

Parere alla Città metropolitana di Palermo sullo schema di Regolamento dell'Area metropolitana per la disciplina del servizio di trasporto pubblico mediante taxi e noleggio con conducente, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 6 dicembre 2024

premesse che:

- ha ricevuto dalla Città metropolitana di Palermo (di seguito, anche: Città metropolitana o Ente), con nota prot. n. 82450 del 15 ottobre 2024 (prot. ART n. 100657/2024 in pari data) la richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con riferimento allo schema di "Regolamento per la disciplina del servizio di trasporto pubblico mediante taxi e noleggio con conducente nei comuni compresi nell'Area metropolitana di Palermo" (di seguito: schema di Regolamento);
- aveva rilasciato alla Città metropolitana di Palermo il Parere n. 19/2023 del 12 ottobre 2023 su un precedente schema di Regolamento, approvato poi dall'Ente con deliberazione del commissario *ad acta* 14 dicembre 2023, n. 51;
- avendo rilevato, nell'ambito della successiva attività di monitoraggio, il mancato recepimento di alcune rilevanti osservazioni contenute nel suddetto Parere, l'Autorità ha attivato i propri poteri di legittimazione processuale attiva di cui all'art. 37, comma 2, lett. n), del citato decreto-legge n. 201 del 2011, impugnando il precedente Regolamento al fine di garantire la tutela dei principi di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), nn. 1-4 del medesimo decreto-legge;
- prima della definizione del giudizio, con deliberazione del commissario *ad acta* 16 maggio 2024, n. 4, la Città metropolitana di Palermo disponeva l'annullamento, ai sensi dell'articolo 21-*nonies* della L. 241/1990, del provvedimento impugnato;

esaminato lo schema di Regolamento trasmesso dalla Città metropolitana di Palermo, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Inquadramento giuridico

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

In base alla suddetta normativa, in particolare, le Regioni individuano i criteri cui devono attenersi i Comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea. I Comuni, con propri

regolamenti, individuano: il numero e tipo di veicoli da adibire al servizio, le modalità per lo svolgimento di questo, i criteri per la determinazione delle tariffe, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza.

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

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

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

regionale;

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

Riguardo a detta disciplina generale, il Consiglio di Stato - Prima Sezione consultiva ha statuito, nel recente parere n. 1427/2024 reso nell'adunanza del 9 ottobre 2024, che trattasi di *“una disciplina volta a riconoscere compiti e poteri incisivi in capo all’Autorità, in un settore che coinvolge interessi fondamentali dell’utenza, oltre che, in una prospettiva più ampia, l’interesse generale al funzionamento efficiente di un servizio che concorre a soddisfare un primario bisogno di mobilità”*.

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

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

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

e offerta non precludano a coloro che aderiscono a tali servizi di rivolgersi anche ad altri intermediari e di destinare una quota per l'esecuzione di corse intermedie da altre imprese.

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

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

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

II. Osservazioni dell'Autorità

Alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dalla Città metropolitana, l'Autorità esprime le proprie osservazioni sullo schema di Regolamento, finalizzate a migliorare la qualità e l'efficacia del servizio taxi 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, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti.

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

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

Lo schema di Regolamento è stato sottoposto all'Autorità a seguito dell'annullamento in autotutela, disposto dalla Città metropolitana di Palermo, del precedente *"Regolamento per la disciplina del Servizio di trasporto pubblico mediante Taxi e Noleggio con Conducente nei Comuni compresi nell'Area metropolitana di Palermo"*. Quest'ultimo, in considerazione del mancato recepimento di alcune rilevanti osservazioni contenute nel Parere preventivo n. 19/2023, era stato impugnato dall'Autorità innanzi al TAR del Lazio.

Preliminarmente, si osserva che dall'esame complessivo del nuovo schema di Regolamento non si riscontrano le criticità della disciplina previgente, evidenziate nel sopra citato Parere n. 19/2023 e nel successivo ricorso giurisdizionale.

In primo luogo, la metodologia per la determinazione del fabbisogno dei taxi dell'Area Metropolitana (art. 4) si basa sull'analisi di specifici fattori concernenti la domanda di mobilità e l'offerta dei servizi di trasporto nei Comuni ricadenti nell'ambito territoriale *de quo*; al riguardo sono richiamate le Linee guida dell'Autorità (punti 1-26), senza differire l'individuazione del bacino comprensoriale, la cui estensione geografica è già definita nello schema di Regolamento (cfr. punto 4 delle Premesse). Tale scelta è in sintonia con l'obiettivo di *"assicurare un livello di offerta adeguato"* (art. 37, comma 2, lett. m), n. 1 del d.l. n. 201/2011), calibrandone l'attuazione sulle esigenze di mobilità presenti nel territorio metropolitano.

Coerenti con tale assetto, nonché con le finalità di *"maggiore razionalità ed efficienza"*, sottese all'adozione di una disciplina unitaria comprensoriale (art. 4, comma 3, della legge n. 21/1992), sono le nuove previsioni regolamentari (artt. 22, comma 1, e 37, comma 1) che ampliano l'ambito geografico di riferimento per il servizio taxi. Gli operatori, infatti, possono ora svolgere l'attività in tutta l'Area metropolitana, non dovendo più iniziare ogni servizio nel comune di rilascio della licenza. Al tale proposito, il nuovo schema di Regolamento, pur garantendo agli esercenti la disponibilità di stalli nel comune di cui sono licenziatari, permette lo stazionamento in tale territorio anche ai tassisti di altri comuni dell'Area. La soluzione adottata offre agli operatori la *"maggiore libertà nell'organizzazione del servizio"* promossa dall'art. 37, comma 2, lett. m), n. 2 del d.l. n. 201/2011, nel rispetto di quanto prevede la legge n. 21/1992 riguardo allo svolgimento del servizio nelle aree comprensoriali (art. 2, commi 1 e 2). Essa è altresì conforme al duplice obiettivo di perseguire sia il *"pieno soddisfacimento del fabbisogno dell'utenza"* (art. 2, commi 1 e 3, della l.r. n. 29/1996) sia la tutela delle dinamiche competitive nell'Area metropolitana, già messa in rilievo dall'Autorità garante

della concorrenza e del mercato con il parere n. AS1819 del 17 febbraio 2022 e dal Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia con la sentenza n. 2014/2023 del 19 giugno 2023, passata in giudicato.

Con i nuovi commi da 3 e seguenti dell'art. 40 dello schema di Regolamento, si è inoltre posto rimedio alla mancata previsione di un sistema di monitoraggio periodico e sistematico dei dati di domanda e offerta, adeguato alle caratteristiche dei servizi interessati e del bacino di riferimento. La rilevanza di tale strumento investe tutti i profili considerati dall'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. n. 201/2011, per quanto concerne l'adeguamento della dimensione del contingente e dell'organizzazione del servizio all'effettiva domanda di mobilità, oltre che per le verifiche relative alla corretta applicazione delle tariffe e al rispetto degli standard qualitativi.

Risolvendo l'ambiguità della formulazione precedente, il testo dell'art. 31, comma 7, del nuovo schema di Regolamento prevede che gli operatori del servizio taxi possano offrire tariffe scontate fisse nella sola forma delle tariffe massime garantite, da addebitare nel caso in cui il costo a tassometro sia superiore. Il recepimento dell'indicazione fornita in tal senso dalle Linee guida dell'Autorità (p. 63) adegua la norma al principio della *"corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori"* esplicitato nell'art. 37, comma 2, lett. m), n. 3).

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

Le disposizioni dello schema di Regolamento che disciplinano il contingente ne stabiliscono correttamente le modalità di definizione e adeguamento strutturale, ma non prevedono misure di adeguamento temporanee nei casi di improvvisi picchi di domanda o in relazione ai flussi stagionali. A tal proposito, la recente disposizione dell'art. 3, comma 1, del d.l. 104/2023 prevede, in deroga al divieto di cumulo di cui all'art. 8, comma 2, secondo periodo, della legge n. 21/1992, la possibilità di rilasciare licenze aggiuntive per fronteggiare situazioni di *"straordinario incremento della domanda legato a grandi eventi o a eccezionali flussi di presenze turistiche"*. Dette licenze aggiuntive, *"il cui numero è determinato in proporzione alle esigenze dell'utenza"*, sono rilasciate ai soggetti già titolari di licenza, che possono valorizzarle affidandole a terzi purché in possesso dei requisiti di cui all'articolo 6 della legge n. 21 del 1992, oppure gestendole in proprio, anche secondo le modalità previste dall'art. 10 della legge 21/1992 per la sostituzione alla guida. L'istituto è utilizzabile per un limitato periodo di tempo (dodici mesi, *"prorogabili per un massimo di ulteriori dodici mesi per esigenze di potenziamento del servizio emerse dalla ricognizione dei dati di cui al primo periodo"*), e opera *"[n]elle more della ricognizione dei dati riguardanti la consistenza dei titoli abilitativi relativi agli autoservizi pubblici non di linea, connessa all'attuazione del decreto di cui all'articolo 10-bis, comma 3, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135"*. **Si invita la Città metropolitana a valutare l'opportunità di prevedere nel Regolamento la possibilità per i comuni dell'Area di rilascio di tale tipologia di licenze nei casi previsti dalla normativa citata.**

Nel diverso caso in cui si rilevi una carenza strutturale di licenze taxi, anche qualora si verifichi per un limitato periodo dell'anno, connessa ad esempio a incrementi dell'utenza riconducibili a flussi turistici "standard" che rientrano nelle medie storiche, i comuni, previa richiesta alla Città Metropolitana, possono attivare le procedure ordinarie per il rilascio di nuove licenze con validità illimitata, eventualmente modulandone il periodo di attivazione annuale (ad es. da aprile a settembre), sulla base dei principi di cui all'art. 37, comma

2, lettera m) del decreto -legge n. 201/2011 e delle Linee guida approvate dall’Autorità, cui andrà richiesto il parere preventivo previsto da tale norma. **È opportuno che tale possibilità sia espressamente prevista nel Regolamento al fine di provvedere prontamente al rilascio dei titoli nel caso si rilevino carenze di offerta periodicamente concentrati in determinati periodi dell’anno.**

L’art. 36, comma 2, dello schema di Regolamento consente a ogni comune dell’Area Metropolitana *“che non sia provvisto di servizio ausiliario di trasporto pubblico (taxi o n.c.c.)”* di bandire il concorso per il rilascio di una licenza o di una autorizzazione subito dopo l’approvazione del Regolamento, a prescindere dai parametri individuati al comma precedente (numero di abitanti, correttivi numerici variabili in funzione delle esigenze specifiche e dell’incidenza dei flussi turistici stanziali e stagionali). La disposizione richiamata parrebbe abilitare i comuni privi del servizio di trasporto pubblico non di linea al rilascio di una licenza senza tenere conto dell’art. 37, comma 2, lettera m) del decreto-legge n. 201/2011 e delle Linee guida dell’Autorità, che richiedono una specifica istruttoria finalizzata alla determinazione del contingente. La portata del richiamo, operato dalla nuova disposizione regolamentare, allo *“studio previsto al par. 1 delle Linee guida ART”* appare ambigua, in quanto sembrerebbe non condizionare l’emanazione del bando all’attività istruttoria summenzionata. **Sul punto, occorre l’inserimento di una previsione secondo cui gli esiti dell’istruttoria, che deve essere condotta dai comuni interessati, eventualmente in forma semplificata per quelli con limitata consistenza demografica (cfr. punto 3 delle Linee guida), vengano sottoposti alla valutazione della Città Metropolitana, che dovrà procedere, ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge n. 201/2011, alla richiesta di parere all’Autorità, prima dell’emanazione del bando comunale per l’assegnazione di una licenza taxi. È necessario, pertanto, modificare in tal senso il comma 2 dell’art. 36 dello schema di Regolamento o, in alternativa, espungerlo.**

Si invita, infine, a corredare il Regolamento di un Allegato, da mantenere aggiornato in occasione delle possibili variazioni, in cui siano elencati i comuni facenti parte dell’Area Metropolitana e i rispettivi contingenti taxi attivi.

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

Al fine di rafforzare la copertura del servizio nel territorio dell’Area Metropolitana, **si raccomanda di affiancare all’attuale previsione dell’art. 37 dello schema di Regolamento** - che riserva una quota parte degli spazi disponibili per lo stazionamento dei taxi, in ciascun ambito comunale, ai titolari di licenza rilasciata da altri comuni - **appositi meccanismi, come la modulazione dei turni, che assicurino che il servizio sia adeguatamente presidiato nei comuni dell’Area, in funzione delle rispettive esigenze di mobilità, con relative modalità di verifica.**

Riguardo alla previsione di misure di flessibilità, da attivare a contingente invariato, che permettono di ottimizzare la produttività del contingente, una utile soluzione è rappresentata dal taxi *sharing*. Infatti, tale strumento consente di meglio fronteggiare i picchi di richiesta anche legati a eventi straordinari e di assicurare un servizio rispondente alla domanda di trasporto anche nelle ore notturne e/o nei giorni festivi. Opportunamente, lo schema di Regolamento lo prevede all’art. 11 rubricato *“Uso collettivo del taxi”*. Tuttavia, si rileva che la relativa disciplina non è pienamente in linea con quanto indicato al punto 19 delle Linee guida, in quanto ne prevede l’attivazione *“esclusivamente per percorsi a tariffa urbana con unico luogo di destinazione”*. Anche al fine di promuovere un più ampio utilizzo di tale strumento, e di coglierne i relativi

benefici, sia economici che ambientali - quali la riduzione dei costi a carico dei singoli passeggeri e il decongestionamento del traffico veicolare - **è opportuno che la relativa disciplina regolamentare venga adeguata alle indicazioni dell'Autorità.**

La Città Metropolitana ha, infine, previsto, all'art. 34, comma 1, dello schema di Regolamento il mantenimento nella memoria del tassametro dei dati inerenti alle attività di gestione del servizio e la relativa *"trasmissione per il tramite dei Comuni, alla Città Metropolitana di Palermo per procedere alle opportune verifiche ed analisi"*. **Al fine di agevolare le attività di controllo e di non aggravare gli oneri in capo alle amministrazioni coinvolte si invita a valutare l'opportunità di prevedere un termine più ampio rispetto ai 10 giorni attualmente previsti.**

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

Con riferimento al sistema tariffario e alla relativa disciplina contenuta nell'art. 31 dello schema di Regolamento, si evidenzia come la competenza all'emanazione delle tariffe sia attribuita a soggetti diversi dal comma 4 (che menziona le amministrazioni comunali) e dal comma 5 (ove si fa invece riferimento alla Città Metropolitana). **Occorre provvedere a rimuovere tale contraddizione prevedendo univocamente che le tariffe sono definite dalla Città Metropolitana di Palermo**, in coerenza con il disegno di una regolamentazione omogenea del servizio taxi nell'intero ambito territoriale dell'Area.

Riguardo alla previsione delle tariffe predeterminate, citata nel comma 5, si rileva l'assenza della specificazione della metodologia mediante la quale possono essere definite. In proposito, **si invita ad introdurre, eventualmente in un separato comma dell'art. 31, la disciplina prevista al punto 67 delle Linee guida.**

I successivi commi 6 e 7 del medesimo art. 31 dello schema di Regolamento, prevedono la possibilità per i titolari di licenza di applicare sconti anche con riferimento alle tariffe predeterminate e la facoltà per l'amministrazione di emanare abbonamenti che prevedano riduzioni tariffarie per la generalità degli utenti. In proposito **si segnala l'opportunità di prevedere direttamente nel Regolamento specifiche riduzioni tariffarie strutturali per determinate categorie di utenti, anche demandandone la quantificazione al successivo atto di approvazione delle tariffe. Si invita, in particolare, a valutare la definizione del novero dei destinatari delle agevolazioni prendendo spunto da quanto previsto dal punto 63 delle Linee guida.**

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

Ai fini di un miglioramento degli aspetti qualitativi del servizio, rilevano anche le modalità di selezione dei titolari di licenza. Al riguardo l'art. 9 dello schema di Regolamento disciplina, tra l'altro, il contenuto del relativo bando di concorso. Si rileva che al comma 3 sono stati correttamente inseriti gli elementi di conoscenza richiesti ai candidati - con riferimento alla lingua inglese, al Regolamento e alla normativa di settore, ai luoghi di maggiore interesse turistico, alla gestione delle applicazioni di navigazione, alle tecniche di primo soccorso e alle norme comportamentali in caso di incidente - ma non è esplicitamente indicato che la selezione dovrà avvenire con concorso per titoli ed esami. **Si invita a modificare in questo senso la norma,**

inserendo tale precisazione e aggiungendo tra i contenuti del bando, elencati al comma 6, una nuova lettera che contenga l'indicazione delle materie di esame citate al comma 3.

Inoltre, riguardo ai requisiti delle autovetture elencati all'art. 11, è opportuno che il Regolamento preveda anche un'età massima dei veicoli che possono essere adibiti al servizio taxi (ad esempio 10 anni, limite che può essere diverso, ad esempio 5 anni, per i veicoli di prima immisione in servizio) e i requisiti ambientali minimi (ad esempio livello di emissioni di CO2 in termini di g/km e/o la tipologia di alimentazione elettrica e/o ibrida ecc.), nonché la presenza del sistema di climatizzazione e la dotazione del POS.

Infine, si invita a prevedere esplicitamente l'obbligatorietà della prestazione nell'ambito del bacino territoriale metropolitano.

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, è trasmesso alla Città metropolitana di Palermo e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

Torino, 6 dicembre 2024

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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