mediante l'approvazione del "piano generale del servizio taxi", che stabilisce il numero di veicoli necessari a garantire il servizio nelle fasce orarie e nelle diverse aree di stazionamento. L'art. 24 amplia opportunamente le modalità di acquisizione della corsa: oltre alle modalità classiche (presso gli stalli, su strada, tramite radiotaxi), sono previsti anche i sistemi innovativi e competitivi per l'interconnessione fra utenti e titolari di licenza. Sono inoltre vietate clausole di esclusiva eventualmente contenute negli atti che disciplinano i rapporti fra tassisti e radiotaxi, "nella misura in cui tali atti dovessero vincolare il tassista a destinare la propria capacità operativa, in termini di corse per turno, ad ogni singolo radiotaxi". Si condivide pertanto la previsione per la quale il tassista è libero di utilizzare tutti i canali che ritenga opportuni al fine di acquisire le corse minimizzando i tempi di attesa, senza limitazioni/vincoli imposti dal Comune o, eventualmente, dagli organismi associativi dei tassisti che erogano il servizio di radio-taxi.

Per quanto riguarda il monitoraggio del servizio, già citato nel precedente paragrafo relativamente al tema della validazione ed aggiornamento del contingente, si osserva come esso sia indispensabile anche per la sua programmazione a breve-medio termine (organizzazione turni). Si evidenzia altresì come l'utilizzo delle tecnologie innovative permetta di raccogliere grandi quantità di dati, la cui elaborazione è alla base di una sistematica attività di monitoraggio che, se opportunamente condotta, permette di