

**Parere al Comune di Bergamo ai sensi dell'art. 3, comma 3, del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, sul contributo richiesto per il rilascio della licenza del servizio taxi, nell'ambito di un concorso straordinario per 8 licenze ai sensi dell'art. 3, comma 2, del medesimo decreto-legge.**

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 26 giugno 2024

premessi che:

- è pervenuta dal Comune di Bergamo (di seguito: Comune), con nota prot. n. 62549 del 22/02/2024 (acquisita al prot. ART n. 20462/2024 in data 23/02/2024), una prima richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 3, comma 3, del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (*Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici*), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136 (di seguito: d.l. n. 104/2023) con riferimento all'importo del contributo per il rilascio di 8 licenze taxi a seguito di un concorso straordinario ai sensi del comma 2 del medesimo art. 3. Con tale nota il Comune ha fornito lo schema di bando per l'assegnazione delle licenze e il documento rubricato "*Relazione tecnica recante le modalità di calcolo del contributo da versare ai fini dell'assegnazione delle licenze taxi messe a bando con concorso straordinario per l'assegnazione a titolo oneroso di n. 8 licenze taxi da assegnare ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'art. 6 della L. n. 21/1992, in coerenza con quanto stabilito dall'art. 3 c. 2 del D.L. n. 104 del 3 agosto 2023 convertito con Legge n. 136/2023*" (di seguito: Relazione tecnica);
- successivamente alla richiesta di parere è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale il Comune ha integrato la documentazione prodotta, con nota del 12/03/2024 (acquisita al prot. ART n. 26441/2024), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 29/02/2024 (prot. ART n. 22486/2024). La fase interlocutoria ha riguardato principalmente i seguenti aspetti:
  - o il numero di trasferimenti annuali di licenze taxi per tipologia, chiarendo il disallineamento all'interno della Relazione tecnica tra il numero di trasferimenti richiamati nel testo e i dati quantitativi forniti in formato tabellare;
  - o chiarimenti sulla metodologia proposta per calcolare il contributo per il rilascio delle licenze, con particolare riferimento alla modalità di stima della riduzione degli introiti e del valore delle licenze, specificando i fattori che, nell'analisi del Comune, determineranno una riduzione degli introiti e del valore delle licenze attualmente attive, fornendo dati eventualmente disponibili sulle richieste di servizio inevase, sui tempi di attesa degli utenti e sulla produttività media;
  - o la modalità di verifica del rispetto dei turni e la presenza di autovetture attrezzate per l'incarozzamento delle PMR nel contingente attuale;
- rilevata, nell'ambito dell'interlocuzione con il Comune, l'assenza di disponibilità dei dati richiesti relativamente alle richieste di servizio inevase, ai tempi di attesa degli utenti e alla produttività media, non è stata possibile alcuna valutazione finalizzata al rilascio del parere, come comunicato al Comune con nota prot. ART n. 31684/2024 del 27/03/2024;

- successivamente, il Comune ha trasmesso con nota prot. n. 210948/2024 del 14/06/2024 (acquisita al prot. ART n. 58052/2024 in pari data) i dati disponibili *“al fine di rendere possibile la [...] valutazione finalizzata al rilascio del parere preventivo”*.

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

#### **I. Inquadramento giuridico**

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

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.

Inoltre, l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, 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));
- il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato, sulla base dei principi riportati ai numeri da 1 a 4 del comma 2, dell'art. 37;
- la possibilità di ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio *“con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m)”* sopra citata (art. 37, comma 2, lett. n)).

Infine, con l'articolo 3 del d.l. n. 104/2023 il legislatore ha ulteriormente innovato la disciplina normativa del servizio prevedendo, in particolare:

- al comma 2, che *“[a]l fine di far fronte al consistente e strutturale incremento della domanda del servizio di trasporto pubblico locale non di linea, nelle more della ricognizione di cui al comma 1, i comuni capoluogo di regione, i comuni capoluogo sede di città metropolitane e i comuni sede di aeroporto sono autorizzati, in deroga alla procedura di cui all'articolo 37, comma 2, lettera m), secondo periodo, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e ai principi di cui al numero 1) del medesimo articolo 37, comma 2, lettera m), a incrementare il numero delle licenze, in misura non superiore al 20 per cento delle licenze già rilasciate, tramite un concorso straordinario per il rilascio, a titolo oneroso, di nuove licenze da assegnare ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della legge n. 21 del 1992. Il concorso straordinario di cui al primo periodo prevede, quale condizione obbligatoria per il rilascio della licenza, l'utilizzo di veicoli a basso livello di emissioni ricompresi nelle fasce 0-20, 21-60 e 61-135 g/km di CO<sub>2</sub>”*;
- al comma 3, che nel caso in cui sia bandito un concorso straordinario ai sensi del comma 2 *“[l]l contributo da versare ai fini dell'assegnazione della licenza è fissato da ciascun comune sulla base di una ricognizione*

*del valore locale di mercato delle licenze per l'esercizio del servizio di taxi. Lo schema di bando, recante l'indicazione del contributo e le modalità di calcolo del medesimo, è trasmesso all'Autorità di regolazione dei trasporti per un preventivo parere" e che "[t]rascorsi quindici giorni dalla ricezione dello schema senza che l'Autorità si sia pronunciata o abbia chiesto ulteriori elementi istruttori il comune può comunque procedere all'indizione del concorso straordinario. Il termine (...) può essere interrotto dall'Autorità per una sola volta per esigenze di approfondimento istruttorio e decorre nuovamente dal momento di ricezione del riscontro da parte del comune. Il parere interlocutorio o definitivo emesso oltre il termine di legge è privo di ogni effetto. I proventi derivanti dal rilascio delle licenze aggiuntive confluiscono in un Fondo costituito presso ogni singolo comune e sono destinati integralmente a compensare i soggetti titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi alla data di pubblicazione del bando".*

## **II. L'istruttoria condotta dal Comune**

Il Comune, come anticipato, ha trasmesso, in allegato all'originaria richiesta di parere formulata con nota prot. ART n. 20462/2024, lo schema di bando e la Relazione tecnica attraverso la quale ha illustrato i criteri di calcolo del contributo richiesto per le licenze.

Ricorrendo al concorso straordinario di cui all'art. 3, comma 2 del d.l. n. 104/2023 – che consente di *"incrementare il numero delle licenze, in misura non superiore al 20 per cento delle licenze già rilasciate"* – il Comune intende rilasciare 8 nuove licenze a titolo oneroso, considerato che il contingente attuale è composto da 41 licenze.

Al fine di pervenire a una stima del contributo per il rilascio delle licenze da assegnare, il Comune, non disponendo di dati relativi a richieste di servizio in nave, tempi di attesa degli utenti, produttività media, come chiarito nella nota contenente le integrazioni (prot. ART n. 26441/2024), ha considerato i seguenti elementi:

- a) il valore commerciale delle licenze in ambito locale;
- b) la stima della percentuale di riduzione del potenziale introito e del valore commerciale della licenza per ciascun tassista.

Ai fini della stima del valore commerciale delle licenze di cui al punto a), il Comune ha effettuato una ricognizione del valore locale di mercato delle licenze taxi esaminando 4 atti notarili di compravendita relativi al periodo 2022-2023: considerando esclusivamente l'importo di avviamento, ovvero l'importo dell'atto al netto delle quote relative a insegna e tassametro e del prezzo del veicolo, il Comune ha ottenuto un valore medio pari a 128.675 euro. Di tali trasferimenti, due sono dovuti alla cessione dopo 5 anni di titolarità e altri due al ritiro per il raggiungimento del 60° anno di età.

Per la stima della percentuale di riduzione del potenziale introito e del valore commerciale della licenza per ciascun tassista di cui al punto b), il Comune ha ipotizzato che la domanda del servizio rimanga invariata e che, in conseguenza dell'introduzione delle nuove 8 licenze, i titolari delle 41 licenze vigenti subiranno una riduzione degli introiti, stimata in misura direttamente proporzionale rispetto all'incremento dell'offerta di servizio. Sulla base di tale scelta metodologica, tramite un calcolo proporzionale, il Comune ha ottenuto che il valore delle licenze attuali a seguito dell'introduzione delle nuove licenze sarà pari a 107.666,84 euro, con una riduzione di 21.008,16 euro rispetto al valore commerciale medio. Tali risultati sono stati ottenuti moltiplicando il valore commerciale medio delle licenze vigenti, stimato pari a 128.675,00 euro, per le attuali 41 licenze e dividendo per il numero di licenze a seguito del rilascio delle nuove licenze, pari a 49.

I proventi complessivi derivanti dal rilascio di 8 nuove licenze con un contributo richiesto di 107.666,84 euro ammonterebbero a 861.334,72 euro che, distribuiti tra i 41 titolari delle licenze vigenti, configurerebbero una compensazione pari a 21.008,16 euro per ogni tassista *“colmando interamente la riduzione del valore della licenza”*.

Il Comune ha chiarito che nel contingente attuale non sono previste autovetture attrezzate per l'incarozzamento delle PMR e che la verifica del rispetto dei turni è effettuata dagli Agenti di Polizia Locale anche tramite il supporto di un'applicazione resa disponibile dal Comune di Milano e utilizzata anche dai tassisti del Comune di Bergamo.

Tuttavia, il Comune, con la nota prot. ART n. 26441/2024 del 12/03/2024, ha dichiarato di non disporre dei dati richiesti dagli Uffici relativamente alle richieste di servizio inevaso, ai tempi di attesa degli utenti e alla produttività media.

Pertanto, con nota prot. ART n. 31684/2024 del 27/03/2024, gli Uffici dell'Autorità hanno comunicato *“che l'assenza di disponibilità dei dati richiesti dagli Uffici relativamente alle richieste di servizio inevaso, ai tempi di attesa degli utenti e alla produttività media intesa come numero medio di corse effettuate per vettura taxi, non rende possibile alcuna valutazione finalizzata al rilascio del parere stesso”*.

Infine, con la nota da ultimo inviata, il Comune, nel richiedere nuovamente il rilascio del parere preventivo di cui al d.l. n. 104/2023, ha trasmesso alcuni dati sul servizio relativi al periodo marzo-aprile 2024, in esito a *“un confronto con le associazioni di categoria che si è protratto per molti mesi e che non può, al momento, produrre dati più ampi (dato medio annuo ecc...)”*. I dati forniti dal Comune, riferiti a 39 delle 41 licenze attualmente attive, riguardano il tempo di attesa per la risposta al servizio Radio Taxi (che nel 74% risulta contenuto entro 30 secondi), la media delle corse taxi giornaliere effettuate da ciascun tassista (pari a 2,47 corse/giorno), la media delle corse inevaso (pari a 25 corse/giorno).

### **III. Osservazioni dell'Autorità**

Alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune e riassunte nel paragrafo II, l'Autorità, ai sensi dell'art. 3, comma 3 del d.l. n. 104/2023, esprime le proprie osservazioni sul contributo per il rilascio delle n. 8 licenze, da assegnare a seguito del concorso straordinario ai sensi dell'art. 3, comma 2 del medesimo d.l. n. 104/2023, e sulla relativa metodologia utilizzata, con riferimento specifico alla richiesta di parere formulata con nota prot. ART n. 58052/2024 del 14/06/2024, tenendo conto di tutta la documentazione acquisita dall'Autorità.

La metodologia adottata dal Comune per determinare il contributo per il rilascio delle nuove licenze è basata sulla mera applicazione del criterio di diretta proporzionalità tra l'incremento dell'offerta di servizi taxi e la riduzione (ipotizzata) degli introiti dei soggetti attualmente titolari di licenza taxi, assunta pari alla riduzione (ipotizzata) del valore della licenza. Tale assunzione, posta a base della metodologia, e di cui nella documentazione fornita non c'è evidenza empirica, avrebbe richiesto una più ampia disponibilità di dati al fine di essere meglio indagata. Il Comune non ha poi utilizzato, ai fini della definizione del contributo, i dati sull'utilizzo (richieste inevaso e tempi di attesa) e sull'erogazione (produttività media) del servizio, solo di recente ottenuti.

Con riferimento a tali dati occorre evidenziarne, in primo luogo, il carattere limitato e parziale, in quanto si riferiscono a un periodo di tempo molto limitato (marzo e aprile 2024) e a una quota parte delle licenze attive

(seppur maggioritaria, ovvero 39 licenze su 41). Ad ogni modo, anche in considerazione dell'impegno profuso dal Comune per reperirli al fine di corroborare la richiesta del parere dell'Autorità, i dati da ultimo forniti sono stati tenuti in considerazione nell'istruttoria svolta, sebbene alcuni aspetti richiederebbero di essere meglio indagati tramite una più ampia disponibilità di dati e informazioni (quali, la durata media della corse e la distanza media coperta, l'efficacia e il rispetto dei turni), anche considerando, in particolare, il dato di produttività media giornaliera per tassista che risulta basso posto che rimangono quotidianamente inevase in media 25 richieste di servizio taxi.

Pur esprimendo ogni riserva in merito, sulla base dei dati da ultimo forniti, sui quali sussistono alcune perplessità (*supra*), parrebbe potersi dedurre che, al fine di soddisfare le chiamate inevase medie giornaliere (pari a 25) con la produttività media giornaliera per tassista indicata (pari a 2,47 corse/giorno), sarebbero necessarie circa 10 licenze. Pertanto, sulla base dei pochi e parziali dati forniti, che non consentono di effettuare valutazioni più ampie, parrebbe potersi concludere che il rilascio di 8 nuove licenze prospettato dal Comune non produrrà impatti sugli attuali titolari di licenza, in termini di riduzione degli introiti ed eventualmente del valore commerciale della licenza, in quanto le nuove licenze non sarebbero neppure sufficienti a soddisfare completamente la richiesta di servizi taxi che attualmente risulta inevasa. A conferma di tale considerazione, occorre evidenziare come i dati forniti siano riferiti al periodo di marzo-aprile 2024 mentre è possibile ipotizzare che nei mesi estivi, a causa dell'andamento stagionale dei flussi turistici, la domanda inevasa di servizi taxi risulti superiore rispetto a quella indicata dal Comune, con la conseguenza che il contingente taxi incrementato non risulterà sufficiente per soddisfarla, non generando, quindi, mancati introiti.

Alla luce di tali considerazioni, **il criterio di diretta proporzionalità tra l'incremento dell'offerta e la riduzione degli introiti/del valore commerciale delle licenze non appare ragionevole**, in quanto i dati suggeriscono che l'incremento prospettato del contingente probabilmente non sarebbe sufficiente ad assorbire la domanda inevasa e conseguentemente non inciderebbe, o quantomeno inciderebbe in misura inferiore rispetto a quanto ipotizzato dal Comune, sui ricavi e sul valore commerciale delle licenze esistenti. Sul punto, fermo restando che andrebbero sviluppate analisi più ampie sulla domanda inevasa di servizio taxi che coprano tutti i periodi dell'anno, si ritiene opportuno richiamare quanto indicato dalla norma stessa che interviene al dichiarato fine "*di far fronte al consistente e strutturale incremento della domanda del servizio di trasporto pubblico locale non di linea*": conseguentemente, l'andamento della domanda, in particolare in termini di aumento, dev'essere necessariamente preso in considerazione nella determinazione del contributo poiché costituisce la ragione strutturale della disposizione e della sua applicazione da parte del Comune.

Pertanto, pur valutando positivamente la distinzione, assunta dal Comune, tra il concetto di valore commerciale delle licenze e quello di contributo per il rilascio delle nuove licenze a titolo oneroso, che il Comune deve utilizzare per compensare i tassisti già titolari di licenza come previsto dal d.l. n. 104/2023, risulta come l'applicazione del criterio di diretta proporzionalità sopra richiamato corrisponda a ipotizzare, a domanda di servizio taxi invariata, una riduzione degli introiti e del valore delle licenze pari a circa il 16%. Tale percentuale risulta elevata considerato che i dati forniti dal Comune non sembrano supportare l'ipotesi di una riduzione pari a circa il 16% degli introiti dei tassisti e del valore delle licenze, unitamente alla circostanza per la quale essa determina una compensazione per ciascuno dei tassisti attuali pari a 21.008,16 euro che non appare adeguatamente giustificata. Infatti, la compensazione degli attuali titolari di licenza prevista dal

d.l. n 104/2023 riveste all'evidenza natura indennitaria e non remunerativa e pertanto la determinazione del contributo richiesto per il rilascio delle nuove licenze richiede altresì una valutazione in merito all'entità della compensazione riconosciuta agli attuali titolari di licenza che tenga conto dell'eventuale perdita di valore attesa delle attuali licenze in circolazione.

Sul valore commerciale delle licenze, premessa la notoria difficile reperibilità di dati relativi alle transazioni e stante l'indisponibilità di dati certificati dall'Agenzia delle Entrate, come verificato dalla stessa Autorità, valutando positivamente l'impegno del Comune nel reperire gli importi dei trasferimenti delle licenze tramite atti notarili di compravendita, il valore medio stimato dall'Ente in 128.675 euro appare significativamente influenzato dal valore di uno dei quattro trasferimenti considerati, che risulta pari a 150.000 euro, molto più elevato rispetto agli altri tre il cui valore medio è 121.666,67 euro, sulla base degli elementi resi disponibili dal Comune. Nel caso di specie non è stato possibile reperire annunci pubblicati *online* negli ultimi mesi per la compravendita di licenze taxi nel Comune di Bergamo al fine di incrementare la rappresentatività della ricognizione dei valori commerciali, ma considerata l'attendibilità della fonte utilizzata per reperire i dati, **la stima proposta dal Comune per il valore commerciale delle licenze può ritenersi accettabile.**

Pertanto, pur avendo il Comune individuato un contributo per il rilascio delle nuove licenze inferiore all'importo ottenuto tramite la "*ricognizione del valore locale di mercato delle licenze*" – al quale fa riferimento il d.l. n. 104/2023, e che può essere assunto come valore (medio) di riferimento, ma in termini di limite massimo – si ritiene che il Comune avrebbe altresì dovuto considerare l'evoluzione del quadro macroeconomico nel corso degli anni, caratterizzata, da un lato, dall'aumento dell'inflazione, e dall'altro lato, da un incremento dei tassi d'interesse che rende più oneroso l'accesso al credito per i potenziali aspiranti tassisti, scoraggiando la partecipazione al concorso. In tal senso, infatti, si ritiene che un valore del contributo poco inferiore al valore commerciale delle licenze potrebbe comportare il rischio di ridurre la partecipazione di aspiranti tassisti al concorso, con la conseguenza di vanificare l'obiettivo dell'incremento del contingente, risultando preferibile acquistare le licenze sul mercato per evitare l'alea e l'impegno connessi al bando di concorso per l'assegnazione del titolo.

Nel complesso, considerati gli elementi resi disponibili, il contributo per il rilascio delle nuove licenze stimato dal Comune, pari a 107.666,84 euro, **non può essere ritenuto ragionevole dal punto di vista metodologico e quantitativo e pertanto si ritiene che debba essere rimodulato tenendo conto delle indicazioni formulate, fissandolo a un importo significativamente inferiore rispetto al valore commerciale<sup>1</sup>**, tenendo conto della

---

<sup>1</sup> Al riguardo si richiamano: il parere n. 29/2023 rilasciato al Comune di Milano relativamente a un contributo per il rilascio delle nuove licenze, pari a 86.829 euro, che, ferme restando le assunzioni alla base della proposta formulata, è stato ritenuto, dal punto di vista metodologico, ragionevole; il parere n. 18/2024 rilasciato al Comune di Treviso con il quale il contributo per le nuove licenze stabilito dal Comune, pari a 100.000 euro, non è stato ritenuto ragionevole dal punto di vista metodologico e quantitativo e pertanto dovrebbe essere rimodulato individuando un importo inferiore rispetto alla media degli importi dell'avviamento dei quattro trasferimenti di licenza considerati, pari a 91.610 euro, suggerendo, sulla base degli elementi resi disponibili, un importo di 77.000 euro quale limite massimo per il contributo da richiedere per il rilascio delle nuove licenze; il parere n. 21/2024 rilasciato al Comune di Bologna con il quale il contributo per il rilascio delle nuove licenze stabilito dal Comune, pari a 200.000 euro, non è stato ritenuto ragionevole dal punto di vista metodologico e quantitativo indicando di rimodularlo in misura inferiore rispetto al valore medio delle licenze rilevato nel mercato locale e pari a 200.000 euro, nonché inferiore rispetto all'importo richiesto nell'ambito del bando del 2018, pari a 175.000 euro; il parere n. 35/2024 rilasciato al Comune di Pisa indicando che l'importo del contributo stabilito dal Comune in 82.800 euro non può essere ritenuto ragionevole dal punto di vista metodologico e quantitativo e pertanto si ritiene che debba essere rimodulato ponendolo a un importo inferiore rispetto al valore locale di mercato. Con riferimento al Comune di Milano si evidenzia l'interesse riscosso dal bando pubblicato <https://www.comune.milano.it/-/mobilita.-oltre-700-domande-per-il-bando-taxi.-ora-le-verifiche-tecniche-e-poi-la-prova-d-esame>. Con riferimento al Comune di Bologna si rinvia a quanto riportato sul sito

rilevante domanda inevasa da cui deriva la necessità di assegnare tutte le nuove licenze e dell'impatto sugli attuali titolari di licenza che si prospetta molto contenuto.

Infine, considerato che non risultano disponibili veicoli appositamente attrezzati per l'incarozzamento autonomo di Persone a Mobilità Ridotta (di seguito: PMR) nella flotta taxi attuale, si invita il Comune a valutare di stabilire una quota parte delle 8 licenze da rilasciare per tale tipologia di veicoli, considerato che i punteggi premianti previsti nello schema di bando potrebbero non essere sufficienti a incoraggiare la partecipazione per tale tipologia di licenze, valutando altresì la possibilità di riconoscere una riduzione del contributo richiesto in base agli oneri necessari per attrezzare adeguatamente i veicoli.

Considerate le gravi carenze emerse in termini di disponibilità di dati, a causa delle quali il Comune dispone di pochi e parziali elementi per effettuare valutazioni sugli effetti dell'introduzione delle nuove licenze, anche in relazione ai diversi periodi stagionali, **si raccomanda di prevedere nel bando appositi obblighi di trasmissione dei dati relativi (almeno) al servizio svolto (per fascia oraria e giorno della settimana) relativamente alle nuove licenze, includendo altresì dati di dettaglio sui servizi effettuati con trasporto di PMR (per fascia oraria e giorno della settimana);** su quest'ultimo aspetto, **si raccomanda al Comune di raccogliere dati che consentano di valutare l'entità della domanda di servizio taxi da parte delle PMR, anche tramite apposite indagini, considerato che al momento non risultano disponibili mezzi attrezzati per le PMR e che nel bando sono previste specifiche misure al riguardo.** Gli obblighi di trasmissione dei dati relativi al servizio svolto potranno anche essere introdotti in via sperimentale, per un periodo di tempo limitato purché sufficiente a ottenere un significativo insieme di dati da utilizzare anche al fine di valutare, successivamente al rilascio delle nuove licenze, il fabbisogno di licenze taxi eventualmente residuo, anche riferito a specifici periodi dell'anno. Si suggerisce al Comune di stipulare apposite convenzioni con i gestori di sistemi di intermediazione tra domanda e offerta di servizio taxi anche a mezzo di piattaforme tecnologiche e tramite *app* al fine di ottenere periodicamente i dati necessari, tra i quali, in particolare, quelli relativi alle richieste di servizio inevasa e al tempo di attesa degli utenti (come definito al punto 99 nelle Linee guida), nel rispetto delle normative in materia di tutela dei dati personali, in forma anonimizzata e aggregata, e di tutela della riservatezza commerciale e industriale, strutturando un sistema di monitoraggio periodico e sistematico dei dati di domanda e di offerta, anche mediante apposite campagne di verifica presso gli stazionamenti e indagini presso gli utenti. Inoltre, **si raccomanda di acquisire i dati relativi ai turni di servizio svolti tramite l'applicazione predisposta dal Comune di Milano e utilizzata dai tassisti di Bergamo,** in base a quanto emerso nell'ambito delle interlocuzioni, in modo tale da disporre di dati di offerta del servizio erogato, **rilevando la produttività media intesa come numero medio di corse effettuate per vettura taxi** che, sulla base dei dati attualmente forniti, appare bassa in termini medi giornalieri per tassista: al riguardo si suggerisce di approfondire altresì la durata media e la distanza media delle corse nonché l'efficacia e il rispetto dei turni. In tal modo, incrociando i dati di richiesta del servizio taxi e di offerta erogata, il Comune potrà disporre di elementi utili per affinare le proprie valutazioni in futuro.

\*\*\*\*\*

Alla luce delle considerazioni su esposte è reso il parere sul contributo da versare per l'assegnazione delle nuove licenze, come individuato dal Comune di Bergamo.



Il presente parere è pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità ed è trasmesso al Comune di Bergamo, per i seguiti di competenza.

Torino, 26 giugno 2024

Il Presidente

Nicola Zaccheo

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