

Parere al Comune di Salerno sullo schema di bando di selezione, per titoli, per l'assegnazione di n. 10 licenze per il servizio taxi e sul regolamento comunale per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea, 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 (di seguito: Autorità), nella seduta dell'8 novembre 2019 premesso che:

- l'Autorità ha ricevuto dal Comune di Salerno (di seguito, anche: Comune), con nota prot. 166024 dell'11/9/2019 (prot. ART 10632/2019 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, relativamente allo schema di bando di selezione, per titoli, per l'assegnazione di n. 10 licenze per il servizio taxi (di seguito, anche: schema di bando), la cui procedura è stata sospesa dallo stesso Comune in data 4/9/2019, a seguito di segnalazione prevenuta da un titolare di licenza taxi, circa la mancata acquisizione del summenzionato parere, non preventivamente richiesto dal Comune;
- con la sopra citata nota Il Comune ha trasmesso anche il vigente Regolamento comunale per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea taxi e noleggio con conducente (di seguito, anche: Regolamento) approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 43 del 30/10/2018, presupposto dello schema di bando;
- successivamente a tale richiesta, tra il Comune e l'Autorità si è avviata una fase di interlocuzione che ha condotto alle integrazioni documentali trasmesse dal Comune con nota prot. n. 185568 del 9/10/2019 (acquisita al prot. ART n. 12066/2019 in pari data) e prot. n. 196356 del 24/10/2019 (acquisita al prot. ART n. 13343/2019 in pari data). In particolare, l'Autorità ha chiesto al Comune di fornire informazioni e/o dati relativamente ai seguenti aspetti:
 - organico potenziale ed effettivo delle licenze taxi e autorizzazioni noleggio con conducente (NCC) presenti nel Comune;
 - criteri e metodologia di calcolo per l'adeguamento del contingente taxi (bando per l'assegnazione di nuove licenze);
 - presenza di autovetture attrezzate per servizio per disabili gravi con obbligo di incarozzamento;
 - informazioni circa l'approvazione del Codice di Comportamento citato nel Regolamento, con individuazione di obblighi e divieti per gli operatori del settore;
 - informazioni circa l'attività della Commissione Consultiva relativamente alle attività di monitoraggio da svolgere come da disposizione regolamentare;
 - strumenti individuati e concretamente adottati a presidio della qualità del servizio (a titolo esemplificativo, adozione della "Carta della qualità del servizio");

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 e delegano agli Enti locali le relative funzioni amministrative. 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. 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:
- 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 predefinite 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 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.

II. Osservazioni dell'Autorità

Si osserva in via preliminare che dall'istruttoria è emerso che il Comune di Salerno, con deliberazione del Consiglio comunale n. 43/2018 del 30 ottobre 2018, ha approvato il "Regolamento Comunale per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea: Taxi - Noleggio con conducente", senza preventiva acquisizione del parere ART prescritto dal citato art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011.

Il Regolamento, pertanto, è stato analizzato congiuntamente allo schema di bando, costituendone necessario presupposto giuridico. Coerentemente, lo schema di bando, articolato in n. 14 articoli oltre le premesse, rinvia espressamente in più punti alla disciplina presente nel Regolamento, in particolare, nelle premesse e negli artt. 1, 2, 3, 8, 10, 11, 12, 13; quest'ultimo articolo prevede specificatamente che: *"per quanto non riportato nel presente Bando, si rinvia alle norme del Regolamento per la disciplina del servizio di Taxi e Noleggio di autovetture con conducente"*.

Pertanto, alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità esprime di seguito le proprie osservazioni, riguardanti sia lo schema di bando sia il Regolamento, riferite alle tematiche di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. n. 201/2011 e segnatamente su:

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

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

L'organico potenziale dei veicoli adibiti al servizio taxi del Comune di Salerno, determinato con Deliberazioni di Consiglio Comunale nn. 363/69, 41/70 e 643/76, consta attualmente di 40 licenze. Tutte le licenze sono effettivamente operative. Sono inoltre presenti in servizio 15 autovetture adibite al noleggio con conducente (NCC).

Lo schema di bando riporta l'indizione di un pubblico concorso per soli titoli per l'assegnazione di n. 10 licenze per l'esercizio del servizio taxi (art. 10 del Regolamento).

In via preliminare, si osserva che il bando risulta conforme agli indirizzi previsti nelle "Premesse" della DGR n. 474 del 2 febbraio 2001 per quanto riguarda i contenuti obbligatori, e cioè, criteri di preferenza, termine di presentazione della domanda e termine entro il quale deve riunirsi la commissione d'esame.

Per quanto attiene la tipologia di concorso pubblico, il bando prevede che la selezione avvenga esclusivamente per titoli anziché per titoli ed esami. A tale proposito, l'art. 1 "Normativa di concorso" rimanda alla disciplina indicata nel Regolamento e in particolare agli articoli da 10 a 15 e che risulta peraltro conforme ai contenuti del regolamento-tipo allegato alla DGR n. 474/2001 sopra citata.

Tuttavia, anche in considerazione del numero consistente di licenze messe a bando (n. 10 su un totale di n. 40) e della gratuità delle stesse, e tenuto conto delle regole di trasparenza ed efficienza alle quali sono soggette le Pubbliche Amministrazioni, **si suggerisce al Comune di valutare l'introduzione di opportune modifiche al bando prevedendo la tipologia del concorso per titoli ed esami**, che meglio si adatta alla verifica dei requisiti soggettivi, oltre che tecnico-professionali e morali, richiesti al tassista che opera costantemente a contatto con il pubblico, anche in considerazione dell'orientamento ormai consolidato dell'Autorità in materia di bandi per licenze taxi (cfr. pareri Art n. 8/2018 e n. 1/2019).

Sul tema specifico dell'individuazione del contingente di nuove licenze da assegnare, il Comune ha fatto riferimento all'art. 4 del Regolamento, ai criteri di cui alla DGR n. 474 del 2 febbraio 2001 e alle risultanze dell'analisi commissionata al Laboratorio di analisi di sistemi di trasporto del Dipartimento di ingegneria civile dell'Università di Salerno, finalizzata alla definizione e alla quantificazione della domanda di spostamento in taxi nella città di Salerno.

I criteri e i fattori da considerare per la determinazione del contingente, previsti dalla sopra citata DGR 474/2001, sono: l'offerta relativa alle altre modalità di trasporto pubblico, la popolazione (quantità, età, distribuzione territoriale), le attività produttive, i servizi socio-sanitari, le strutture scolastiche, i servizi sportivi, culturali, ricreativi, le strutture religiose, l'offerta e le presenze turistiche. Al successivo articolo 4 la DGR ribadisce che "il numero e il tipo delle autovetture [...] da adibire al servizio taxi [...] è stabilito [...] in modo da soddisfare la domanda effettiva, tenendo conto del rapporto tra numero di taxi e residenti, dei flussi turistici e dei fattori che influenzano la domanda".

Come sopra evidenziato, il contingente del servizio taxi del Comune di Salerno, determinato con le Deliberazioni di Consiglio Comunale citate, consta attualmente di 40 licenze, attualmente tutte operative. Rispetto a una popolazione di 133.364 abitanti censita al 1.1.2019, operano attualmente 3,0 taxi per 10.000 abitanti (densità delle licenze taxi).

Da quanto emerge dalla documentazione a corredo della richiesta di parere, la procedura volta all'assegnazione di nuove licenze avrebbe tratto origine dalla richiesta pervenuta nel 2017 dalla cooperativa di radiotaxi CO.TA.SA. srl (nota prot. n. 10157 del 20 gennaio 2017) di bandire un nuovo concorso per il rilascio di licenze taxi; a supporto di tale istanza, la cooperativa avrebbe evidenziato il previsto aumento dell'operatività dell'aeroporto "Costa D'Amalfi" che avrebbe reso opportuno l'aumento dell'offerta di nuovi taxi, osservando che già nell'ultimo decennio, si era registrato un notevole aumento di richieste di corse taxi dovuto alla crescita delle presenze turistiche nella città senza che vi fosse stata un'adequata risposta.

Lo studio commissionato dal Comune all'Università di Salerno, finalizzato ad acquisire evidenze oggettive per definire l'aumento del contingente taxi, ha sviluppato tre distinti approcci (metodo "provincia di Roma", metodo per analogia, analisi di cluster), che considerano variabili trasportistiche e/o socio-economiche diverse per la stima del numero di licenze ottimale da rapportare alla popolazione del Comune di Salerno. In particolare, il primo modello è di tipo parametrico e considera variabili come la popolazione, il numero di spostamenti effettuati nelle ore di punta, i flussi turistici, l'offerta di trasporto pubblico, la presenza di nodi logistici (porti, aeroporti e stazioni ferroviarie) e di attrattori (ospedali e/o case di cura), mentre gli altri due tendono a derivare il fabbisogno di licenze attraverso la comparazione di *cluster* identificati sulla base di variabili testate come esplicative attraverso analisi di regressione (classe dimensionale in termini di popolazione, presenze turistiche, presenza di aeroporti). I risultati di tali analisi, differenziati in base al metodo utilizzato ed agli scenari considerati, forniscono un *range* di fabbisogno di nuove licenze compreso tra un minimo di 9 e un massimo di 32 (come differenza tra il contingente attuale e il numero ottimale individuato).

Ipotizzando lo scenario più prudente ed il metodo ritenuto più affidabile, il Comune ha quindi preso in considerazione un *range* da 9 a 12 nuove licenze taxi, approvando, una volta acquisito il parere favorevole della Commissione Consultiva, un bando (poi sospeso) per 10 licenze.

Tutto ciò premesso, si esprimono le seguenti considerazioni.

Si osserva, innanzitutto, che il Comune ha opportunamente basato la propria decisione su evidenze quantitative risultanti da modelli (almeno quello parametrico) che hanno considerato fattori da ritenersi rilevanti

allo scopo, come anche evidenziate in precedenti pareri dell’Autorità, oltre che in buona parte corrispondenti a quelli indicati nella DGR n. 474/2001. Si ritiene tuttavia non condivisibile l’esclusione dell’aeroporto di Salerno-Costa d’Amalfi dall’ambito dei nodi logistici che influenzano la domanda di taxi per il solo fatto che esso non è ubicato nel comune di Salerno, senza avere invece valutato che la generazione da parte di un aeroporto dei flussi di mobilità si misura in genere su un bacino di utenza più ampio (c.d. *catchment area*). Così come nel caso della stazione AV, questa invece considerata nel modello, si tratta di infrastrutture che fungono da porte di accesso per il Cilento, la Costiera amalfitana e Matera (città della cultura europea 2019), tutte località di elevato valore turistico, e che proprio per tale motivo possono influenzare significativamente la domanda di servizi taxi nei prossimi anni.

Al fine di stabilire l’ordine di grandezza del nuovo fabbisogno da determinare possono contribuire anche alcuni dati comparativi sul numero di licenze per numero di abitanti (indicatore di densità o di offerta delle licenze taxi). A tale riguardo, è possibile confrontare la densità di taxi nel comune di Salerno con quello di campioni di comuni italiani comparabili, sulla base degli ultimi dati Istat disponibili (Mobilità Urbana, anno 2017), per popolazione e vocazione turistica, peraltro elemento principale avanzato dal comune a giustificazione dell’incremento del contingente. Il valore per Salerno, riferito al contingente attuale di 40 taxi, è pari a 3,0 licenze per 10.000 abitanti (su dati della popolazione al 2019). Se si effettua la comparazione con un campione omogeneo per vocazione turistica (misurata dal numero di presenze turistiche/giorno e da altre caratteristiche, come rilevato da ISTAT, Movimento turistico in Italia, anno 2017), il valore medio ammonta a 3,9, che applicato al comune di Salerno comporterebbe un contingente di 52 licenze (+12 rispetto al contingente attuale). Considerando ulteriormente un sotto-campione, omogeneo anche in relazione alla dimensione in termini di popolazione (comuni tra 100.001 e 200.000 abitanti tra i quali ricade il comune di Salerno ed esclusi i capoluoghi di regione), oltre che alle presenze turistiche, si ottiene un valore più basso, pari a 3,2, corrispondente ad un contingente di 43 licenze (+3 rispetto a quelle attuali)¹.

Tuttavia, corre l’obbligo di evidenziare, in via preliminare, che il limite principale delle metodologie sopra citate è quello di basarsi su dati di domanda effettiva e di non tener conto della domanda potenziale e prospettica, nella sua articolazione territoriale e temporale, alla luce sia dei fattori sopra rappresentati, sia dell’evoluzione delle nuove forme di mobilità e dell’operatività degli *hub* logistici, dove questi ultimi hanno in particolare una capacità generativa dei flussi di mobilità.

In generale, poi, 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 es., turnazioni integrative, sostituiti alla guida), può ridimensionare l’esigenza di aumento del contingente taxi. Per le stesse esigenze di flessibilità, qualora i flussi turistici abbiano picchi stagionali (avendo classificato Salerno come un comune a valenza turistica, anche in base ai dati Istat consultati), possono essere attivate in aggiunta licenze temporanee, come previste dallo stesso Regolamento comunale (art. 4, comma 3).

Un altro limite delle analisi di cui sopra è costituito dal riferimento a fattori di domanda e offerta del solo comune di Salerno, senza alcuna valutazione del bacino di mobilità nel quale è inserito il comune stesso. L’Autorità, nell’Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento del 2015, ha auspicato la revisione del concetto di territorialità, proponendo l’ampliamento dell’ambito di gestione dei servizi attualmente incardinato sulle aree comunali.

Si ritiene pertanto necessario che il Comune adegui il contingente attuale tenendo conto oltre che dei dati modellistici e comparativi, anche degli scenari prospettici, ancorché caratterizzati da tendenze non univoche.

¹ Il sotto-campione considerato è composto dai seguenti Comuni:

Siracusa, Perugia, Ancona, Bergamo, Brescia, Parma, Vicenza, Modena, Latina, Sassari, Taranto, Ferrara, Forlì, Prato e Reggio Emilia.

Tuttavia, allo stato – preso atto delle risultanze dello studio commissionato dal Comune e delle stime comparative sopra riportate – si ritiene adeguato, per le esigenze di breve periodo, procedere con l’assegnazione di n. 10 nuove licenze.

Sulla base di dati sulla domanda effettiva e potenziale, anche attingendo alle fonti indicate al successivo paragrafo 2, il Comune dovrebbe essere messo in grado di adottare una metodologia che, oltre a fondarsi sulle variabili socio-economico e territoriali di cui alla stessa DGR n. 474/2001, stimi il numero complessivo di licenze in funzione del numero di veicoli per fascia oraria oltre che per abitanti residenti e per abitanti presenti, compresi turisti, considerando il sistema delle infrastrutture e dei trasporti dell’area e i suoi assetti futuri con riguardo sia al prossimo aumento di operatività dell’aeroporto di Salerno-Costa d’Amalfi, sia allo sviluppo di forme di mobilità innovativa (servizi di trasporto “a chiamata”, servizi di mobilità condivisa e, in generale, i servizi forniti dalle piattaforme tecnologiche), non dimenticando di considerare altresì le autorizzazioni NCC operative. Sarebbe pertanto opportuno che le citate analisi da avviare fossero estese, previo accordo secondo gli strumenti consentiti dalla legge, anche ai comuni contermini considerando in particolare il bacino di riferimento dell’aeroporto.

I risultati del monitoraggio della domanda taxi, entro 1 anno dall’attivazione delle nuove licenze taxi e la nuova **metodologia da sviluppare, indispensabile per valutazioni di medio-lungo periodo, dovrà essere comunicata a questa Autorità.**

Fermo restando quanto sopra, è emerso, altresì, che nessuna delle n.40 licenze taxi e delle n. 15 autorizzazioni NCC presenti nel Comune risultano utilizzare veicoli attrezzati con apposite pedane per utenti disabili. Lo schema di bando prevede, all’art. 6, che tra i titoli valutabili vengano attribuiti n. 2 punti al veicolo attrezzato per disabili; mentre il Regolamento prevede all’art. 4 che la Giunta comunale stabilisca *“la percentuale minima di vetture, rispetto al totale, da destinare al trasporto di portatori di handicap”*, così come disposto dall’art. 14 della l. n. 21/1992 che prevede che i comuni stabiliscano il numero di veicoli da attrezzare per il trasporto di soggetti portatori di handicap di particolare gravità.

In assenza di una specifica normativa regionale sul contingente minimo di taxi che deve essere attrezzato per accogliere anche utenti disabili gravi con obbligo di incarozzamento e in continuità con l’orientamento consolidato dell’Autorità in materia, **si rileva la necessità che il Comune stabilisca la percentuale da riservare a tale tipologia di utenza, di cui dovrà tenere conto il bando di assegnazione delle nuove licenze.**

Sulla tipologia di licenze, si segnala, infine, che nessuna di quelle previste nel bando risulta essere riferibile a veicoli a basso impatto ambientale. L’art. 6 dello schema di bando prevede che la Commissione di concorso assegni i titoli con i relativi punteggi all’*“Utilizzo del veicolo”* prevedendo, a tal fine, una elencazione di tipologie di autovetture (emissioni euro 6, emissioni euro 5, Hybrid, metano o gpl, attrezzata per disabili). A tal proposito, per contribuire agli obiettivi della legislazione europea in termini di riduzione delle emissioni inquinanti (CO2) degli autoveicoli per i prossimi anni e in continuità con l’orientamento consolidato dell’Autorità in materia, **si invita il Comune a valutare l’opportunità che nello schema di bando di concorso sia previsto che l’utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale costituisca un requisito di partecipazione piuttosto che un mero titolo valutabile, modificando conseguentemente la disposizione regolamentare in materia di requisiti per l’assegnazione delle licenze taxi.**

In considerazione di quanto sopra espresso, **si esprime parere favorevole alla assegnazione di 10 nuove licenze taxi stabilendo quante di esse debbano essere assegnate a veicoli attrezzati per accogliere anche utenti disabili con necessità di incarozzamento.**

Conseguentemente, si rende necessario tenere conto delle osservazioni sopra riportate in relazione alle disposizioni regolamentari. A tale riguardo, rilevano l’art. 4 del regolamento (*“Determinazione del numero e tipo dei veicoli”*), che al comma 4 prevede che *“la Giunta Comunale, sentita la Commissione Consultiva, stabilisce la percentuale minima di vetture, rispetto al totale, da destinare al trasporto di portatori di handicap e il contributo finanziario per l’attrezzatura del veicolo”* e l’art. 30 (*“Trasporto soggetti portatori di handicap”*), che al comma 2, aggiunge che *“i titolari di licenza taxi o di autorizzazione N.C.C. possono adattare il veicolo secondo le norme vigenti, per il trasporto di soggetti portatori di handicap”*.

Al fine di garantire il diritto alla mobilità anche degli utenti disabili con necessità di incarrozzamento, si rendono pertanto necessarie opportune modifiche regolamentari che fissino tempi certi e modalità attuative per la quantificazione di tale specifico contingente.

Quanto al tema della sostenibilità ambientale e in relazione a quanto prescritto precedentemente, si suggerisce di **valutare l'opportunità di modificare l'art. 20 del regolamento** ("Caratteristiche dei veicoli") - che al comma 1, lettera d), prevede che gli autoveicoli siano "muniti di marmitta catalitica o di altri dispositivi atti a ridurre scarichi inquinanti, rispondenti ai requisiti previsti dal D.M. 15/12/1992, n. 572" - al fine di integrarlo con i riferimenti a tipologie di autoveicoli, a titolo esemplificativo, alimentate a benzina euro 6, diesel euro 6d-temp, metano, ibride o elettriche.

Ai fini di promuovere il ricambio dei veicoli e disporre così di un parco taxi con caratteristiche sempre meno inquinanti, si invita il Comune a prevedere ogni utile iniziativa allo scopo; per rendere sostenibile la diffusione di veicoli elettrici e favorirne lo sviluppo, si suggerisce inoltre di implementare l'infrastruttura della rete elettrica su suolo pubblico, promuovendo l'installazione delle colonnine di ricarica elettrica anche presso i posteggi taxi.

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

I principali aspetti organizzativi del servizio presenti nel Regolamento, che si ritengono meritevoli di adeguamento, sono disciplinati negli articoli 19 ("*Sostituzione alla guida*") e 33 ("*Servizio di radio taxi ed applicazioni web*").

Tali aspetti hanno inevitabile incidenza sul servizio anche dei nuovi titolari delle licenze che saranno assegnate con il bando il cui schema forma oggetto del presente parere.

Relativamente all'art. 33, si rileva, in particolare, che esso appare limitato agli aspetti organizzativi del solo servizio radio taxi. L'articolo citato, pur specificando correttamente, al comma 6, il "*divieto che negli atti convenzionali degli organismi di gestione dei radio taxi siano inserite clausole che impongano ai non aderenti l'impossibilità di accedere al servizio e agli aderenti di acquisire le proprie corse esclusivamente tramite i predetti organismi e che impediscano l'utilizzo contestuale di altri radio taxi o di sistemi innovativi non legati alle tradizionali centrali radio*", non contempla la possibilità di acquisizione delle corse attraverso modalità innovative – quali quelle fornite dalle applicazioni web che utilizzano piattaforme elettroniche per l'interconnessione tra i passeggeri e i titolari di licenza – con vantaggio sia per l'utente, in termini di maggiore trasparenza del costo della corsa, diminuzione dei tempi di attesa, affidabilità del servizio, sia per il titolare di licenza, in termini di aumento del numero di corse, diminuzione dei percorsi a vuoto, fidelizzazione del cliente.

Si ritiene pertanto **necessario riformulare il citato art. 33 del Regolamento laddove fa riferimento al servizio radio-taxi inserendo specifiche previsioni volte a promuovere lo sviluppo di sistemi innovativi e aperti che consentano l'interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi, senza vincoli.**

Si precisa che tali modalità di richiesta del servizio non devono limitare ulteriori sviluppi ed efficientamenti dello stesso, condizionando 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 dalle Regioni o, eventualmente, da organismi associativi dei tassisti che erogano i servizi di radio-taxi. Si evidenzia la necessità di verificare che gli organismi che erogano servizi di radio-taxi non impediscano o limitino l'acquisizione delle corse da parte del tassista tramite altre modalità.

Si evidenzia, inoltre, come l'utilizzo delle citate 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 programmare, gestire e valutare l'erogazione del servizio, in un'ottica di maggiore efficienza ed efficacia. A titolo esemplificativo e non esaustivo si indicano i seguenti dati utili a costruire indicatori di offerta da considerare per valutare l'adeguatezza del contingente taxi e l'organizzazione temporale e territoriale del servizio: nr. vetture taxi in servizio per periodo giorno/settimana/anno, tempi medi di attesa per il servizio (tra la chiamata, secondo diverse modalità, e la disponibilità della vettura-taxi), durata e territorialità o extraterritorialità (entro o fuori i confini comunali) della corsa. Per tali finalità e con riferimento a quanto già indicato al paragrafo 1 in merito all'analisi dei fabbisogni specifici di domanda per i prossimi anni,

si ritiene pertanto opportuno prevedere l'acquisizione, nel rispetto della normativa in materia di tutela della riservatezza commerciale e industriale, di dati e informazioni in forma anonimizzata sulle modalità di erogazione dei servizi taxi desumibili dagli stessi sistemi o piattaforme.

Inoltre, relativamente alla facoltà per i titolari di licenza di farsi sostituire da sostituiti alla guida, anche in caso di turnazioni integrative, che dunque potrebbero essere esplicitamente previsti, si segnala **la necessità di aggiornare la formulazione del comma 1 dell'art. 19 ("Sostituzione alla guida")**, specificando che la sostituzione è possibile da parte di soggetti che abbiano "i requisiti di professionalità e moralità richiesti dalla normativa vigente".

Infine, si **evidenzia la necessità di promuovere il taxi ad uso collettivo (taxi sharing)**, inserendo nel Regolamento una apposita disposizione, incentivandone l'utilizzo e pubblicizzandone i percorsi, 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.

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 rileva **la necessità di assicurare una corretta, trasparente e adeguata pubblicizzazione delle tariffe**, attraverso la modifica dell'art. 31 del Regolamento, suggerendo al riguardo che sia prevista la pubblicazione del "tariffario", inclusivo di tutte le componenti del sistema tariffario vigente e delle principali condizioni di trasporto, tradotto almeno in lingua inglese, non solo nelle 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 già indicato al paragrafo 1.1, ai fini di un miglioramento dell'aspetto qualitativo relativamente ai criteri selettivi di accesso alla professione di tassista, si suggerisce al Comune di **rivedere la tipologia di concorso pubblico prevedendo che la selezione avvenga per titoli ed esami** definendo i criteri di attribuzione dei punteggi della prova di esame, i relativi criteri di valutazione e la soglia minima per il superamento della stessa. A tal fine, si elencano di seguito le materie d'esame che occorrerebbe prevedere nel bando: disposizioni normative comunali, regionali, nazionali di settore; toponomastica, percorsi, itinerari e conoscenza dei principali luoghi di interesse pubblico e turistico e infrastrutture principali del territorio; lingua inglese obbligatoria (altre lingue eventuali); applicazioni innovative ICT; tecniche di primo soccorso e nozioni comportamentali in caso di incidente.

Dall'esame dello schema di bando si rileva poi che all'art. 2 "Requisiti e condizioni per l'ammissione al concorso" non è compresa la lingua inglese, inclusa invece come titolo valutabile insieme ad altre lingue straniere nell'ambito dell'art. 6 "Titoli valutabili e criteri". Considerata la vocazione turistica della città di Salerno, **si ritiene necessario che la documentata conoscenza dell'inglese, costituisca uno dei requisiti di partecipazione previsti dall'art. 2, integrando conseguentemente lo schema di bando e il Regolamento.**

Infine, l'art. 6 del bando "Titoli valutabili e criteri di attribuzione del punteggio" prevede che la Commissione assegni le licenze sulla base di una graduatoria riportante un punteggio massimo di 30 punti, sulla base di un elenco di n. 8 titoli valutabili con relativi punteggi. Se si concorda poi con le indicazioni fornite al paragrafo 1, **si ritiene che il titolo n. 5 "Utilizzo del veicolo", prevedendo una elencazione di tipologie di veicoli (emissioni euro 6, emissioni euro 5, Hybrid, metano o gpl, attrezzata per disabili), possa essere eliminato e conseguentemente rimodulati gli altri titoli.**

Gli articoli dello schema di bando rimandano ai corrispondenti articoli del Regolamento: art. 10 ("Concorso per l'assegnazione delle licenze e autorizzazioni") e art. 11 ("Bando di concorso").

Si evidenzia pertanto l'opportunità di modificare conseguentemente anche gli articoli citati prevedendo la tipologia di concorso per titoli ed esami.

Inoltre, ai fini di un miglioramento della qualità del servizio offerto, non risultando ad oggi ancora approvata la Carta dei Servizi taxi di cui all'art. 41 del Regolamento, né il Codice di comportamento che individua gli

obblighi per gli operatori, di cui all'art. 40, **si reputa opportuno che il Regolamento sia integrato prevedendo modalità e tempistiche certe di adozione di tale Carta dei servizi e del Codice citato.**

Relativamente alle attività di monitoraggio, stante quanto comunicato dal Comune rispetto al mancato esercizio delle funzioni di comitato permanente di monitoraggio assunte dalla Commissione Consultiva ai sensi dell'art. 34, comma 4, del Regolamento, **si ritiene opportuno che la Commissione Consultiva si attivi a tal fine.**

Relativamente alla vigilanza e controllo sul rispetto del Regolamento stesso (art. 39), **si reputa opportuno che sia prevista nel Regolamento una procedura di segnalazione dei reclami da parte degli utenti, indicando una casella di posta elettronica e/o un numero telefonico (anche non dedicati) da riportare nel "tariffario", che andrà esposto in modo visibile sulla vettura.**

Infine, in linea con la diffusione delle nuove tecnologie digitali e coerentemente con quanto precedentemente descritto, si evidenzia, al fine di semplificare e facilitare l'accesso al servizio, **l'opportunità di promuovere l'utilizzo di tali tecnologie innovative, per accedere attraverso l'utilizzo di un dispositivo mobile (smartphone o tablet), ai servizi di chiamata, prenotazione e pagamento (anche anticipato per tratte con tariffe predeterminate e omnicomprendenti), con la possibilità per l'utente di valutare il servizio reso (feedback).**

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

Torino, 8 novembre 2019

Il Presidente
Andrea Camanzi

(documento firmato digitalmente
ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i.)