

**Parere al Comune di Pisa sul rilascio di 3 licenze per l'esercizio del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.**

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 9 marzo 2023

premessi che:

- l'Autorità ha reso al Comune di Pisa (di seguito, anche: Comune) il parere n. 5/2017 del 27 giugno 2017 in materia di adeguamento del servizio taxi, pronunciandosi favorevolmente al rilascio, attraverso pubblico concorso, di 5 licenze per l'esercizio del servizio taxi con veicoli attrezzati per l'accesso autonomo delle persone con grave disabilità motoria;
- il Comune, con nota prot. n. 101416 del 30/10/2018 (acquisita al prot. ART n. 9158/2018 in pari data), ha richiesto all'Autorità parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con riferimento al rilascio di ulteriori tre licenze per l'esercizio del servizio taxi con veicoli attrezzati per l'accesso autonomo delle persone con grave disabilità motoria, mediante scorrimento della graduatoria definitiva rettificata del concorso indetto con determina n. DD-18A/1230 del 18/10/2017 (di seguito: determina di indizione);
- successivamente alla richiesta di parere sono state avviate interlocuzioni (nota prot. ART n. 357 del 17/01/2019 – riscontrata dal Comune con nota prot. 14034/2019 dell'8/02/2019, prot. ART n. 1315/2019 – e nota prot. ART n. 1474 del 13/02/2019) al fine di conoscere se l'ente si fosse adeguato alle osservazioni e prescrizioni contenute nel succitato parere n. 5/2017 e di ricevere – anche alla luce di quanto raccomandato dall'Autorità, in tale atto, sulla necessità di svolgere un'apposita indagine volta a rilevare gli effettivi fabbisogni di mobilità del territorio – la documentazione a supporto della richiesta;
- con nota prot. n. 14724 del 02/02/2023 (acquisita al prot. ART n. 1649/2023 in pari data), il Comune ha trasmesso all'Autorità la relazione inerente all'indagine *de qua*, specificando l'intenzione di procedere allo scorrimento della graduatoria, ancora valida, del concorso bandito nel 2017, sulla base del parere sopra menzionato, per il rilascio di 5 licenze per veicoli appositamente attrezzati al trasporto di PMR – ritenuto preferibile, in un'ottica di economia procedimentale, all'indizione di una nuova procedura concorsuale – ed ha avanzato nuovamente la richiesta di "(...) *parere in merito al rilascio di ulteriori n° 3 licenze taxi*";

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

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

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

quella inerente alla gestione del servizio; detta legge, per la prestazione del servizio taxi, prevede il rilascio della licenza da parte delle Amministrazioni Comunali attraverso un bando di pubblico concorso (art. 8).

In base alla suddetta normativa, in particolare, le Regioni individuano i criteri cui devono attenersi i Comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea. I Comuni, con propri regolamenti, individuano: il numero e tipo di veicoli da adibire al servizio, le modalità per lo svolgimento di questo, i criteri per la determinazione delle tariffe, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza.

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

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

- il monitoraggio e la verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. n. 201/2011 cit.);
- il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. n. 201/2011 cit.), sulla base dei principi di seguito riportati:
  1. l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario, anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali;
  2. una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;
  3. una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di

tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti;

4. il miglioramento della qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;
- la possibilità di ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio “con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m)” sopra riportata (art. 37, comma 2, lett. n).

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 deli Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi”. Nel medesimo Atto di segnalazione l'Autorità ha auspicato la revisione del concetto di territorialità, proponendo l'ampliamento dell'ambito di gestione dei servizi attualmente incardinato sulle aree comunali, rimettendo alle regioni l'individuazione dei bacini ottimali di gestione dei servizi di taxi e NCC in ragione della natura economica, culturale e turistica dei territori, nonché le funzioni inerenti alla fissazione del relativo fabbisogno numerico di vetture.

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

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

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

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del decreto-legge 201/2011, fa presente quanto segue in tema di rilascio di ulteriori 3 licenze mediante scorrimento della graduatoria.

## **II. Osservazioni**

Nel parere n. 5/2017 del 27 giugno 2017, con riferimento al rilascio di n. 5 nuove licenze taxi a titolo oneroso per il trasporto di persone con gravi disabilità motorie, si rilevava che “[...], *il numero di licenze taxi, unitamente alle autorizzazioni NCC, appare prima facie adeguato a soddisfare le esigenze di mobilità del territorio di riferimento, pur non disponendosi di adeguate indagini sull'utenza potenziale rilevante, e in particolare business, per il caso in esame*” e raccomandando al Comune *“l'effettuazione di un'apposita indagine volta a rilevare gli effettivi fabbisogni di mobilità del territorio di riferimento, considerando le diverse modalità e tipologie di trasporto presenti, incluse quelle innovative”*.

In adempimento a quanto previsto dal parere *de quo*, il Comune commissionava la predetta indagine ad una società esterna, operante nel campo della pianificazione e progettazione dei sistemi di mobilità e trasporto delle persone e delle merci, la quale concludeva la propria analisi, redigendo un'apposita relazione tecnica in data 21 novembre 2022, trasmessa all'Autorità in data 02/02/2023 (prot. ART n. 1649/2023),

contestualmente al rinnovo della richiesta di parere finalizzata al rilascio di ulteriori 3 licenze per l'esercizio del servizio taxi mediante veicoli attrezzati per l'accesso autonomo delle persone con grave disabilità motoria.

Ciò posto, le Linee Guida, nel frattempo approvate dall'Autorità, prevedono che, ai fini dell'adeguamento del servizio taxi, i Soggetti Competenti avviino una specifica istruttoria – che nel caso di specie può essere semplificata<sup>1</sup> – in cui vanno esaminate le esigenze di mobilità nel territorio di riferimento e l'adeguatezza dell'offerta, anche valutando una diversa organizzazione del servizio offerto.

A tal fine, una corretta istruttoria volta alla determinazione del fabbisogno taxi nell'area territoriale di riferimento deve quindi essere sviluppata, in primo luogo, con l'analisi della domanda di servizio taxi.

Al riguardo, l'Amministrazione comunale, al fine di stimare la domanda di servizio taxi, ha preso a riferimento tre fattori: la domanda turistica; l'intensità dei movimenti per motivi di studio e di cura; il movimento passeggeri dei principali nodi di interscambio modale (aeroporto, stazioni ferroviarie).

Con riguardo al primo fattore di domanda, l'indagine evidenzia un aumento dei flussi turistici nel periodo 2010-2019, sia sotto il profilo degli arrivi turistici negli esercizi ricettivi, i quali sono passati da 596.656 arrivi nel 2010 a 801.162 nel 2019, pari ad un incremento percentuale complessivo del 34%, sia sotto il profilo dell'andamento annuale delle presenze turistiche con un aumento complessivo percentuale pari al 10%, confermando in tal modo la forte attrattività turistica della città.

La crescita della domanda turistica ha trovato peraltro riscontro nel contestuale aumento dell'offerta turistica, mantenutasi costante durante il periodo pandemico.

L'indagine analizza altresì l'intensità dei movimenti sia per ragioni di cura, individuando quale polo di attrazione/generazione di domanda del servizio taxi l'Ospedale di Cisanello – nel quale ogni anno vengono effettuati oltre 50.000 ricoveri e più di 5 mila prestazioni ambulatoriali – sia per ragioni di studio, identificando le istituzioni accademiche e di ricerca, quali l'Università di Pisa, la Scuola Normale Superiore, la Scuola Superiore Sant'Anna e il Polo Scientifico CNR di San Cataldo, che accolgono complessivamente ogni giorno oltre 50.000 utenti (studenti, docenti, dipendenti, ecc.), come poli di forte attrazione/generazione di domanda potenziale. Tali Istituzioni rappresentano inoltre dei poli generatori di flussi di domanda occasionale attraverso lo svolgimento delle numerose attività connesse all'attività di istruzione e ricerca (ad esempio: seminari, convegni e congressi).

Con riferimento al terzo fattore di domanda, l'indagine prende in considerazione il movimento passeggeri nei principali nodi infrastrutturali presenti nel bacino comunale, evidenziando che entrambe le stazioni ferroviarie della città (stazione di Pisa Centrale e di Pisa San Rossore) sono poli di forte attrazione/generazione di domanda, sebbene il polo principale su cui si attesta il servizio taxi sia rappresentato dalla stazione di Pisa Centrale.

Al riguardo, si mette in luce l'elevato movimento quotidiano dei passeggeri generato dalla stazione centrale nel periodo pre-covid pari a circa 39.000 passeggeri al giorno<sup>2</sup>, con conferma dell'andamento anche nel periodo estivo e nei giorni festivi, dove vi è un consistente segmento di domanda turistica.

---

<sup>1</sup> Punto 3 delle Linee guida. Al riguardo, si osserva che il Comune di Pisa ha una popolazione residente per l'anno 2019 pari a 88.880 abitanti.

<sup>2</sup> I dati elaborati sul movimento passeggeri sono riferiti agli anni 2018 e 2019 e relativi al solo movimento sui treni regionali, i quali sono di fonte Ferrovie dello Stato, nonché disponibili presso l'Osservatorio Regionale dei Trasporti.

Un altro polo di forte attrazione/generazione di domanda risulta essere l'aeroporto Galileo-Galilei. In proposito, l'indagine evidenzia un progressivo incremento del movimento passeggeri annuale dal 2009 al 2019, suffragato anche dal piano di sviluppo aeroportuale per il raggiungimento, nei prossimi anni, di 7.000.000 passeggeri l'anno.

Una volta analizzata la domanda potenziale del servizio taxi, il Comune, tramite l'indagine *de qua*, ha proceduto a valutare l'offerta esistente e potenziale.

Al riguardo, l'indagine evidenzia che i servizi di trasporto pubblico urbano sviluppano una percorrenza annua di 2.635.000 km e sono articolati su 15 linee, 9 delle quali a frequenza e le restanti caratterizzate da corse a orario. Inoltre, il principale polo servito dalla rete di TPL di linea è rappresentato dalla stazione ferroviaria centrale, dove terminano o transitano tutte le linee. In proposito, l'indagine effettuata illustra il dettaglio delle percorrenze per linea della rete urbana con i relativi valori di passeggeri/giorno per le annualità 2009 e 2019, mettendo in luce una sensibile riduzione di utenti nei giorni feriali scolastici<sup>3</sup>.

Nell'indagine si dà altresì evidenza dell'offerta relativa al TPL di linea anche in chiave prospettica. In proposito, il Comune di Pisa ha recentemente approvato il PUMS (Piano urbano della mobilità sostenibile), prevedendo un potenziamento della rete urbana, che riguarda prevalentemente il rafforzamento dei collegamenti con i comuni della cintura. Sebbene nel medio-lungo periodo l'obiettivo del PUMS sia quello di realizzare un incremento medio dei passeggeri annui pari a +2%, i possibili effetti della nuova rete dei servizi non comporteranno variazioni sostanziali del segmento di utenza potenziale attualmente interessato dal servizio taxi, atteso che il piano è finalizzato principalmente a servire la domanda più concentrata nei comuni della cintura che attualmente usa prevalentemente il mezzo privato per raggiungere la città.

Esaminata l'offerta relativa al TPL di linea, l'indagine dà conto dell'offerta effettiva di taxi, unitamente alle caratteristiche dell'organizzazione del servizio. Al riguardo, l'offerta complessiva del Comune di Pisa si compone attualmente di 77 licenze taxi e 30 autorizzazioni NCC. Nel numero totale di licenze sono ricomprese le 5 rilasciate, a seguito del succitato parere n. 5/2017 rilasciato dall'Autorità in data 27 giugno 2017 e dell'effettuazione del pubblico concorso di cui alla determina di indizione, per l'esercizio del servizio mediante autovetture attrezzate per l'accesso delle persone con grave disabilità motoria.

In merito alle caratteristiche del servizio, la citata relazione tecnica evidenzia l'effettuazione di un'indagine finalizzata a valutare l'efficacia dell'offerta di servizio taxi nel periodo giugno-ottobre 2016 in corrispondenza del principale polo di attrazione/generazione di tale servizio ubicato presso la stazione ferroviaria di Pisa Centrale. In particolare, in corrispondenza del marciapiede di imbarco/sbarco passeggeri sono stati rilevati giornalmente per fascia oraria i dati relativi al numero dei taxi presenti a disposizione e il numero di utenti in attesa e tale rilevazione ha messo in luce un tendenziale eccesso di domanda rispetto alla disponibilità di offerta<sup>4</sup>, individuando come più critiche le fasce orarie 11-12 e 14-15, ove, mediamente, a fronte di un solo taxi disponibile gli utenti in attesa sono circa 5.

---

<sup>3</sup> L'indagine svolta evidenzia che nel 2009 il numero di passeggeri trasportati al giorno era di 34.517, mentre nel 2019 questo valore risultava pari a 24.875 con una riduzione pari al 27,9%.

<sup>4</sup> Più in generale l'indagine evidenzia che solamente nella fascia oraria che va dalle 9 alle 10 l'offerta delle autovetture disponibili supera la domanda, mentre in tutte le altre fasce la domanda in attesa è sempre superiore alle autovetture disponibili.

Richiamati gli esiti dell'indagine svolta dal Comune di Pisa, l'Autorità esprime le seguenti osservazioni sull'**ampliamento del contingente taxi del Comune di Pisa con il rilascio di ulteriori 3 licenze.**

Innanzitutto, si valuta positivamente l'indagine effettuata dal Comune volta a rilevare gli effettivi fabbisogni di mobilità del territorio di riferimento, non solo in un'ottica di ottemperanza alle osservazioni contenute nel parere n. 5/2017, ma soprattutto perché evidenzia l'andamento di talune variabili di domanda e di offerta del servizio taxi nella prospettiva di un adeguamento del servizio stesso alle esigenze dello specifico contesto urbano. **Si ritiene, tuttavia, che la misurazione delle variabili su indicate, specialmente in un'ottica di ulteriori e future richieste di parere sull'incremento del numero di licenze, debba essere ripetuta periodicamente in modo tale da ottenere dati quanto più possibile aggiornati.**

Alla luce degli esiti delle analisi svolte dal Comune, stante anche la specificità delle licenze da rilasciare, che consentiranno di migliorare la fruibilità del servizio taxi da parte delle PMR, si ritiene di esprimere una valutazione favorevole al rilascio delle ulteriori tre licenze per l'esercizio del servizio taxi cui si riferisce la richiesta di parere.

Tuttavia, preme evidenziare come, per futuri adeguamenti del contingente, anche con riferimento all'individuazione della soglia minima di licenze taxi per PMR (punto 25 delle Linee guida) occorrente per il soddisfacimento delle esigenze di domanda rilevate e stimate (punto 9 delle Linee guida), saranno necessarie anche valutazioni basate su dati dai quali emerga, più specificatamente, il livello di adeguatezza dell'offerta di servizi non di linea rispetto alla domanda, ad esempio tramite la rilevazione delle richieste di servizio inevase e i tempi di attesa per gli utenti in diverse ore del giorno, giorni della settimana e periodi dell'anno, come previsto nell'ambito del monitoraggio periodico e sistematico di cui al punto 33 delle Linee guida. A tal proposito, **si invita il Comune a strutturare un sistema di monitoraggio del servizio complessivo – anche tramite la predisposizione di un apposito protocollo con la cooperativa attualmente operante sul territorio comunale – che preveda la rilevazione dei dati sulle richieste di servizio inevase e sui tempi di attesa per gli utenti in diverse ore del giorno, giorni della settimana e periodi dell'anno relativamente alle licenze attive – indicando specificamente i dati relativi a richieste da parte di PMR – unitamente alla periodicità di trasmissione dei dati medesimi.**

Gli obblighi di trasmissione, in capo alle cooperative/consorzi radio-taxi, dovranno essere definiti nel rispetto delle normative in materia di tutela della riservatezza, nonché corredati da un adeguato sistema di *enforcement* in caso di mancata ottemperanza, da disciplinare in sede di aggiornamento del vigente *"Regolamento comunale dei servizi pubblici di trasporto non di linea (taxi)"*, la cui ultima modifica risale al 2017; a tale riguardo, si dovrà tenere conto delle Linee guida dell'Autorità, e, in ogni caso, si dovrà acquisire il preventivo parere dell'Autorità ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011.

**Infine, alla luce degli esiti dell'indagine effettuata sul monitoraggio dell'utenza taxi, si invita il Comune a valutare – al fine di affrontare adeguatamente i picchi di domanda anche legati ad eventi straordinari e di assicurare un servizio rispondente alle effettive esigenze di mobilità – l'adozione di misure di flessibilità del servizio, indicate al punto 20 delle Linee guida, quali a titolo esemplificativo rimodulazioni dei turni, turnazioni integrative e sostituti alla guida, monitorandone la corretta applicazione e l'efficacia.**

\*\*\*\*\*

Il presente parere, reso in senso favorevole all'assegnazione di ulteriori tre licenze per l'esercizio del servizio taxi con veicoli attrezzati per l'accesso autonomo delle persone con grave disabilità motoria, con l'invito al



Comune di Pisa a procedere alla modifica del vigente Regolamento, previa richiesta di parere preventivo all'Autorità. Il presente parere è trasmesso al Comune di Pisa e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 9 marzo 2023

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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