

Audizione del Presidente dell’Autorità, Andrea Camanzi

Conversione in legge del DL 143/2018:

Disposizioni urgenti in materia di autoservizi pubblici non di linea - AC. 1478

Mercoledì 16 gennaio 2019, ore 15.30

Onorevole Presidente, Onorevoli Deputati,

insieme ai colleghi Barbara Marinali e Mario Valducci, siamo lieti di rispondere alla convocazione dell’Autorità in relazione alla conversione del decreto legge 29 dicembre 2018, n. 143, recante disposizioni urgenti in materia di autoservizi pubblici non di linea.

Il decreto legge all’esame del Parlamento reca alcune modifiche di dettaglio alla disciplina degli autoservizi pubblici non di linea. L’intervento è stato motivato, tra l’altro, dall’esigenza di far fronte alla fine della moratoria della riforma del 2008, *ex lege* fissata al 31 dicembre 2018, che ha previsto significativi limiti allo svolgimento dell’attività di noleggio con conducente.

Le ragioni che hanno spinto il Governo a intervenire sulla materia, e la *ratio* delle relative previsioni sono condivisibili. Tuttavia, l’articolato normativo non affronta tutte le tematiche di settore rilevanti. Soprattutto, esso non coglie la necessità di quella visione più ampia, collegata all’evoluzione della mobilità urbana ed extra-urbana, pubblica e privata, e soprattutto ai benefici per l’utenza, che l’Autorità aveva segnalato con proprio atto del 21 maggio 2015 *“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”*.

La legge di conversione potrebbe, quindi, costituire la sede per dare organicità e maggior valenza alle previsioni del decreto legge, secondo quanto già segnalato nell’atto sopra citato. Si tratta – è bene evidenziarlo – di adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico, segnato dall’incremento e dalla diversificazione dell’offerta e della domanda di servizi di mobilità, favoriti soprattutto dall’innovazione tecnologica. Tutto ciò, tenendo ovviamente conto delle differenze fra servizio di taxi e di noleggio con conducente, che persistono.

Come già segnalato a suo tempo dall’Autorità, è necessario, da un lato, eliminare una serie di vincoli che gravano sul servizio di taxi. Tra questi, ad esempio, il divieto per i titolari di licenza di praticare sconti alla clientela, il divieto di cumulo di più licenze, i vincoli previsti in alcuni atti convenzionali degli organismi di gestione dei c.d. radio-taxi che impongono agli aderenti di acquisire le proprie corse esclusivamente tramite la cooperativa o il consorzio di riferimento, o che vietano l’utilizzo di sistemi innovativi non legati alle tradizionali centrali radio.

È, inoltre, necessaria una revisione del concetto di “territorialità” comunale, in favore di un più duttile ed efficiente concetto di “bacino ottimale di gestione” dei servizi di taxi e noleggio con conducente, che tenga conto degli aspetti non solo di natura economica, ma anche culturale e turistica dei territori, nonché di una più idonea allocazione delle funzioni amministrative relative al fabbisogno numerico di vetture. Similmente a quanto avvenuto in altri settori dei servizi pubblici locali, la concreta individuazione di tali bacini ottimali di gestione potrebbe essere rimessa alle Regioni, o eventualmente a più Regioni su loro intesa, nel rispetto del riparto costituzionale delle competenze.

Ineludibile infine, ad avviso dell’Autorità, nella visione ampia innanzi suggerita, la specifica disciplina dei servizi di intermediazione offerti tramite piattaforme tecnologiche e dei requisiti del conducente, specie quando questi sia un prestatore occasionale di servizi. Disciplina rimessa dal decreto legge in esame alla fonte regolamentare.

Tali osservazioni sono state ribadite nel parere che l’Autorità ha reso il 15 dicembre 2017 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sullo schema di decreto interministeriale recante disposizioni urgenti in materia di disciplina di autoservizi pubblici non di linea, di cui all’art. 2, comma 3, del decreto legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73.

\*\*\*

Ferma dunque l’esigenza di un più ampio ripensamento della materia, si formulano di seguito alcune osservazioni sulle previsioni contenute nelle disposizioni in esame.

In primo luogo, esso ha introdotto la possibilità per gli utenti di prenotare servizi di noleggio con conducente, non solo presso la rimessa, ma anche presso la sede operativa, e mediante l’utilizzo di strumenti tecnologici (articolo 1, comma 1, lettera c), punto 4). Tale previsione costituisce un primo passo verso la rimozione di vincoli ultronei all’esercizio delle

attività di noleggio con conducente.

Tuttavia, subito dopo, la disposizione in commento conferma l'obbligo per il conducente di iniziare e terminare ogni singolo servizio presso le rimesse. Si introduce, poi, una deroga a tale obbligo (articolo 1, comma 1, lettera d), punto 4-bis), ancorata alla circostanza che siano state registrate più prenotazioni sul foglio di servizio già al momento dell'uscita dalla rimessa.

Al riguardo, l'Autorità ritiene preferibile sopprimere del tutto l'obbligo del rientro in rimessa per ogni singolo servizio al fine di superare ingiustificati vincoli all'attività, che generano intuibili inefficienze sul piano economico, ma anche esternalità negative, ad esempio di tipo ambientale.

Inoltre, tale deroga, per come essa è strutturata, svincola i benefici derivanti dalla possibilità, introdotta dal decreto legge in esame, di prenotare il servizio anche tramite piattaforme tecnologiche o altri sistemi di comunicazione, in quanto elimina l'immediatezza dell'intermediazione fra domanda e offerta consentita da questi strumenti.

Per quanto concerne la dimensione territoriale del servizio, è da valutare positivamente l'introduzione della possibilità per il vettore di disporre di ulteriori rimesse nel territorio di altri Comuni della medesima Provincia o area metropolitana in cui ricade il territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione (articolo 1, comma 1, lettera b), sebbene, come anticipato, l'Autorità sia dell'avviso che occorra una revisione in radice del concetto di "territorialità".

In relazione, poi, all'istituzione del registro informatico pubblico nazionale dei titolari di licenza per servizio taxi e delle imprese titolari di autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente, l'Autorità esprime una valutazione positiva, come peraltro già rappresentato nel richiamato parere reso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Solleva, piuttosto, perplessità il divieto di rilascio di nuove autorizzazioni per i servizi di noleggio con conducente a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto legge in esame sino alla piena operatività dell'archivio informatico (articolo 1, comma 6). Tale disposizione, ad avviso dell'Autorità, rischia di restringere indebitamente il confronto concorrenziale e la libertà d'impresa, con ripercussioni negative sui fruitori del servizio stesso, e non appare corroborata dall'esigenza di salvaguardare interessi meritevoli di tutela. Sul punto si segnala, pertanto, l'opportunità di espungere la previsione normativa di cui trattasi.

Il decreto legge, inoltre, demanda (articolo 1, comma 3) a un decreto ministeriale la disciplina delle specifiche tecniche e delle modalità di iscrizione al Registro informatico pubblico nazionale ed a un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (articolo 1, comma 8) la disciplina dell'attività delle piattaforme tecnologiche di intermediazione fra domanda e offerta di autoservizi pubblici non di linea.

Giova, al riguardo, ricordare che entrambe le materie interessano l'esercizio di competenze che il Parlamento ha già attribuito all'Autorità con la legge istitutiva in materia di qualità e innovazione tecnologica nel servizio taxi e che, quindi, l'Autorità è nella posizione di poter esprimere un proprio parere, ove eventuali previsioni della legge di conversione in discussione lo prevedano.

\*\*\*

Desidero infine ringraziare, anche a nome dei Colleghi, il Presidente e gli Onorevoli componenti della Commissione per l'attenzione che ci hanno riservato. Rimango insieme a loro, a disposizione della Commissione per rispondere alle richieste di precisazione e di approfondimento.

\*\*\*

**Allegati:**

- Atto di segnalazione del 21 maggio 2015;
- Dati economici sui servizi di taxi e di noleggio con conducente, aggiornati al 31 dicembre 2017 (estratto dal Quinto rapporto annuale dell'Autorità al Parlamento).

- PAGINA BIANCA -



**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**

**1. Finalità, oggetto e struttura**

Il recente diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo alla mobilità delle persone ha avuto effetti significativi sia sulla domanda e sui comportamenti degli utenti, che sul fronte della offerta dei servizi di trasporto locale non di linea. Il fenomeno pone in evidenza l'opportunità di regolare le piattaforme tecnologiche che svolgono attività di intermediazione tra domanda e offerta (qui denominati "servizi tecnologici per la mobilità" o STM) e di rimuovere alcuni vincoli connessi con lo svolgimento del servizio di taxi e di noleggio con conducente (di seguito NCC). Al riguardo l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito Autorità) intende fornire prime indicazioni con l'obiettivo di promuovere la concorrenza e garantire adeguati livelli di qualità ed efficienza dei servizi di autotrasporto di persone non di linea.

Le indicazioni di seguito illustrate sono state approvate dal Consiglio dell'Autorità nella seduta del 21 maggio 2015 nell'esercizio delle funzioni di segnalazione al Governo e al Parlamento di interventi legislativi correlati alla evoluzione del settore dei trasporti. A base dell'atto si pongono l'art. 37, comma 2, lettera m), del decreto legge 6 dicembre 2011 n. 201 convertito con modificazioni con legge 21 dicembre 2011, n. 214, istitutivo dell'Autorità di regolazione dei trasporti, e sue successive modificazioni ed integrazioni, e l'art. 2, co. 6 e 12, della legge 14 novembre 1995, n. 481, recante "Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità".

Le proposte di modifica normativa conseguenti alle indicazioni dell'Autorità hanno ad oggetto esclusivamente la legge 15 gennaio 1992, n. 21 recante "Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea". Ove accolte, occorrerebbe assicurare il raccordo di tali modifiche con altri complessi normativi collegati. Occorrerebbe, altresì, rivedere le citate disposizioni istitutive della Autorità, con particolare riferimento ai seguenti profili ed attività:

- definizione dei criteri per la fissazione delle tariffe del servizio di taxi;
- adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio di taxi e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali;
- monitoraggio dei meccanismi di aggiustamento dinamico delle tariffe (c.d. *surge pricing*) utilizzati dai STM e possibilità di intervento con adeguate misure di regolazione (anche di contenimento), e
- previsione di un adeguato regime transitorio che contempili, in una prima fase di attuazione, il rispetto degli attuali contingenti numerici.

Al presente atto di segnalazione accedono in allegato la formulazione di proposte normative (all. 1) ed una tabella di raffronto tra la disciplina attuale e quella che risulterebbe dalla adozione delle proposte medesime (all. 2).

**2. Il quadro normativo e le nuove necessità regolatorie**

La l. n. 21/92 sopra richiamata fornisce la disciplina quadro dei servizi di taxi e NCC demandando a regioni ed enti locali quella di dettaglio e quella inerente la gestione dei servizi. Significative differenze distinguono il regime dell'accesso al mercato nei due casi. Entrambi i servizi assicurano il trasporto

collettivo o individuale di persone con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea; entrambi sono, inoltre, effettuati a richiesta dei trasportati, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta (art. 1, comma 1). Tuttavia, mentre il servizio di NCC non è soggetto ad obblighi di servizio pubblico, il servizio di taxi rientra con ogni evidenza nel novero dei servizi di trasporto pubblico locale (di seguito TPL), sia pure non di linea.

Dalla natura pubblica del servizio discendono la doverosità delle prestazioni, la capillarità territoriale e sociale della fornitura e l'accessibilità del servizio di taxi sotto il profilo economico. Quanto alla natura del servizio, assumono rilevanza l'obbligatorietà dello stesso, la sua offerta indifferenziata a chiunque ne faccia richiesta, la rigida determinazione pubblica delle tariffe e delle modalità di svolgimento del servizio, la previsione che lo stazionamento dell'autovettura adibita a taxi avvenga in luogo pubblico e che il prelevamento dell'utente o l'inizio del servizio avvengano all'interno dell'area comunale o comprensoriale.

La territorialità della organizzazione dei servizi connota fortemente la disciplina attuale. Nel dare esecuzione alla l. n. 21/1992, 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. La regolamentazione comunale, a sua volta, ha ad oggetto i corrispettivi richiesti per il servizio, il numero di soggetti autorizzati ad operare, i turni quotidiani, l'orario di lavoro, le regole di comportamento e le condizioni di sicurezza. Così, nel predisporre i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, i comuni individuano: numero e tipo di veicoli (e natanti) da adibire ad ogni singolo servizio; modalità per lo svolgimento del servizio; criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio di taxi; requisiti e condizioni per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi.

Sul piano economico e della struttura del mercato nazionale, la elaborazione di dati relativi a dieci città capoluogo di regione acquisite direttamente dai comuni e di quelli contenuti nelle Relazioni annuali del 2006 e del 2014 della Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale rivela la sostanziale staticità nel numero di taxi negli ultimi anni. Riguardo alle tariffe, quelle massime sono di norma deliberate dai comuni interessati e non si segnalano politiche di sconto sul prezzo o fidelizzanti, se non in casi sporadici. Quanto alla struttura, la tariffa si compone di un ammontare fisso iniziale (2-3 euro) ed, eventualmente, di un importo minimo per ciascuna corsa. A tali componenti se ne sommano ulteriori due: una in funzione del tempo di sosta o per tratte percorse al di sotto una certa velocità (20-30 euro orari) ed una seconda componente in base ai km percorsi (0,7-1,15 euro al km). Quest'ultima, nelle grandi città italiane (Roma, Milano, Torino e Firenze), cresce all'aumentare del percorso. Alla tariffa di base si aggiungono, inoltre, supplementi per il servizio notturno (2-3,5 euro), per quello festivo (1,5-2,5 euro), per la chiamata via radio-taxi (0,6 a 3,5 euro), per ogni bagaglio trasportato (0,3-1 euro), per numero di passeggeri eccedenti tre, per il trasporto di piccoli animali domestici, per il trasporto di sci, etc. Esistono poi delle tariffe fisse per determinati collegamenti, tipicamente da e verso l'aeroporto. Riguardo alle dinamiche tariffarie, per le città campione, negli ultimi anni si sono registrati aumenti di norma superiori a quello dell'inflazione. Ad esempio, tra il 2006 ed il 2014, a fronte di un aumento medio dei prezzi del 15% (dati Istat), a Roma le tariffe sono aumentate del 37%, a Firenze del 29% e a Milano del 23%. Inoltre, mentre i livelli delle tariffe non sembrano collegati al rapporto tra numero di taxi e densità della popolazione residente, si registra, invece, una correlazione positiva tra tariffe e reddito medio della popolazione residente, ad indicazione che il servizio di taxi soddisfa principalmente taluni segmenti del mercato del trasporto locale non di linea: in particolare, quello della domanda della popolazione con reddito medio-alto, dell'utenza *business* e, in parte, quello legato al turismo. In tale segmento di mercato, la natura complessa della tariffa, la diversa combinazione delle sue componenti e gli importi diversi da città a città non consentono di stimare in anticipo il prezzo della corsa.

A fronte di quanto precede, si assiste – in Italia come in numerosi altri paesi – ad una crescente diffusione dell'utilizzo di piattaforme tecnologiche che forniscono STM e consentono di mettere in

connessione passeggeri, mezzi di trasporto e conducenti anche al di fuori dei settori oggetto della attuale regolazione (taxi e NCC). Se i servizi di taxi e NCC rispondono ad una parte della domanda di mobilità non soddisfatta dal trasporto pubblico di linea, ad essi si affiancano oggi sistemi basati sulla flessibilità e sulla condivisione di risorse ascrivibili alla c.d. *sharing economy*. Questi comprendono sia i fattori abilitanti, quali gli STM, che altri sistemi innovativi di mobilità, tra i quali il *bike sharing*, il *car sharing*, ed il *car pooling*. Rispetto a tali nuovi sistemi, la massiccia diffusione di tecnologie mobili molto competitive ha consentito di attivare specifiche piattaforme di servizi che interconnettono, *on line* e in mobilità, domanda e offerta di servizi e, grazie alla geo-localizzazione, individuano e mettono a disposizione di chi richiede il servizio le vetture ed altri mezzi della mobilità più prossimi.

Nel suo complesso, il fenomeno dispiega importanti effetti sulla configurazione della offerta di servizi di autotrasporto di persone non di linea; in particolare, gli STM consentono di intercettare una domanda di servizi di norma meno costosi di quelli offerti da taxi e NCC e resi disponibili con diverse modalità di erogazione. Ciò configura la creazione di un nuovo e specifico segmento del mercato della mobilità urbana non di linea rispetto a quello sottoposto a obblighi di servizio pubblico. In una prospettiva di policy ad ampio spettro, quindi, esso si concilia con lo sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile "comodale" e "technology-based" e con il perseguimento di effetti indiretti di deflazione della circolazione e riduzione dell'inquinamento. La sua diffusione impone di riconsiderare l'adeguatezza degli istituti e delle categorie giuridiche sulle quali si è fondata sinora la regolazione della materia.

### 3. *L'indagine dell'Autorità. La complementarità dei servizi regolati e di quelli offerti mediante l'utilizzo di nuove tecnologie.*

Nel contesto sopra rappresentato, l'Autorità ha ritenuto di svolgere una indagine finalizzata ad approfondire la conoscenza e la comprensione dei fenomeni sopra richiamati, delle loro tendenze evolutive e delle implicazioni sotto il profilo della regolazione economica. Nella indagine sono stati coinvolti tutti i principali portatori di interesse: le associazioni rappresentative degli operatori dei servizi di taxi e NCC, le nuove piattaforme tecnologiche che in vario modo operano nel settore, le associazioni dei consumatori, l'ANCI e la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome.

L'indagine ha messo in luce la crescita esponenziale negli ultimi dodici mesi del numero di conducenti non professionisti registrati sulle piattaforme che offrono STM ed il corrispondente aumento del numero di utenti registrati e di corse effettuate. Dal punto di vista tariffario, in alcuni casi, il prezzo della corsa risulta commisurato esclusivamente, in tutto o in parte, alle "spese vive" sostenute dal conducente. In altri casi, esso copre evidentemente costi ulteriori di natura commerciale. In altri ancora, si evidenzia la applicazione di sistemi di aggiornamento dinamico delle tariffe (c.d. *surge pricing*): un fenomeno diffuso in altri settori del trasporto che richiede uno specifico focus.

In ordine a quanto precede, nell'ambito della indagine è emersa la convergenza sulla necessità di tutelare l'utenza in relazione alla sicurezza e qualità del servizio ed alla *privacy* dei trasportati. D'altra parte, sono stati rappresentati approcci diversi riguardo alle modalità dell'intervento pubblico sulle nuove piattaforme mediante misure autoritative e di regolazione anche al fine di rimuovere alcuni attuali vincoli all'accesso al mercato ed allo svolgimento del servizio. Si è rilevata, in particolare, l'esigenza che la regolazione valorizzi in modo ordinato le diverse modalità di soddisfazione della domanda di mobilità e assecondi la segmentazione del mercato riducendo così il rischio di distorsioni.

Prendendo, ad esempio, il *car pooling*, che consiste nel condividere la propria autovettura per la copertura di un percorso individuato dal conducente ad un prezzo che consenta esclusivamente di contribuire alla copertura dei relativi costi variabili, occorre che dalla regolazione emergano tanto la funzionalità dell'istituto rispetto all'obiettivo di contenere le esternalità negative derivanti dal nuovo atteggiarsi della domanda di mobilità, quanto la natura e la finalità della formula, che deve mantenere

un carattere strettamente non commerciale, non configurabile come un mercato con servizi in concorrenza.

Sulla base degli elementi acquisiti nel corso della indagine, emerge la necessità di promuovere con una idonea regolazione lo sviluppo della offerta di un pluralità di tipologie di servizi di autotrasporto di persone, che corrisponda alla nuova segmentazione della domanda di servizi di mobilità urbana resa possibile da tecnologie mobili idonee e competitive e dal cambiamento da esse prodotto sulle abitudini di consumo degli utenti. Si tratta di far emergere questo nuovo mercato in modo che la domanda e l'offerta di servizi possano operare in modo trasparente e nel rispetto dei regimi applicabili alla attività economica di impresa.

Tutto ciò non solo non contrasta in sé, e anzi presuppone, il mantenimento e lo sviluppo del mercato delle attività di trasporto caratterizzate da obblighi di servizio pubblico, da rendere più efficienti e, ove possibile, sviluppare con forme innovative di offerta e di fruizione.

#### 4. *Le proposte dell'Autorità*

Muovendo dalle considerazioni che precedono, l'Autorità ritiene di formulare alcune indicazioni attinenti ai profili dell'autotrasporto di persone non di linea di rilevanza economico-regolatoria e di sottoporre tali indicazioni al Governo ed al Parlamento affinché vogliano tenerne conto nella definizione degli obiettivi di policy che essi riterranno di considerare al riguardo e che attengono, fra gli altri, all'ordine pubblico, alla disciplina civilistica ed a quella fiscale della materia: profili, questi ultimi, che eccedono l'intervento dell'Autorità.

Le indicazioni sono sinteticamente presentate qui di seguito ed articolate in proposte di modifica normativa contenute nell'allegato 1. Esse sono state elaborate tenendo conto di disposizioni vigenti a sostegno delle forme di condivisione dei servizi di trasporto<sup>1</sup>, nonché di recenti proposte di legge in materia<sup>2</sup>.

In primo luogo, le proposte normative muovono dal presupposto che il servizio pubblico di taxi mantenga la attuale connotazione assicurando l'effettuazione della corsa a richiesta e la copertura del servizio nell'arco dell'intera giornata. Accedono al mantenimento della connotazione del servizio di taxi come servizio pubblico:

- la riconoscibilità della vettura;
- la remunerazione con tariffe amministrare;
- l'accesso a titolo gratuito a posteggi attrezzati su suolo pubblico ed alle zone a traffico limitato ed il diritto di percorrere le corsie preferenziali dei centri urbani;
- lo sconto sulle accise per i carburanti
- ed eventuali ulteriori istituti di vantaggio e di incentivazione che il legislatore riterrà di prevedere.

---

<sup>1</sup> La legge 24 novembre 2000, n. 340 recante "Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999", all'art. 22, comma 1 cita il *car pooling* tra gli strumenti dei Piani Urbani di Mobilità delle amministrazioni locali. Similmente, il decreto del Ministero dell'Ambiente del 3 agosto 2007 recante "Programma di finanziamenti per il miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane e per il potenziamento del trasporto pubblico", all'art. 2, comma 7 cita il *car pooling* tra gli istituti complementari al trasporto pubblico locale e meritevole di specifiche misure di finanziamento pubblico. Allo stesso modo, il decreto ministeriale 1 febbraio 2013 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recante misure in materia di "Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia", nel dare attuazione alla normativa nazionale di recepimento della Direttiva 2010/40/UE sulla diffusione di sistemi intelligenti di trasporto, all'art. 6, comma 1, lettera l), sollecita gli enti locali a favorire la diffusione del *car pooling* tra gli strumenti abilitanti della *smart mobility* nei centri urbani.

<sup>2</sup> Ved. Proposta di Legge – Dell'Orco ed altri: "Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e altre disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati" (A.C. 2436).

Si propone, peraltro, di eliminare i vincoli che attualmente impediscono ai titolari di licenza per il servizio di taxi di praticare sconti, consentendo così di offrire una gamma più estesa di servizi e dando spazio al potenziale conseguente aumento della domanda.

Si rappresenta, inoltre, l'opportunità di intervenire sulla forma giuridica che assume nel nostro Paese l'attività di tassista per la quale, a differenza del NCC, è attualmente esclusa quella di impresa, che andrebbe pertanto prevista. A questa previsione si dovrebbe associare l'eliminazione del divieto di cumulo di più licenze in capo alla medesima impresa esercente il servizio di taxi. Si potrebbe, altresì, almeno in via sperimentale e a fronte di una adeguata compensazione, ampliare l'utilizzo del servizio di taxi per l'erogazione di servizi pubblici flessibili destinati a specifiche categorie di utenti o all'adduzione alle linee di trasporto pubblico in condizioni di domanda debole (in ragione, ad esempio, della natura dell'ambito territoriale di riferimento o di talune fasce orarie). Inoltre, appare necessario dare attuazione 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.

Occorre, infine, rimuovere le restrizioni che si riscontrano in talune normative comunali ed atti convenzionali degli organismi di gestione dei radio-taxi che impongono agli aderenti di acquisire le proprie corse esclusivamente tramite la cooperativa o il consorzio di riferimento e vietano l'utilizzo contestuale di altri radio-taxi o di sistemi innovativi non legati alle tradizionali centrali radio. Al riguardo si ritiene che, anche in considerazione della natura di servizio pubblico del servizio svolto dai tassisti, tali clausole, nel limitare l'incontro tra la domanda e l'offerta, restringano indebitamente il confronto concorrenziale, con ripercussioni negative sui fruitori del servizio stesso. Si propone, conseguentemente, di affermare la nullità di tali clausole e disporre la conseguente revisione delle norme contenute nei regolamenti comunali o nella legislazione regionale che ostacolano la possibilità per il tassista di acquisire servizi da fonti diverse e, in qualche modo, in concorrenza tra loro. Si affermerebbe in tale modo che il titolare della licenza taxi o della autorizzazione NCC può acquisire liberamente corse offerte da qualunque radio-taxi o piattaforma tecnologica (*vedi infra*). La disposizione andrebbe estesa ai sostituti dei titolari.

Riguardo al NCC, l'Autorità condivide la necessità – già evidenziata dalla Autorità garante della concorrenza e del mercato – di ridurre le differenze tra i diversi ambiti del trasporto non di linea per aumentare la concorrenza tra il servizio di taxi e quello di NCC e ridurre alcuni costi anche di natura ambientale. Si propone, a questo fine, di eliminare l'obbligo che il titolare della autorizzazione NCC faccia rientro in rimessa dopo ogni singolo servizio ritenendo tale vincolo limitativo della possibilità di svolgere l'attività secondo criteri di economicità ed efficienza.

Primaria importanza assume la revisione del concetto di "territorialità". Al riguardo si propone di rimettere alle regioni la individuazione dei bacini ottimali di gestione dei servizi di taxi e NCC in ragione della natura economica, culturale e turistica dei territori, nonché delle funzioni amministrative inerenti la fissazione del relativo fabbisogno numerico di vetture. Si tratterebbe quindi, in sostanza, di ampliare l'ambito di gestione dei servizi attualmente incardinato sulle aree comunali. La proposta si completa con la previsione che le regioni stipulino accordi reciproci inerenti l'operatività di servizi di taxi e NCC su base inter-regionale.

Nella impostazione qui proposta ricorrono, d'altra parte, a carico di alcune emergenti formule del trasporto non di linea diverse dai servizi di taxi e NCC oneri che per le stesse sono nuovi ed attengono alla qualità ed alla sicurezza del servizio. Anche a questo fine, nell'ambito della richiamata formula del *car pooling* occorre distinguere due fattispecie:

- da un lato, le piattaforme attraverso le quali si promuovono forme di condivisione di servizi di trasporto di natura non commerciale, "di cortesia", rese in modo non professionale da conducenti che condividano, in tutto o in parte, con una o più altre persone messe in contatto tramite servizi dedicati forniti da intermediari anche attraverso l'utilizzo di strumenti tecnologici, un itinerario prefissato dal conducente, percorso con un mezzo di loro proprietà;
- dall'altro, le piattaforme che offrono servizi tecnologici di intermediazione su richiesta e con finalità commerciale. In quest'ultimo caso, anche laddove l'attività di conducente sia svolta in modo non professionale, il servizio è reso ad un prezzo che non serve esclusivamente a coprire (*rectius*, a condividere) il costo dell'itinerario percorso, definito su richiesta del passeggero, bensì anche ad assicurare un margine di profitto alla piattaforma ed al conducente, per quanto contenuto.

Prescindendosi in proposito dalle condizioni di esercizio da porsi in forza di disposizioni con finalità pubblicistica, civilistica e fiscale, nella impostazione e per le finalità regolatorie qui proposte, si ritiene che dalla natura commerciale del servizio di trasporto debbano discendere obblighi specifici attinenti ai servizi di intermediazione ed ai requisiti del conducente. Da tali obblighi dovrebbero – sempre per le finalità qui rappresentate – essere esenti i servizi non commerciali "di cortesia". Più specificamente:

- a) "Intermediari" potrebbero essere definite le imprese fornitrici di servizi tecnologici per la mobilità che, mediante il ricorso ad una piattaforma tecnologica, mettono in connessione passeggeri e conducenti allo scopo di fornire a richiesta un servizio remunerato di trasporto che si svolge sul territorio nazionale. Gli intermediari sono registrati presso le regioni che, tenuto conto della presumibile natura intercomunale – se non anche interregionale – del servizio, svolgono nella impostazione proposta anche le relative funzioni amministrative, direttamente o esercitando una apposita delega.
- b) Diversi i soggetti che potrebbero essere qualificati come "conducenti": i titolari di licenza per il servizio di taxi, i titolari di autorizzazione al servizio di NCC ed i conducenti privati che utilizzino un veicolo di loro proprietà. In quest'ultimo caso, il conducente privato dovrebbe essere un lavoratore occasionale, tenuto al rispetto di un tetto massimo di reddito annuale e ad un limite di lavoro settimanale non eccedente le quindici ore (laddove i turni dei tassisti professionisti possono raggiungere le dodici ore giornaliere). Tutti i conducenti dovrebbero essere iscritti in un apposito registro costituito su base regionale.

Allegato 1      Proposte di modifica della l. n. 21/92

Allegato 2      Raffronto tra la disciplina vigente e quella che risulterebbe dalle proposte di modifica dell'Autorità.

Torino, 21 maggio 2015

Il Presidente  
Andrea Camanzi

---

Dichiaro che il presente documento informatico è conforme all'originale cartaceo ed è firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 82/2005.

Firmato da      Il Presidente  
Camanzi      Andrea Camanzi  
Andrea

**Allegato 1 - Proposte di modifica della normativa vigente**

AMBITO TEMA	Modifica normativa proposta	Breve relazione illustrativa
NCC  RIMESSA	<p>Alla legge 15 gennaio 1992, n. 21 sono apportate le seguenti modificazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- all'articolo 3, comma 3, e all'articolo 8, comma 3, le parole: "nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione" sono sostituite dalle seguenti: "nel territorio del bacino individuato dalle regioni ai sensi dell'articolo 4, comma 1-bis, dove è situato il comune che ha rilasciato l'autorizzazione";</li> <li>- all'articolo 11, comma 4, il primo e il secondo periodo sono sostituiti dai seguenti: "Le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso la rimessa. L'inizio di ogni singolo servizio di noleggio con conducente deve avvenire all'interno del territorio del bacino individuato dalle regioni ai sensi dell'articolo 4, comma 1-bis dove è situato il comune che ha rilasciato l'autorizzazione, con ritorno allo stesso. il prelevamento e l'arrivo a destinazione del passeggero possono avvenire anche al di fuori del suddetto territorio".</li> </ul>	<p>Le modifiche di cui alla lettera a), prevedono che la rimessa, di cui deve disporre l'esercente del servizio NCC, non debba più essere localizzata all'interno del comune che ha rilasciato l'autorizzazione bensì nell'ambito territoriale sovracomunale individuato dalla regione per la gestione degli autoservizi pubblici non di linea, ai sensi del nuovo comma introdotto all'art. 4 della legge quadro.</p> <p>La modifica di cui alla lettera b) è volta ad eliminare l'obbligo posto a carico degli esercenti del servizio NCC di fare ritorno in rimessa alla fine di ogni singolo servizio reso, che non consente lo svolgimento dell'attività secondo criteri di efficienza ed economicità; l'obbligo di territorialità è mantenuto rispetto al bacino territoriale sovracomunale individuato dalla Regione.</p>
TAXI/NCC  TERRITORIALITA'	<p>Alla legge 15 gennaio 1992, n.21, l'articolo 5-bis è abrogato.</p>	<p>In un'ottica di ampliamento dell'ambito territoriale sul quale consentire l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, si propone di abrogare l'articolo della legge quadro contenente la disciplina delle modalità di accesso per taxi ed NCC nel territorio di comuni diversi da quelli che hanno rilasciato la licenza.</p>
SERVIZI TECNOLOGICI PER LA MOBILITA' (STM)  NUOVA DISCIPLINA	<p>Alla legge 15 gennaio 1992, n.21, dopo l'articolo 3, è inserito il seguente:          "Art. 3-bis (Servizi tecnologici per la mobilità)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sono sottoposte alla disciplina del presente articolo le imprese che forniscono servizi remunerati su base commerciale per mettere in connessione mediante una piattaforma tecnologica passeggeri e conducenti interessati, rispettivamente, a richiedere e fornire servizi di autotrasporto non di linea sul territorio nazionale.</li> <li>2. Restano esclusi dalla disciplina del presente articolo le forme di mobilità non remunerate basate sulla condivisione di veicoli privati tra due o più persone che percorrono in tutto o in parte uno stesso itinerario e, per tale motivo, ne</li> </ol>	<p>Si propone di introdurre nella legge quadro un nuovo articolo contenente la disciplina delle nuove forme di mobilità che si svolgono grazie ad applicazioni web che utilizzano piattaforme tecnologiche per l'interconnessione dei passeggeri e dei conducenti.</p> <p>E' specificato che la disciplina si applica solo alle piattaforme che forniscono servizi remunerati e non anche a quelle finalizzate a interconnettere conducenti e passeggeri a sostegno di forme di mobilità che rientrano nella configurazione di <i>car pooling</i> di natura non commerciale.</p>

	<p>condividono i costi, messe in contatto tramite servizi dedicati forniti da intermediari anche attraverso l'utilizzo di strumenti tecnologici. Per la condivisione del veicolo possono essere ammesse solamente forme di contribuzione alle spese di viaggio sostenute dal conducente.</p> <p>3. Le piattaforme che prestano i servizi di cui al comma 1 sono soggette a registrazione nelle regioni dove viene svolto il trasporto oggetto dell'attività delle imprese erogatrici di servizi tecnologici per la mobilità.</p> <p>4. Le imprese erogatrici di servizi tecnologici per la mobilità di cui al comma 1 possono svolgere attività di intermediazione a favore di soggetti titolari di licenza taxi o di autorizzazione di servizio di noleggio con conducente.</p> <p>5. Le imprese fornitrici di servizi tecnologici per la mobilità possono svolgere attività di intermediazione a favore di conducenti non professionali, che devono essere in possesso dei requisiti di cui al comma 7, nei limiti delle prestazioni di lavoro occasionale e comunque per un massimo di quindici ore settimanali.</p> <p>6. Nel caso di cui al comma 5, le imprese fornitrici di servizi tecnologici per la mobilità di cui al comma 1:</p> <p>a) si dotano di assicurazione per responsabilità civile, derivante dalla circolazione dell'autovettura, aggiuntiva rispetto a quella obbligatoria, per copertura danni trasportato;</p> <p>b) fissano i corrispettivi del servizio in modo chiaro e trasparente con particolare riguardo ai meccanismi di applicazione di eventuali sovrapprezzi in coincidenza con aumenti della domanda di servizio;</p> <p>c) verificano periodicamente l'efficienza dell'auto e la validità della patente del conducente;</p> <p>d) verificano periodicamente il possesso da parte dei conducenti privati dei requisiti di cui al comma 7 del presente articolo;</p> <p>e) sostengono economicamente gli oneri della visita medica di idoneità del conducente;</p> <p>f) garantiscono il trattamento conforme alla legge dei dati personali raccolti dagli passeggeri e dai conducenti;</p> <p>g) mettono a disposizione delle regioni, che adottano apposita disciplina, i dati necessari all'attività di vigilanza di cui al comma 8;</p> <p>h) assumono la carta della qualità dei servizi sulla base delle indicazioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti;</p> <p>i) aderiscono a metodi di risoluzione alternativa delle controversie del consumatore e alle relative regole.</p> <p>7. Ai fini della sicurezza del trasportato, i conducenti di cui al comma 5 devono:</p> <p>a) avere età maggiore di anni ventuno e possedere la patente da almeno tre anni;</p> <p>b) non avere subito provvedimenti di sospensione della patente;</p> <p>c) essere in possesso dei requisiti morali previsti per i conducenti del servizio</p>	<p>La disciplina che si propone si sostanzia nei seguenti elementi principali:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. obbligo di registrazione nella regione ove è svolto il servizio di trasporto;</li> <li>2. utilizzo di conducenti non professionali (lavoro occasionale) in possesso di determinati requisiti;</li> <li>3. obblighi in tema di assicurazione RC auto, di trasparenza nella fissazione delle tariffe, di controlli, di carta della qualità dei servizi e di ADR.</li> </ol>
--	---	--

	<p>taxi;</p> <p>d) essere in possesso di idoneità psico-fisica;</p> <p>e) esercitare il servizio con auto di proprietà del conducente stesso o di un parente entro il primo grado;</p> <p>f) esercitare il servizio con auto immatricolata da non più di sette anni.</p> <p>8. Sulla presenza dei requisiti di cui ai commi precedenti vigilano le regioni presso le quali è effettuata la registrazione di cui al comma 3”.</p>	
<p>TAXI</p> <p>COMPETENZE REGIONALI E COMUNALI</p>	<p>Alla legge 15 gennaio 1992, n.21, sono apportate le seguenti modificazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>all'articolo 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) al comma 1, le parole: "all'interno dell'area comunale o comprensoriale" sono sostituite dalle seguenti: "all'interno del bacino territoriale sovracomunale individuato, ai sensi dell'articolo 4, comma 1-bis, dalle regioni, che possono anche stipulare accordi reciproci per la gestione di servizi a livello inter-regionale";</li> <li>b) al comma 2, le parole: "comunali o comprensoriali" sono soppresse;</li> </ul> </li> <li>all'articolo 4, dopo il comma 1, è inserito il seguente: "1-bis. Le regioni, sentite le città metropolitane, individuano i bacini territoriali ottimali sovracomunali per la gestione uniforme e coordinata dei servizi di cui all'articolo 1. Le regioni stabiliscono per ciascuno dei bacini territoriali individuati il numero dei veicoli e dei natanti da adibire ad ogni singolo servizio pubblico non di linea nonché i criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio taxi. I singoli comuni, in base alla quota di contingente assegnato, rilasciano le licenze e le autorizzazioni per i servizi di cui all'articolo 1.”;</li> <li>all'articolo 5, comma 1: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) alla lettera a), le parole: "il numero ed" sono soppresse;</li> <li>b) la lettera c) è soppressa;</li> </ul> </li> <li>all'articolo 11, il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. Il prelevamento del passeggero ovvero l'inizio del servizio sono effettuati con partenza dal territorio del bacino individuato dalle regioni ai sensi dell'articolo 4, comma 1-bis, all'interno del quale è compreso il comune che ha rilasciato la licenza, per qualunque destinazione, previo assenso del conducente per le destinazioni oltre il limite del suddetto bacino, fatto salvo quanto disposto dal comma 5 dell'articolo 4”.</li> </ol>	<p>Le proposte sono volte nel complesso ad ampliare ad una dimensione sovracomunale l'ambito territoriale all'interno del quale gestire gli autoserizi pubblici non di linea in modo da assicurare una gestione più efficiente del servizio, che non può più, allo stato attuale, essere garantita riferendosi ad un ambito troppo limitato qual è quello circoscritto al solo comune. In termini di competenze, ciò comporta che la Regione, preposta all'individuazione, sentite le città metropolitane, dei bacini territoriali ottimali sovracomunali, stabilisca il numero dei taxi e degli NCC e i criteri di determinazione delle tariffe taxi, prerogative oggi attribuite ai comuni.</p> <p>In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le modifiche di cui alla lett. b) introducono all'art. 4 della legge quadro un nuovo comma che prevede le nuove competenze regionali sopra descritte;</li> <li>- le modifiche di cui alle lettere a), c) e d) sono volte a coordinare il testo degli artt. 2, 5 e 11 della legge quadro alle nuove competenze regionali previste dal nuovo comma introdotto all'art. 4.</li> </ul>
<p>TAXI</p> <p>FORME GIURIDICHE DI ESERCIZIO DELLA ATTIVITA'</p>	<p>All'articolo 7, comma 1, lettera d), della legge 15 gennaio 1992, n. 21, le parole: "che svolgono esclusivamente le attività di cui alla lettera b) del comma 2 dell'articolo 1" sono soppresse.</p>	<p>La modifica è volta ad estendere anche ai titolari di licenza taxi la possibilità di esercitare la propria attività nella forma giuridica dell'imprenditore privato, ad oggi consentita solo agli esercenti del servizio di NCC.</p>

<p>TAXI CUMULO DELLE LICENZE</p>	<p>All'articolo 8, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n.21, il secondo e il terzo periodo sono sostituiti dai seguenti: "Non è ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo di più licenze per l'esercizio del servizio di taxi, eccetto per il caso di cui all'articolo 7, comma 1, lettera d), ovvero il cumulo della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. E' invece sempre ammesso il cumulo, in capo ad un medesimo soggetto, di più autorizzazioni per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente".</p>	<p>La modifica è volta a introdurre la possibilità di cumulo di più licenze taxi da parte dell'esercente del servizio taxi nel caso in cui eserciti il servizio nella forma giuridica dell'imprenditore privato.</p>
<p>TAXI E NCC NULLITA' DELLE CLAUSOLE DI ESCLUSIVA</p>	<p>All'articolo 7 della legge 15 gennaio 1992, n.21, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-bis. Nell'ambito delle forme giuridiche di cui al comma 1, lettere b) e c), sono nulle le clausole che limitano o escludono la libera acquisizione di servizi di intermediazione tra domanda e offerta di trasporto prestati da soggetti pubblici o privati, ivi inclusi altre cooperative, consorzi o le piattaforme di cui all'articolo 3-bis".</p>	<p>La proposta è volta ad affermare la nullità di clausole inserite negli atti di natura contrattuale che regolano i rapporti nell'ambito di cooperative o consorzi, che limitino o escludano la possibilità per i soci o i consorziati di acquisire da terzi servizi di intermediazione.</p>
<p>TAXI TARIFFE</p>	<p>All'articolo 13 della legge 15 gennaio 1992, n.21, al comma 1 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le tariffe sono da intendersi come valori massimi".</p>	<p>La norma è volta a specificare che le tariffe amministrative del servizio taxi sono tariffe fisse solo nel massimo applicabile e che pertanto rispetto ad esse possono essere praticati sconti.</p>

Dichiaro che il presente documento informatico è conforme all'originale cartaceo ed è firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 82/2005.

Firmato da Il Presidente  
Camanzi Andrea  
Camanzi Andrea

**Allegato 2 – Tabella di raffronto tra disciplina vigente e come modificata da Segnalazione ART**

	<b>Disciplina vigente</b>	<b>Disciplina come modificata dall'Atto di segnalazione dell'Autorità</b>
<b>Taxi</b>	<p>Il prelevamento del passeggero ovvero l'inizio del servizio avvengono all'interno dell'area comunale o comprensoriale. È consentito l'esercizio dell'attività anche al di fuori del territorio dei comuni che hanno rilasciato la licenza sulla base di accordi sottoscritti dai sindaci dei comuni interessati.</p> <p>All'interno delle aree comunali o comprensoriali la prestazione del servizio è obbligatoria. Per le destinazioni oltre il limite comunale o comprensoriale, è necessario assenso conducente.</p> <p>Rientra nelle competenze comunali stabilire il numero dei veicoli e dei natanti da adibire ad ogni singolo servizio e i criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio di taxi.</p> <p>I singoli comuni rilasciano le licenze.</p> <p>I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi non possono essere imprenditori privati. Non è ammesso il cumulo di più licenze.</p> <p>Nessuna disciplina</p> <p>Nessuna disciplina</p>	<p>Il prelevamento del passeggero ovvero l'inizio del servizio avvengono all'interno del bacino territoriale sovracomunale individuato dalle regioni che possono anche stipulare accordi reciproci per la gestione di servizi a livello inter-regionale.</p> <p>All'interno dei bacini individuati dalle regioni la prestazione del servizio è obbligatoria. Per le destinazioni oltre il limite sovracomunale è necessario l'assenso del conducente.</p> <p>Rientra nelle competenze regionali stabilire, per ciascun bacino territoriale ottimale sovracomunale, il numero dei veicoli e dei natanti da adibire ad ogni singolo servizio e i criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio di taxi.</p> <p>I singoli comuni rilasciano le licenze sulla base dei contingenti ad essi assegnati.</p> <p>I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi possono essere imprenditori privati. In tal caso, è ammesso il cumulo di più licenze.</p> <p>Nell'ambito delle cooperative e dei consorzi tra imprese artigiane sono nulle le clausole che limitano o escludono la libera acquisizione di servizi di intermediazione tra domanda e offerta di trasporto prestati da soggetti pubblici o privati, ivi inclusi altre cooperative, consorzi o le piattaforme tecnologiche.</p> <p>Le tariffe sono da intendersi come valore massimo del servizio e sono pertanto praticabili sconti.</p>

NCC	<p>La sede del vettore e la rimessa devono essere situate esclusivamente nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione.</p> <p>Rientra nelle competenze comunali stabilire il numero dei veicoli e dei natanti da adibire ad ogni singolo servizio.</p> <p>I singoli comuni rilasciano le autorizzazioni.</p> <p>L'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente devono avvenire alla rimessa, situata nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione, con ritorno alla stessa, mentre il prelevamento e l'arrivo a destinazione del passeggero possono avvenire anche nel territorio di altri comuni.</p> <p>I comuni possono prevedere la regolamentazione dell'accesso nel loro territorio o, specificamente, all'interno delle aree a traffico limitato dello stesso, da parte dei titolari di autorizzazioni rilasciate da altri comuni, mediante la preventiva comunicazione contenente, con autocertificazione, l'osservanza e la titolarità dei requisiti di operatività della presente legge e dei dati relativi al singolo servizio per cui si inoltra la comunicazione e/o il pagamento di un importo di accesso.</p> <p>Nessuna disciplina</p>	<p>La sede del vettore e la rimessa devono essere situate esclusivamente nel territorio del bacino individuato dalle regioni dove è situato il comune che ha rilasciato l'autorizzazione. Le città metropolitane costituiscono bacino territoriale ottimale.</p> <p>Rientra nelle competenze regionali stabilire, per ciascun bacino territoriale ottimale sovracomunale, il numero dei veicoli e dei natanti da adibire ad ogni singolo servizio.</p> <p>I singoli comuni, in base alla quota di contingente assegnato, rilasciano le autorizzazioni.</p> <p>Solo l'inizio di ogni singolo servizio di noleggio con conducente deve avvenire all'interno del territorio del bacino individuato dalle regioni, dove è situato il comune che ha rilasciato l'autorizzazione, con ritorno allo stesso bacino, ma senza obbligo di rientro in rimessa. Il prelevamento e l'arrivo a destinazione del passeggero possono avvenire anche al di fuori del suddetto territorio.</p> <p>Nell'ambito delle cooperative e dei consorzi tra imprese artigiane sono nulle le clausole che limitano o escludono la libera acquisizione di servizi di intermediazione tra domanda e offerta di trasporto prestati da soggetti pubblici o privati, ivi inclusi altre cooperative, consorzi o le piattaforme tecnologiche.</p>
STM	<p>Nessuna disciplina</p>	<p>Introduzione della disciplina delle nuove forme di mobilità che si svolgono attraverso i servizi che utilizzano piattaforme tecnologiche per mettere in connessione passeggeri e conducenti.</p> <p>La disciplina si applica solo alle piattaforme che forniscono servizi su base commerciale e non anche a quelle finalizzate a interconnettere guidatori e passeggeri a sostegno di forme di mobilità che rientrano nella configurazione di <i>car pooling</i> di natura non commerciale.</p> <p>La disciplina si sostanzia nei seguenti elementi principali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- obbligo di registrazione nella regione ove è svolto il servizio di trasporto;</li> <li>- utilizzo di conducenti non professionali (lavoro occasionale) in possesso di determinati requisiti;</li> <li>- obblighi in tema di assicurazione RC auto, di trasparenza nella fissazione delle tariffe, di controlli, di carta della qualità dei servizi e di ADR.</li> </ul> <p>Le piattaforme in questione possono svolgere attività di intermediazione a favore di soggetti titolari di licenza taxi o di autorizzazione al servizio di NCC.</p>

---

Dichiaro che il presente documento informatico è conforme all'originale cartaceo ed è firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 82/2005.

Firmato da  
Camanzi  
Andrea

Il Presidente  
Andrea Camanzi



- PAGINA BIANCA -



## 7.3. Taxi e NCC

Tabella 27. Numero licenze taxi attive al 31 dicembre nei principali comuni italiani

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ancona	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32
Aosta	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Bari	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Bergamo	35	35	35	36	36	36	36	36	36	36	36	36
Bologna	665	665	665	706	706	706	706	706	706	706	706	706
Bolzano	50	50	50	50	50	50	50	50	51	51	51	51
Brescia	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103
Cagliari	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105
Campobasso	5	5	5	5	4	4	4	4	3	3	3	3
Catania	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188
Catanzaro	13	11	9	9	10	9	9	8	7	14	13	13
Firenze	594	594	654	654	654	654	654	654	654	654	654	724
Foggia	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	16
Genova	869	869	869	869	869	869	869	869	869	869	869	869
L'Aquila	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
La Spezia	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45
Livorno	60	61	61	62	62	62	62	62	62	62	62	62
Messina	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103
Milano	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855	4.855
Modena	75	75	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85
Napoli	2.372	2.372	2.372	2.372	2.371	2.371	2.370	2.370	2.369	2.365	2.365	2.365
Padova	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Palermo	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320
Parma	78	78	78	78	78	77	77	77	77	77	78	78
Perugia	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
Pisa	60	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72
Potenza	n.d.	4	4	4								
Prato	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33
Ravenna	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
Reggio Calabria	74	74	74	64	64	64	64	64	75	70	65	64
Reggio Emilia	30	35	36	36	36	36	36	36	36	36	36	51
Rimini	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71
Roma Capitale	n.d.	n.d.	7.710	7.710	7.710	7.710	7.707	7.705	7.705	7.705	7.705	7.700
Taranto	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Torino	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.504	1.502
Trento	34	34	34	37	37	37	40	40	40	40	40	40
Trieste	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	249
Varese	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
Venezia	92	92	92	92	106	120	120	120	120	120	120	120
Verona	163	163	163	165	176	177	177	177	177	177	177	177

Nota: il campione è costituito da: capoluoghi di regione e province autonome, centri di Città Metropolitane, capoluoghi di provincia con popolazione residente superiore a 150.000 abitanti, città limitrofe a importanti porti/aeroporti.

Fonte: Monitoraggio ART 2018.

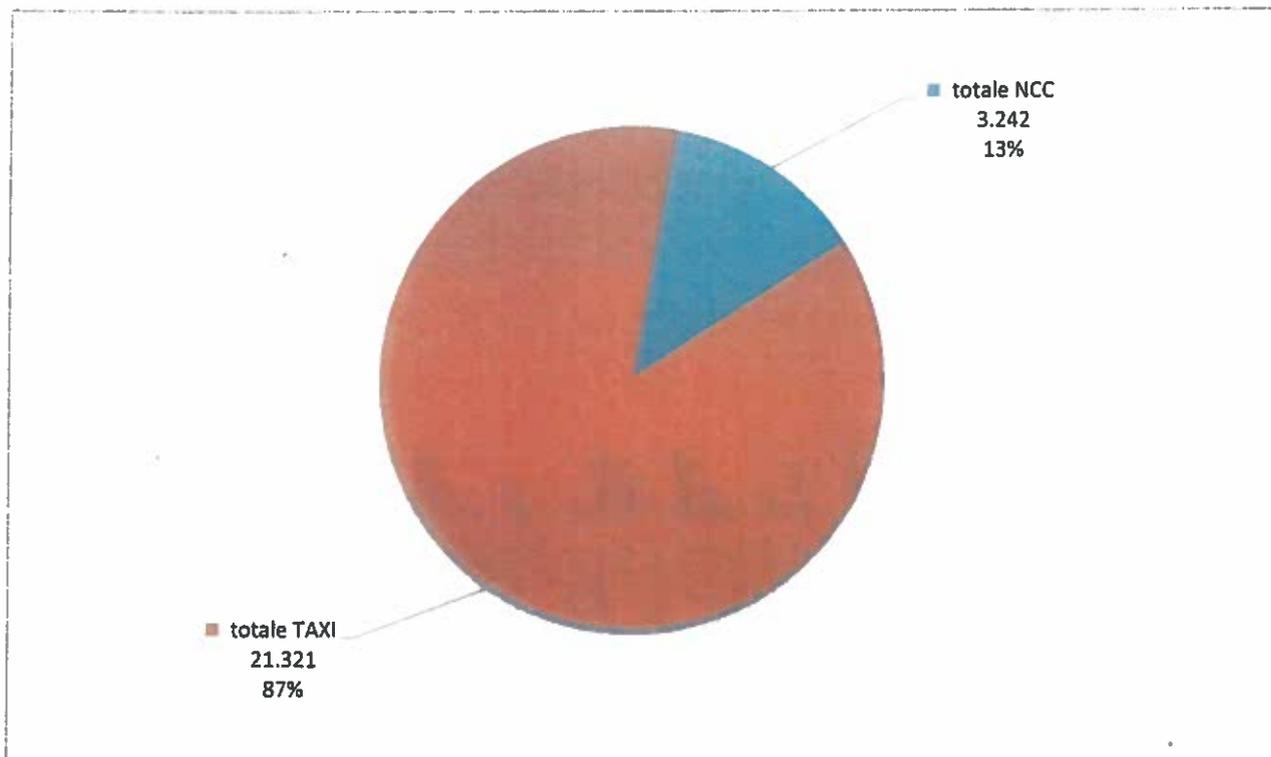
Tabella 28. Numero autorizzazioni NCC attive al 31 dicembre negli comuni del campione

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ancona	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Aosta	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Bari	26	26	26	25	25	25	25	25	25	19	19	14
Bergamo	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	47	47	47	47	47
Bologna	245	245	245	245	245	245	245	245	245	245	245	245
Bolzano	21	20	20	20	20	19	24	24	24	23	21	21
Brescia	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	26	26
Cagliari	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
Campobasso	10	8	7	7	7	6	6	6	5	5	5	5
Catania	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
Catanzaro	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	13	13	14
Firenze	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104
Foggia	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Genova	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190
L'Aquila	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
La Spezia	36	36	36	36	36	36	36	36	36	46	46	46
Livorno	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Messina	19	19	19	19	19	19	19	19	18	18	18	18
Milano	205	205	204	204	204	204	204	204	204	204	203	203
Modena	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
Napoli	160	160	160	160	155	154	154	154	154	154	154	154
Padova	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	10	9	9	9	9	9	9	8
Palermo	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170
Parma	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
Perugia	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86
Pisa	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Potenza	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	20	25
Prato	29	29	29	29	29	28	28	28	28	28	28	28
Ravenna	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52
Reggio Calabria	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	28	22	26	30	25	25
Reggio Emilia	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
Rimini	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Roma Capitale	n.d.	n.d.	1.025	1.025	1.025	1.025	1.025	1.025	993	993	993	993
Taranto	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39	29	29
Torino	176	176	176	176	176	176	176	176	176	176	173	169
Trento	26	26	26	34	34	34	34	34	34	34	35	33
Trieste	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	37
Varese	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Venezia	108	108	108	108	115	114	102	102	102	110	116	116
Verona	87	87	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94

Nota: il campione è costituito da: capoluoghi di regione e province autonome, centri di Città Metropolitane, capoluoghi di provincia con popolazione residente superiore a 150.000 abitanti, città limitrofe a importanti porti/aeroporti.

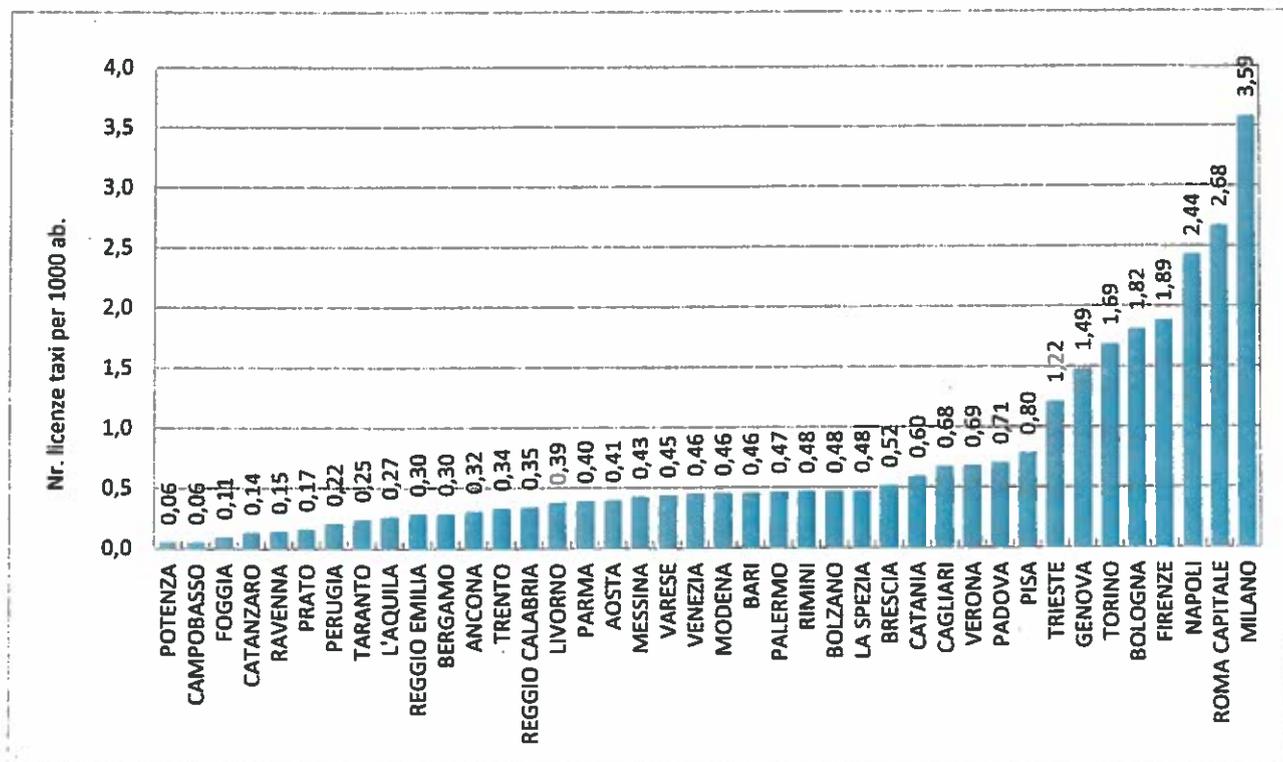
Fonte: Monitoraggio ART 2018.

Figura 102. Totale taxi e NCC nel campione di comuni esaminato



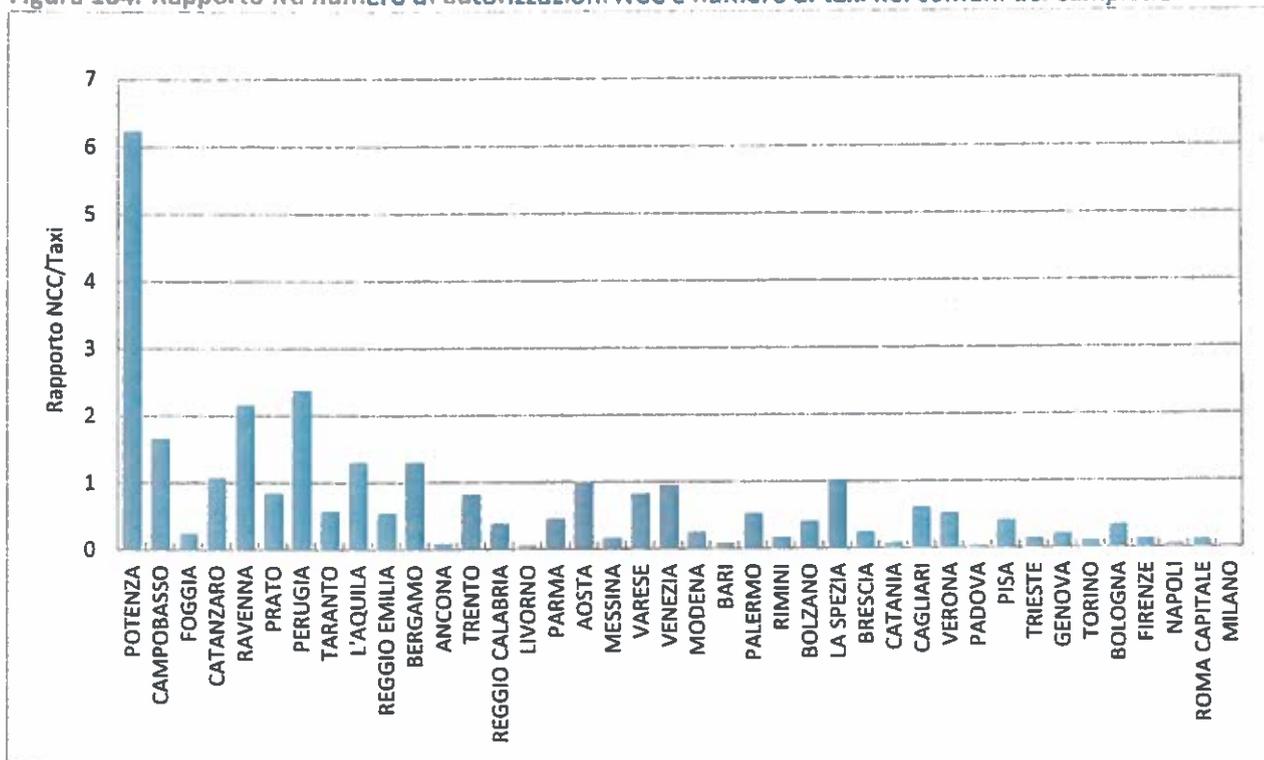
Fonte: Monitoraggio ART 2018.

Figura 103. Rapporto fra numero di taxi e popolazione residente nei comuni del campione



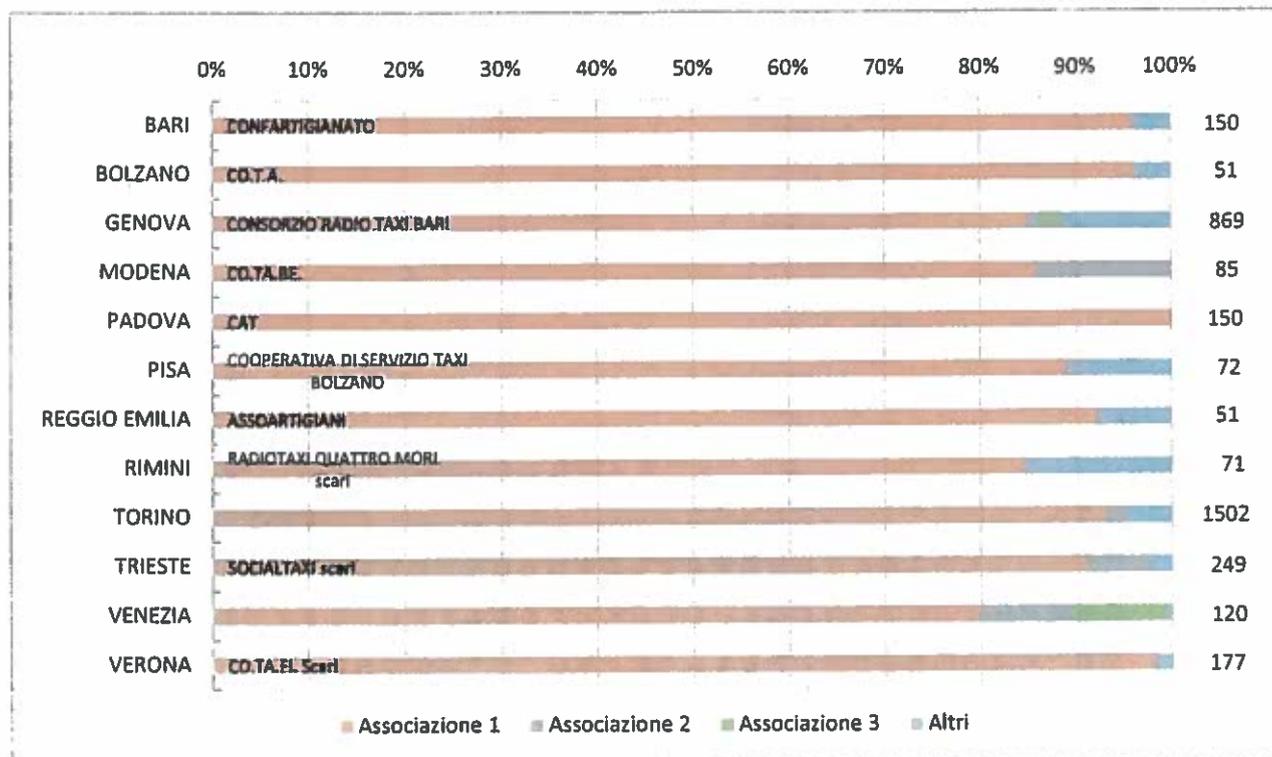
Fonte: Elaborazione ART su dati monitoraggio ART 2018; popolazione residente da dati Istat 2017.

Figura 104. Rapporto fra numero di autorizzazioni NCC e numero di taxi nei comuni del campione



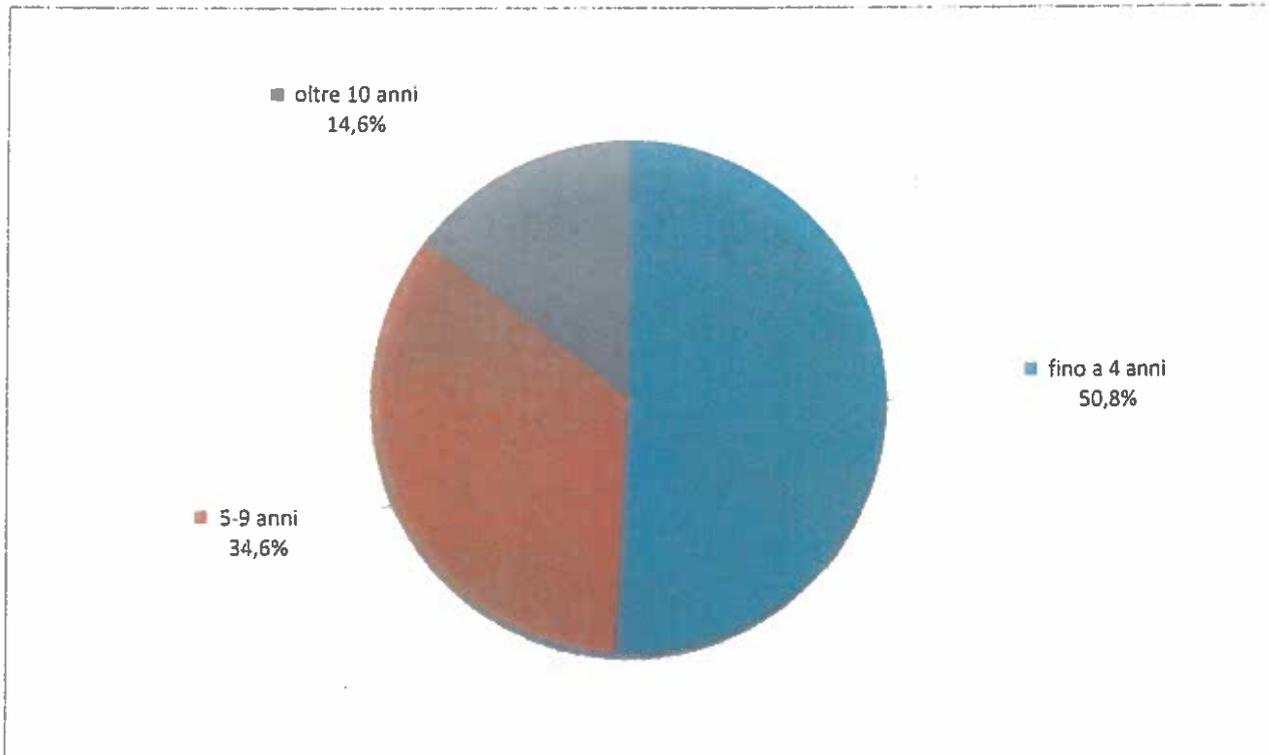
Fonte: Elaborazione ART su dati monitoraggio ART 2018.

Figura 105. Comuni con più di 50 taxi dove è preponderante un'associazione di tassisti



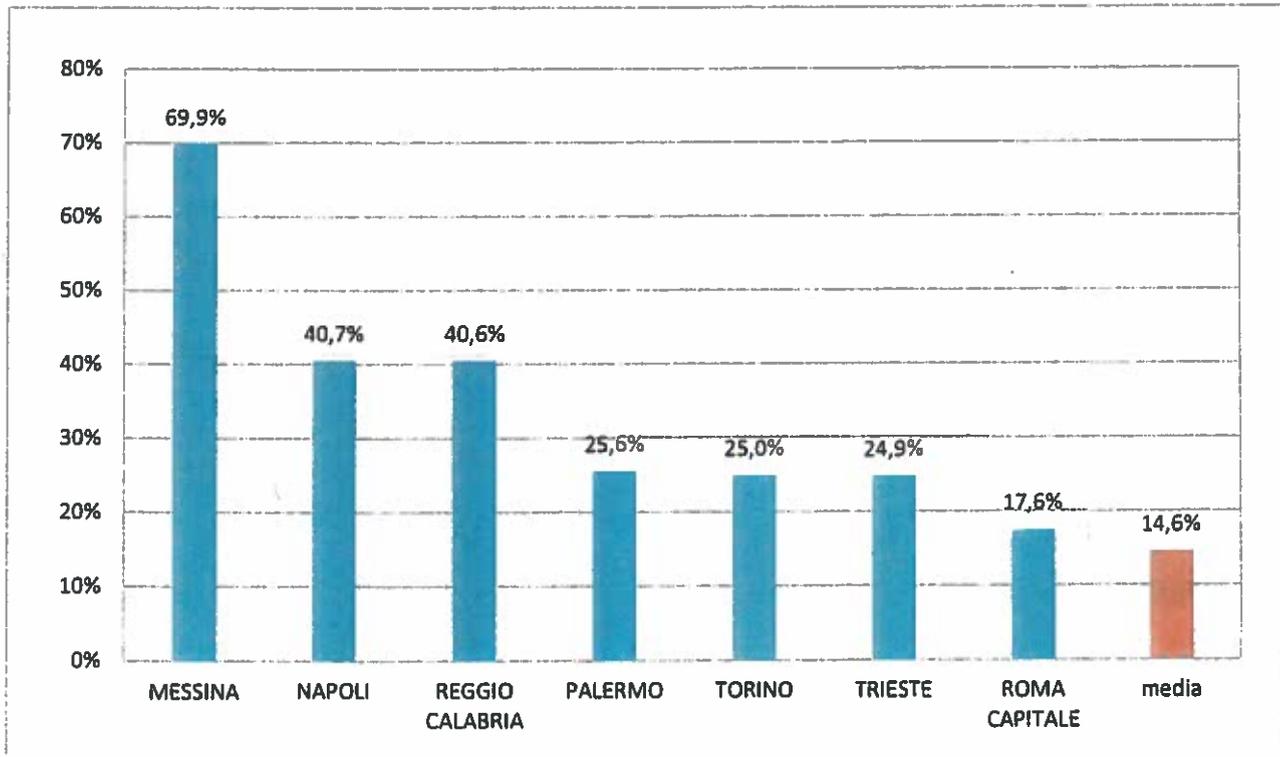
Fonte: Monitoraggio ART 2018.

**Figura 106. Vetustà delle autovetture per il servizio di taxi nel campione di comuni esaminato**



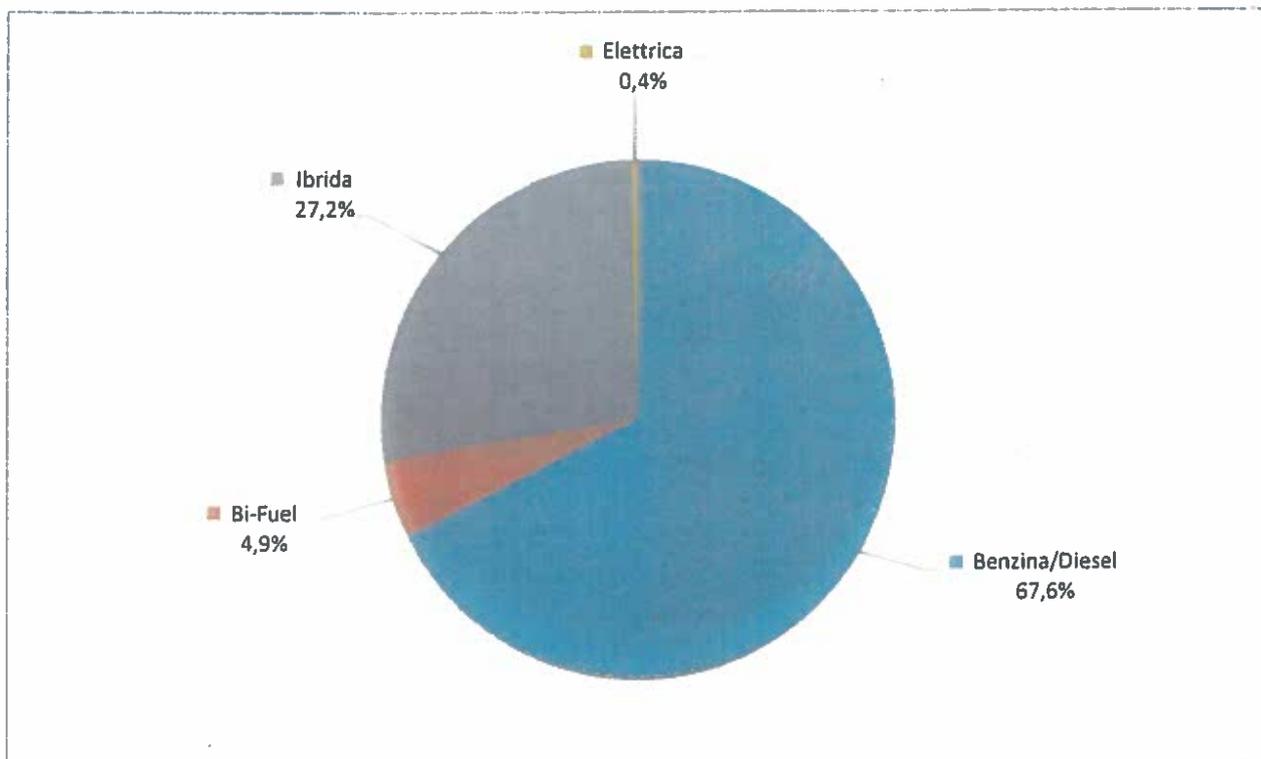
Fonte: Monitoraggio ART 2018. Non comprende Catanzaro perché dati non disponibili.

**Figura 107. Comuni con più di 50 taxi dove l'aliquota di taxi vetusti è superiore alla media del campione**



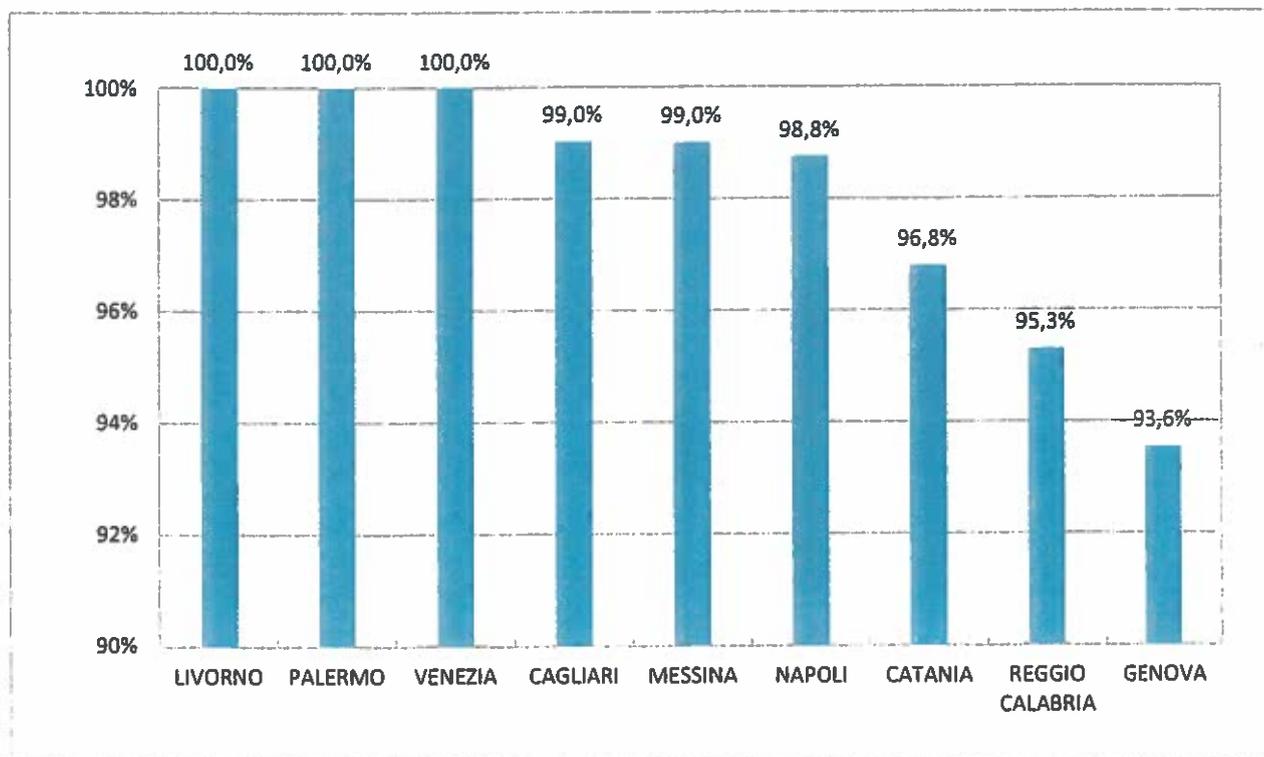
Fonte: Monitoraggio ART 2018.

**Figura 108. Tipo di motorizzazione delle autovetture per il servizio di taxi nel campione di comuni esaminato**



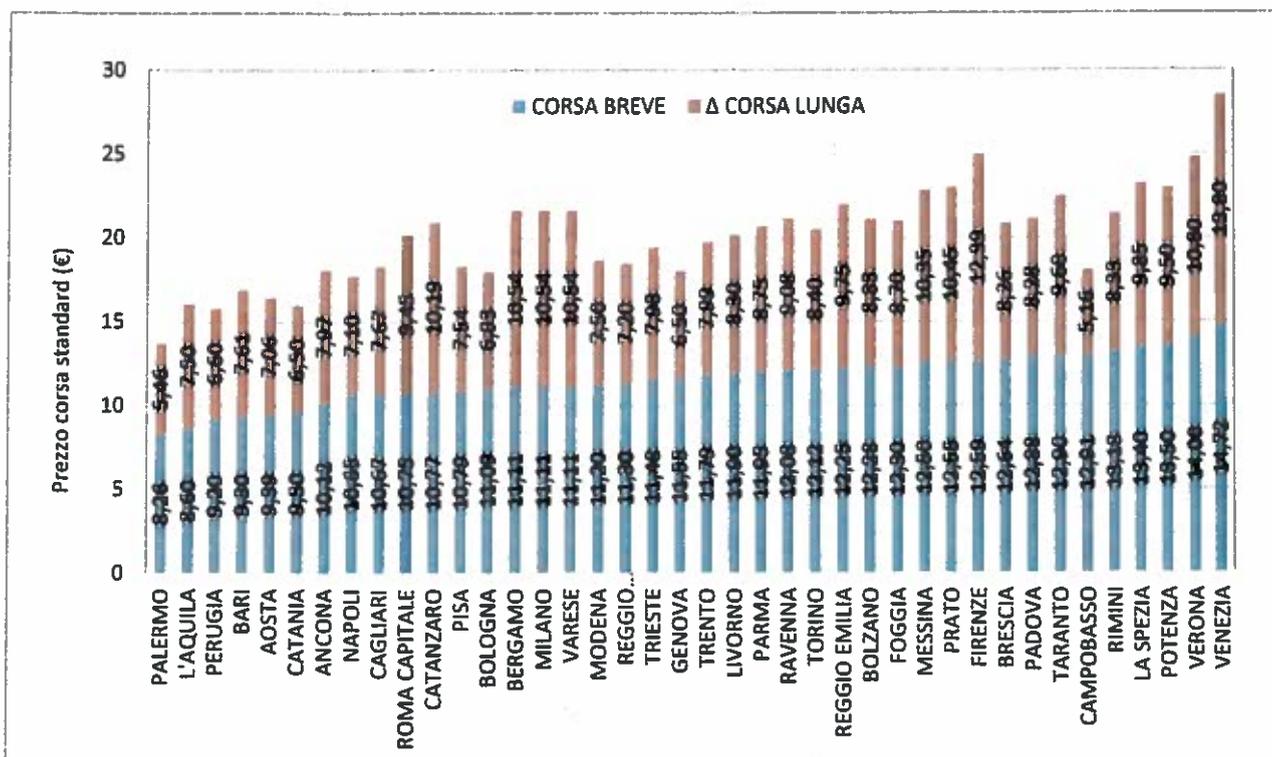
Fonte: Monitoraggio ART 2018. Non comprende Catanzaro perché dati non disponibili.

**Figura 109. Comuni con più di 50 taxi dove oltre il 90% delle autovetture per il servizio di taxi ha motorizzazione a benzina o diesel**



Fonte: Monitoraggio ART 2018.

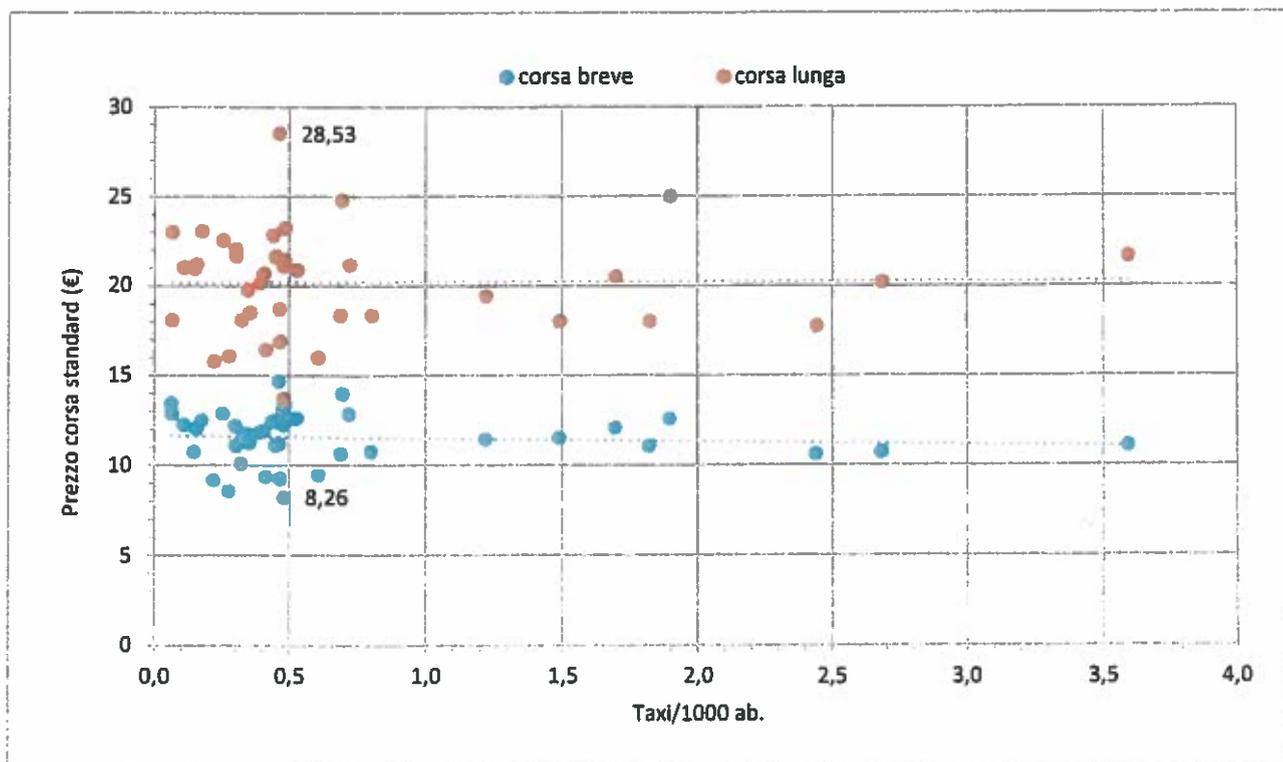
Figura 110. Simulazione costo di una corsa urbana standard "breve" e di una corsa urbana standard "lunga" di una persona senza bagagli in un mattino di giorno ferial



Nota: percorrenza "breve" = 5 km + soste 5 minuti; percorrenza "lunga" = 10 km + soste 10 minuti.

Fonte: Elaborazione ART su dati monitoraggio ART 2018.

Figura 111. Prezzo della corsa standard rispetto alla dotazione di taxi dei comuni del campione esaminato



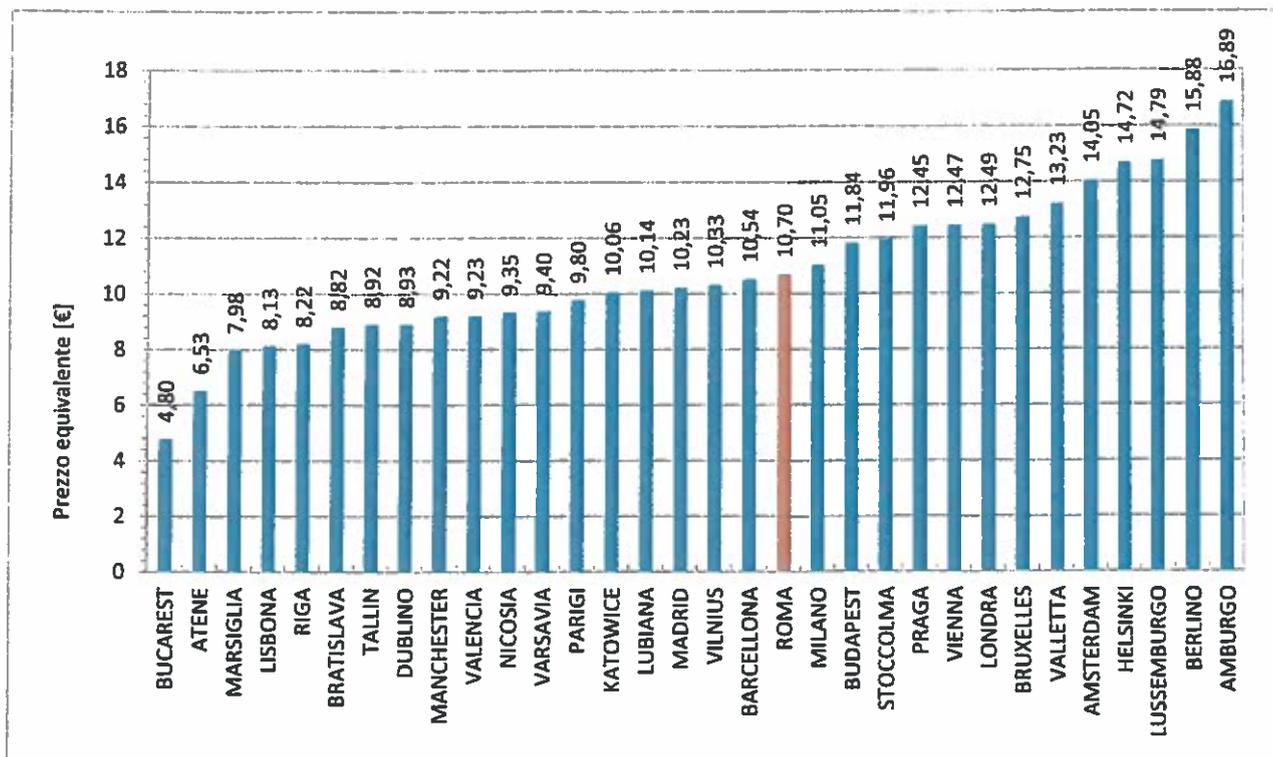
Fonte: Elaborazione ART su dati monitoraggio ART 2018.

**Tabella 29. Tariffe taxi nelle capitali europee dell'Eurozona e nelle città dell'EU-28 con almeno 2 milioni di abitanti nell'area metropolitana**

* Paese dell'Eurozona # Tariffa articolata in fasce/zone	CITTÀ	POPOLAZIONE	IMPORTI		
		(milioni di abitanti)	INIZIO CORSA:	KILOMETRICO	ORARIO
	LONDRA #	14,03	2,60 GBP	1,70 GBP	28,57 GBP
*	PARIGI #	12,01	2,60	1,06	32,10
*	MADRID	6,38	2,40	1,05	20,50
*	BARCELLONA	5,45	2,15	1,13	22,10
*	BERLINO #	5,01	3,90	2,00	30,00
*	ROMA #	4,32	3,00	1,10	27,00
*	MILANO #	4,27	3,30	1,09	28,32
*	ATENE	3,86	1,19	0,68	10,85
	VARSAVIA	3,30	8,00 PLN	2,00 PLN	40,00 PLN
*	AMBURGO #	3,17	3,20	2,35	30,00
*	BRUXELLES	2,97	2,40	1,80	30,00
	BUDAPEST	2,97	450 HUF	280 HUF	4200 HUF
*	LISBONA	2,81	3,25	0,47	14,80
	KATOWICE	2,74	7,00 PLN	2,50 PLN	40,00 PLN
	MANCHESTER	2,72	2,30 GBP	1,22 GBP	18,60 GBP
*	VIENNA #	2,68	3,80	1,42	27,80
	PRAGA	2,55	40 CZK	28 CZK	360 CZK
*	VALENCIA	2,53	1,45	1,08	19,15
*	AMSTERDAM	2,44	2,95	2,17	21,60
	BUCAREST	2,28	1,70 RON	1,70 RON	17,00 RON
	STOCCOLMA	2,16	45,00 SEK	11,88 SEK	515,00 SEK
*	MARSIGLIA	2,00	1,90	0,99	21,08
*	DUBLINO	1,82	3,60	1,10	23,40
*	HELSINKI	1,59	5,90	1,60	47,04
*	RIGA	1,01	2,00	0,64	7,80
*	NICOSIA	0,86	3,42	0,73	13,66
*	VILNIUS	0,81	1,25	0,79	15,54
*	BRATISLAVA	0,62	5,00	-	12,00
*	TALLIN	0,57	2,90	0,58	11,00
*	LUBIANA	0,55	1,50	1,10	18,00
*	LUSSEMBURGO	0,55	2,50	2,70	30,00
*	VALLETTA #	0,39	3,50	1,40	4,20

Fonte: Indagine ART 2018; popolazione da dati Eurostat (Statistics on cities, 2016).

Figura 112. Simulazione costo di una corsa urbana standard (percorrenza 5 km + soste 5 minuti) di una persona senza bagagli in un mattino di giorno feriale nelle maggiori città europee



N.B.: i valori sono rapportati al costo effettivo della vita nei singoli Paesi attraverso l'indice dei prezzi Eurostat.

Fonte: Elaborazione ART su dati indagine ART 2018; indice dei prezzi da dati Eurostat.

Tabella 30. Confronto della dotazione di taxi tra alcune importanti città europee

Città	Numero licenze taxi	Popolazione (milioni abitanti)	Taxi/1000 ab.
Roma	7.700	4,32	1,78
Milano	4.855	4,27	1,14
Londra	21.274	14,03	1,52
Parigi	17.924	12,01	1,49
Berlino	7.500	5,01	1,50
Madrid	15.723	6,38	2,46

Fonte: Indagine ART 2018; popolazione da dati Eurostat (Statistics on cities, 2016).

