



Roma, 19 marzo 2025

Spett.le Commissione Europea

Osservazioni

presentate da

U.R.I. - Unione Radiotaxi d'Italia.

alla bozza di D.P.C.M. dell'8 marzo 2024 recante “Disciplina dell'attività delle piattaforme tecnologiche di intermediazione tra domanda e offerta di autoservizi pubblici non di linea ai sensi dell'art. 10-bis, comma 8, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito con modificazioni dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12”

Indice

Premessa	2
I. Analisi delle disposizioni controverse e proposte di integrazione e modifica	3
1. <u>L'articolo 1 (Oggetto, ambito di applicazione e definizione) del Decreto</u>	3
2. <u>L'articolo 4 (Norme specifiche per l'intermediazione di servizi taxi) del Decreto</u>	5
3. <u>L'articolo 6 (Norme per le piattaforme tecnologiche rivolte congiuntamente al servizio taxi e al servizio NCC) del Decreto</u>	8
4. <u>L'articolo 7 (Registrazione dei soggetti gestori) del Decreto</u>	9
5. <u>L'articolo 8 (Obblighi dei soggetti gestori) del Decreto</u>	10



Premessa

1. URI – Unione dei RadioTaxi d’Italia è l’Associazione datoriale di categoria più grande d’Italia, che raggruppa la maggior parte delle strutture RadioTaxi presenti sul territorio nazionale. URI non ha fine di lucro ed ha per scopo statutario quello di provvedere alla rappresentanza, tutela ed assistenza, sia sul piano collettivo che individuale, delle Strutture Radiotaxi operanti sul territorio nazionale, al fine di favorirne ed agevolare l’attività.
2. La base giuridica della bozza di D.P.C.M. sulla disciplina dell’attività delle piattaforme tecnologiche di intermediazione (“**D.P.C.M.**”), oggetto delle presenti osservazioni, risiede nell’art. 10-*bis*, co. 8, del Decreto-legge del 14 dicembre 2018, n. 135 (recante le “*Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione*”), convertito con modificazioni dalla legge dell’11 febbraio 2019, n. 12.
3. Detta norma, infatti, demanda ad apposito Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro delle imprese e del made in Italy, da adottare ai sensi dell’art. 17, co. 3, della legge del 23 agosto 1988, n. 400, la disciplina dell’“*attività delle **Piattaforme Tecnologiche di intermediazione** che intermediano tra domanda e offerta di autoservizi pubblici non di linea*”.
4. Delle Piattaforme Tecnologiche, cioè, che - **ai sensi dell’art. 1754 c.c.** - presuppongono la “**terzietà**” dei soggetti che ne hanno la titolarità e la gestione rispetto ai portatori dell’offerta e della domanda di servizio di trasporto pubblico non di linea, che mediante l’app di riferimento delle stesse, usufruiscono della possibilità di essere messi in relazione.
5. Sono quindi escluse dall’ambito di applicazione del D.P.C.M. in questione le distinte e diverse **Piattaforme Tecnologiche di Interconnessione** in esclusiva titolarità e gestione degli stessi portatori dell’offerta di servizio pubblico non di linea, che le hanno autoprodotte e le gestiscono in proprietà, direttamente, amministrativamente ed operativamente con le forme giuridiche associative delle Cooperative e Consorzi previste dal richiamato art. 7 punto 1 lett. b) e c) della legge 21/92.
6. Alla luce di quanto dianzi considerato è dunque evidente che la *ratio* del comma 8 dell’art. 10-*bis* risiede proprio nell’opportunità di regolamentare l’attività delle sole Piattaforme Tecnologiche di Intermediazione, prevedendo l’individuazione di requisiti e obblighi omogenei per i soggetti titolari e gestori al fine di garantire che l’utilizzo delle piattaforme venga svolto conformemente ai vincoli normativi sulle condizioni di svolgimento dei servizi di taxi e di noleggio con conducente.

I. Analisi delle disposizioni controverse e proposte di integrazione e modifica

1. *L'articolo 1 (Oggetto, ambito di applicazione e definizione) del Decreto*

1.1 L' art. 1, co. 2, lett. b), c) e q), e l'articolo 3, co. 2, del Decreto: la mancata distinzione fra piattaforme tecnologiche di interconnessione e le piattaforme tecnologiche di intermediazione.

L'art. 1, co. 2, lett. b) del Decreto definisce le “**piattaforme tecnologiche**” come “*le infrastrutture che forniscono i servizi e gli strumenti tecnologici, anche mediante internet, per lo svolgimento dell'attività di intermediazione, come definita ai sensi del presente decreto*”. La successiva lett. c) definisce l’“**attività di intermediazione**” come “*l'attività volta a favorire l'incontro tra la domanda e l'offerta di autoservizi pubblici non di linea tramite la stipula di contratti di intermediazione sia con l'utente che con gli operatori dei servizi di trasporto pubblico non di linea*”.

Si tratta di definizioni estremamente generiche che **non tengono conto della sostanziale distinzione** – richiamata in premessa - **tra il concetto di interconnessione e quello di intermediazione**. Tale distinzione, si badi, non è da inquadrare sul piano meramente terminologico, essa infatti rappresenta un elemento peculiare e cardine ai fini della corretta definizione e qualificazione delle due distinte tipologie di piattaforme tecnologiche utilizzate dall'utenza, per lo smistamento della domanda di servizio taxi; e segnatamente:

- le piattaforme tecnologiche aperte che forniscono il **servizio di intermediazione** tra l'offerta di tassisti e NCC da un lato, e la domanda dell'utenza dall'altro. Si tratta di sistemi tecnologici che presuppongono necessariamente la presenza di un **soggetto terzo, estraneo** rispetto al rapporto domanda/offerta di servizio taxi NCC. Ed invero, tali piattaforme sono di proprietà e in gestione di soggetti “terzi” (quali, ad esempio, Uber e Free Now) e comportano, per definizione, un costo aggiuntivo ai fini della remunerazione del servizio di intermediazione offerto dalla piattaforma (sotto forma di commissione richiesta ai tassisti aderenti alla piattaforma ovvero alla clientela utenza);
- le piattaforme tecnologiche che forniscono, invece, un mero **servizio di interconnessione** tra i tassisti e gli utenti. A differenza delle piattaforme di intermediazione, tali piattaforme: (i) al pari del servizio fornito dai centralini radiotaxi (di cui costituiscono in sostanza un'evoluzione tecnologica) sono autoprodotte in proprietà dai tassisti appartenenti ad un consorzio/cooperativa, ciò significa che i medesimi tassisti, in quanto titolari dell'offerta, veicolano, in forma associata, verso la domanda degli utenti il proprio servizio taxi, ai sensi dell'art. 7, co. 1, lett. b) e c), della Legge quadro; e (ii) non comportano alcun ulteriore costo



(rispetto alla tariffa taxi) né a carico dei tassisti soci né a carico dell'utenza; e ciò in quanto il servizio di interconnessione è fornito dalla cooperative/consorzio di tassisti stessi.

Tanto premesso, è evidente che la mancata individuazione e distinzione delle due diverse tipologie di piattaforme è idonea a generare confusione e ambiguità rispetto all'ambito applicativo del Decreto.

In proposito, si osserva invero che, i principi e la *ratio* sottesi alla regolamentazione delle attività delle piattaforme tecnologiche di smistamento della domanda, di cui all'art. 10-bis, co. 8, del D.L. 135/2018, attengono esclusivamente alla necessità di disciplinare in maniera organica le nuove realtà economiche e le nuove tecnologie ad esse connesse ed attuate dalla Piattaforme di Intermediazione.

È pacifico infatti che, ai sensi del tenore letterale del richiamato art. 10-bis, co. 8, nell'ambito applicativo del D.P.C.M. rientrano unicamente le piattaforme di intermediazione in titolarità e gestione di soggetti giuridici "terzi" rispetto ai titolari dell'offerta (i tassisti) e della domanda (gli utenti), e non, invece, anche le distinte e diverse piattaforme di interconnessione che, come anticipato, sono in proprietà degli stessi tassisti i quali le hanno autoprodotte, le amministrano e gestiscono direttamente, mediante le forme giuridiche associative delle cooperative e consorzi, previste dal richiamato art. 7, co. 1, lett. b) e c) della Legge-quadro.

Le medesime considerazioni valgono anche con riguardo alla definizione di "soggetto gestore" di cui all'art. 1, co. 1, lett. q), del Decreto, ai sensi del quale "*l'impresa che svolge attività di intermediazione per favorire l'incontro tra le domanda e l'offerta di autoservizi pubblici non di linea attraverso una piattaforma tecnologica e che è il titolare del trattamento ai sensi dell'articolo 9*". Anche tale definizione non tiene minimamente conto della distinzione tra le due categorie di piattaforme tecnologiche.

Tanto d'anziché rappresentato si ritiene pertanto che il testo del Decreto dovrebbe essere riformulato nel senso di escludere esplicitamente dal suo campo di applicazione le piattaforme di interconnessione tecnologica (come ItTaxi), e introducendo una chiara e netta distinzione rispetto alle piattaforme di intermediazione tecnologica in proprietà di soggetti terzi, con l'espressa indicazione di questi ultimi quali unici destinatari della misura in commento.

Alla luce di quanto illustrato, si chiede di riformulare l'art. 1 lett. b), c) e q) del Decreto con il seguente testo:

b) "*Piattaforme Tecnologiche*": l'infrastruttura tecnologica ovvero il sistema informativo basato su internet deputato allo svolgimento **dell'attività di intermediazione finalizzata all'incontro tra i titolari della domanda e dell'offerta di autoservizi pubblici non di linea, svolta da Soggetti Terzi rispetto agli stessi ed oggetto della regolamentazione del presente Decreto; restando per contro esclusa da tale definizione e dall'ambito di applicazione del Decreto l'attività di Interconnessione Tecnologica finalizzata alla veicolazione, verso la domanda,**



dell'offerta di autoservizi pubblici non di linea da parte dei titolari della stessa con le forme associate di cui all' art. 7, punto 1, lett. b) e c) della legge 21/92.

c) "attività di intermediazione": l'attività volta a favorire l'incontro tra la domanda e l'offerta degli autoservizi pubblici non di linea svolta da **Soggetti Terzi rispetto ai titolari dell'offerta e della domanda**.

q) "soggetto gestore": **Soggetto Terzo rispetto ai titolari dell'offerta e della domanda** che svolge attività di intermediazione per la mobilità mediante autoservizi pubblici non di linea attraverso la gestione di una piattaforma tecnologica.

2. L'articolo 4 (Norme specifiche per l'intermediazione di servizi taxi) del Decreto

2.1 L'art. 4, co. 3, del Decreto: il rispetto dei turni di servizio

L'art. 4, co. 3, del Decreto, stabilisce che *"I soggetti gestori adottano modalità operative della piattaforma tecnologica idonee a garantire che, anche in caso di richieste di servizi taxi riferite ad un orario di partenza predeterminato dall'utente stesso, i servizi intermediati siano assegnati a favore di operatori taxi esclusivamente nell'arco temporale dei rispettivi turni di servizio previsti dalle autorità amministrative competenti e che la comunicazione della richiesta di servizio sia inoltrata al vettore taxi nell'imminenza dell'effettuazione materiale dello stesso. I soggetti gestori adottano apposite misure volte a garantire che la destinazione dell'utente sia comunicata al vettore taxi solo al momento del prelievo dell'utente e che non sia comunicato al vettore il corrispettivo stimato della corsa. (...)"*

Tale disposizione sembra tesa ad assicurare che le richieste di taxi siano assegnate correttamente e in modo efficace, al fine di garantire al consumatore un servizio tempestivo e conveniente.

Sul punto, occorre in primo luogo osservare che il concetto di "imminenza" in relazione all'inoltro della richiesta al tassista sia troppo generica e debba necessariamente essere ricondotta a puntuali criteri di definizione che non lasciano spazio a diverse interpretazioni.

In secondo luogo, l'ultimo periodo del comma qui commentato risulta irrazionale, inefficiente, oltre che contraddittorio rispetto a quanto disposto dall'art. 3, co. 3, del medesimo Decreto. Ed invero, posto che, ai sensi del citato art. 3, co. 3, del Decreto, è consentito al tassista di aderire a più piattaforme, nell'ipotesi in cui lo stesso riceva più richieste di servizio taxi simultaneamente, è evidente che la scelta della richiesta taxi da accettare verrà effettuata in maniera del tutto arbitraria. Ciò a detrimento, quindi, di un sistema di smistamento delle chiamate efficiente e dinamico che consenta agli utenti di ricevere un servizio in tempi quanto più possibili rapidi e a un costo congruo



e adeguato rispetto al servizio richiesto (vale a dire, tenuto conto della distanza fra il punto di origine e quello di destinazione).

Inoltre, la mancanza dell'indicazione della destinazione del servizio potrebbe rappresentare una criticità nelle ipotesi in cui si tratti di una richiesta di trasporto in territorio extra-comunale. In tali casi, come noto, prestazione del servizio taxi non è obbligatoria.

Alla luce di quanto illustrato, si chiede di **reformulare l'art. 4, co. 3, del Decreto**, nei seguenti termini:

- precisare il concetto di “**imminenza**” relazione all'inoltro della richiesta al tassista;
- **eliminare integralmente il penultimo periodo del comma** (i.e. “*I soggetti gestori adottano appositi presidi volti a garantire che la destinazione dell'utente sia comunicata al vettore taxi solo al momento del prelievo dell'utente e che non sia comunicato al vettore il corrispettivo stimato della corsa*”).

2.2 L'art. 4, co. 4, del Decreto: non sostituzione dei tassametri e delle tariffe pubbliche

L'art. 4, co. 4, del Decreto, stabilisce che “*Le piattaforme tecnologiche non sostituiscono il tassametro e i soggetti gestori non possono prevedere l'applicazione agli utenti per lo svolgimento dei singoli servizi taxi di importi diversi rispetto a quelli previsti dalle tariffe pubbliche in vigore sull'area territoriale di riferimento*”.

Tale disposizione si pone in aperto contrasto:

- con il decreto Bersani e, segnatamente, con l'art. 6 del decreto-legge del 4 luglio 2006, n. 223, convertito con modificazioni nella legge del 4 agosto 2006, n. 248¹, nonché con il principio

¹ Ai sensi di tale disposizione “*1. Al fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana ai sensi degli articoli 43, 49, 81, 82 e 86 del Trattato istitutivo della Comunità europea e degli articoli 3, 11, 16, 32, 41 e 117, comma secondo, lettere e) e m), della Costituzione, i comuni, sentite le commissioni consultive di cui all'articolo 4, comma 4, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, ove funzionanti, o analogo organo partecipativo, possono:*

(...) e) prevedere in via sperimentale forme innovative di servizio all'utenza, con obblighi di servizio e tariffe differenziati, rilasciando a tal fine apposite autorizzazioni ai titolari di licenza del servizio di taxi o ai soggetti di cui all'articolo 7, comma 1, lettere b) e c), della citata legge n. 21 del 1992;

f) prevedere la possibilità degli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti;

g) istituire un comitato permanente di monitoraggio del servizio di taxi al fine di favorire la regolarità e l'efficienza dell'espletamento del servizio e di orientare costantemente le modalità di svolgimento del servizio stesso alla domanda effettiva, composto da funzionari comunali competenti in materia di mobilità e di trasporto pubblico e da



di “tariffa massima” che regola il sistema tariffario del servizio taxi² e, in virtù del quale, possono, invero, essere applicati importi inferiori rispetto a quanto disposto dai tariffari comunali (o comprensoriali). Inoltre, vale in questa sede altresì rappresentare che, nella prassi, enti, società ed autorità (anche a carattere governativo) indicano regolarmente gare o pubblicano richieste di offerta, al ribasso rispetto al tariffario comunale, per l’effettuazione di servizi di trasporto.

- con il decreto Monti e, segnatamente, con l’art. 37 comma 2, lett. m, n. 2 e 3 del D.L. 6 dicembre 2011 n. 201, convertito con la L. 22 dicembre 2011 n. 104³ che prevede 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”*.

Alla luce di quanto dianzi disposto, **l’art. 4, co. 4, del Decreto andrebbe eliminato.**

2.3 L’art. 4, co. 5, del Decreto: la geolocalizzazione

L’art. 4, co. 5, del Decreto, stabilisce che *“Per i vettori, nel rispetto delle previsioni di cui all’articolo 9, la piattaforma tecnologica può rendere nota all’utente, mediante attivazione della funzione di geolocalizzazione, la posizione in tempo reale del vettore taxi e il tempo stimato di arrivo al punto di prelievo dopo l’assegnazione del servizio al relativo vettore.”*

Tale disposizione è finalizzata a fornire all’utenza informazioni utili sulla posizione del taxi e il tempo stimato di arrivo, al fine di garantire un miglioramento del servizio fornito dalle piattaforme. In proposito, affinché possa essere garantito un maggiore efficientamento del sistema, si chiede **l’integrazione della disposizione con la previsione della possibilità di calcolare e comunicare**

rappresentanti delle organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative, degli operatori di radiotaxi e delle associazioni degli utenti”.

² La tariffa massima del Servizio Taxi è una tariffa tassametrica unica progressiva valida in tutto il territorio comunale, a base multipla in funzione del chilometraggio e del tempo di espletamento del singolo servizio.

³ Ai sensi di tale disposizione l’*“Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell’accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede: m) con particolare riferimento al servizio taxi, a monitorare e verificare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti. Comuni e regioni, nell’ambito delle proprie competenze, provvedono, previa acquisizione di preventivo parere da parte dell’Autorità, ad adeguare il servizio dei taxi, nel rispetto dei seguenti principi: 2) consentire ai titolari di licenza d’intesa con i comuni 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) consentire 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”*.



all'utente anche il costo approssimativo della tariffa amministrata o della tariffa fissa per percorsi predeterminati.

Alla luce di quanto illustrato, si chiede di riformulare l'art. 4, co. 5, del Decreto, nei seguenti termini:

5. *“Per i vettori, nel rispetto delle previsioni di cui all'articolo 9, la piattaforma tecnologica può rendere nota all'utente, mediante attivazione della funzione di geolocalizzazione, la posizione in tempo reale **del taxi**, il tempo stimato di arrivo al punto di prelievo **ed a quello di destinazione**, nonché il costo approssimativo della corsa, in base alla tariffa amministrata o a quella fissa per percorsi predeterminati”.*

3. L'articolo 6 (Norme per le piattaforme tecnologiche rivolte congiuntamente al servizio taxi e al servizio NCC) del Decreto

3.1 L'art. 6, co. 1 e 2, del Decreto: opzione espressa dell'utente e comunicazione dei tempi di arrivo e del corrispettivo stimato

L'art. 6, co. 1, del Decreto, stabilisce che *“Fermo restando il rispetto delle disposizioni di cui agli articoli 4 e 5, le piattaforme tecnologiche che svolgono attività di intermediazione aventi ad oggetto congiuntamente i servizi taxi e i servizi NCC adottano appositi meccanismi volti a garantire che, prima dell'invio di ciascuna richiesta di servizio intermediato, l'utente eserciti una opzione espressa del servizio taxi o NCC che intende attivare per il servizio di trasporto oggetto di intermediazione. Il successivo comma 2 prevede inoltre che “I tempi di arrivo del vettore taxi o NCC ed il corrispettivo stimato per il servizio sono comunicati all'utente solo all'esito dell'opzione effettuata dall'utente ai sensi del comma 1”.*

Ai sensi di tale disposizione, in sostanza, è previsto che l'utente debba definire la scelta della tipologia di servizio che intende richiedere (taxi o NCC), prima dell'invio della richiesta del servizio (comma 1), e ciò senza avere previamente avuto conoscenza delle informazioni in relazione ai tempi di arrivo del vettore, né tanto meno del corrispettivo dovuto (comma 2).

Tale disposizione è, pacificamente, contraria al principio di autodeterminazione e trasparenza nonché alla disciplina consumeristica che impone al professionista di rendere conoscibile al consumatore le informazioni rilevanti di cui lo stesso ha bisogno al fine di poter prendere una decisione consapevole di natura commerciale.

È evidente che i tempi di arrivo e il corrispettivo rappresentano elementi informativi rilevanti ai fini di una scelta commerciale consapevole: La mancata conoscenza di tali informazioni, prima della



richiesta del servizio, determina una scelta da parte del consumatore medio totalmente disinformata (ciò, si badi, è ancor più vero se si considera che utenti meno esperti non conoscono le differenze fra i due servizi e le relative implicazioni di costo e tempi di attesa).

Alla luce di quanto dianzi disposto, **l'art. 6, co. 1 e 2, del Decreto andrebbero eliminati integralmente.**

4. L'articolo 7 (Registrazione dei soggetti gestori) del Decreto

4.1 5.1 L'art. 7, co. 3, del Decreto: procedura di dichiarazione e iscrizione

L'art. 7, co. 2, del Decreto, stabilisce che “[l]’iscrizione [dei soggetti gestori] avviene previa presentazione dell’istanza al Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, corredata della dichiarazione sostitutiva resa ai sensi degli articoli 46 e 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, a firma del legale rappresentante attestante: a) i dati personali o societari del soggetto gestore; b) l’elenco dei vettori aderenti con gli estremi della relativa iscrizione alla sezione del registro informatico pubblico nazionale istituito presso il medesimo Centro elaborazione dati, ai sensi dell’articolo 10-bis, comma 3, del decreto-legge n. 135 del 2018, convertito, con modificazioni, nella legge nella legge 11 febbraio 2019, n. 12;”.

Il seguente comma 3 recita “L’istanza di cui al comma 2 è corredata da un atto unilaterale con il quale il soggetto gestore si impegna al rispetto degli obblighi e delle condizioni di esercizio dell’attività di intermediazione previsti dal presente decreto. I soggetti gestori comunicano **trimestralmente** eventuali variazioni nell’elenco dei vettori aderenti”.

Tale disposizione prevede l’obbligo di iscrizione dei soggetti gestori ad una specifica sezione mediante segnalazione certificata di inizio attività, nonché l’obbligo di fornire dichiarazioni sostitutive riguardanti i dati personali o societari e l’elenco dei vettori aderenti. La medesima disposizione prevede, inoltre, l’obbligo di comunicazione trimestrale di ogni eventuale variazione.

Tale ultima obbligazione solleva notevoli difficoltà pratiche: considerata la grande e diffusa mobilità di adesione dei tassisti ai diversi soggetti gestori, l’obbligo di comunicazione delle variazioni non può essere certamente adempiuto in maniera “tempestiva”, come impone la disposizione in commento. Ciò a maggior ragione, con riguardo ai gestori di piattaforme di medie-grandi dimensioni, che operano su tutto il territorio nazionale. Tale obbligazione comporterebbe superflui e sproporzionati oneri economici aggiuntivi.



Si suggerisce, pertanto, di individuare nel testo della disposizione un termine per la presentazione delle variazioni che tenga conto di tali problematiche. In proposito, si ritiene che **un termine di sei mesi dalla variazione possa essere considerato sufficientemente adeguato**.

Alla luce di quanto illustrato, si chiede di riformulare l'art. 7, co. 2, ultimo capoverso, del Decreto, nei seguenti termini:

*“I Soggetti gestori comunicano **semestralmente** eventuali variazioni nell’elenco dei vettori aderenti”.*

5. L'articolo 8 (Obblighi dei soggetti gestori) del Decreto

5.1 L'art. 8, co. 1, lett. d), del Decreto: la sorveglianza del rispetto degli standard di qualità del servizio.

L'art. 8, co. 1, lett. d), del Decreto, stabilisce che “[i] soggetti gestori (...) d) favoriscono, utilizzando anche le informazioni e i reclami ricevuti dagli utenti, la qualità del servizio, nel rispetto degli standard di qualità del servizio fissati dagli enti competenti per la relativa tipologia di servizi”.

La clausola è illegittima in quanto la valutazione degli *standard* di qualità del servizio è di competenza esclusiva dell'ente locale che ne definisce e disciplina il contenuto con proprio Regolamento.

In proposito, preme richiamare che i doveri e gli obblighi inerenti al servizio pubblico di trasporto non di linea via taxi, così come la relativa disciplina sanzionatoria, sono disciplinati:

- a livello nazionale dalla Legge-quadro nonché, da ultimo, dall'art. 3 del Decreto-legge n. 104/2023, recante “*Misure urgenti per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma*”);
- a livello regionale, e con specifico riferimento ai tassisti che operano nel Comune di Roma, dalla L.R. n. 58/1993, recante “*Disposizioni per l'esercizio del trasporto pubblico non di linea e norme concernenti il ruolo dei conducenti dei servizi pubblici di trasporto non di linea, di cui all'art. 6 della legge 15 gennaio 1992, n. 21*”); nonché
- a locale dalla Deliberazione n. 51/2021, recante il “*Regolamento capitolino per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea*”, e le relative ordinanze comunali.

In ossequio alla citata normativa, come anticipato, la competenza a monitorare il rispetto degli obblighi derivanti dall'espletamento del servizio taxi e il conseguente esercizio del potere sanzionatorio spetta esclusivamente all'autorità comunale.



Sempre con riguardo all'attività di sorveglianza del rispetto degli standard di qualità del servizio taxi, assume un ruolo fondamentale anche l'Autorità di Regolazione dei trasporti ("ART").

Quest'ultima, invero, è chiamata a svolgere periodiche attività di monitoraggio e di verifica della corrispondenza dei livelli di offerta, delle tariffe e della qualità delle prestazioni del servizio taxi alle esigenze dei cittadini nei diversi contesti urbani, ai sensi dell'art. 37, co. 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201. Nell'espletamento di tale compito, l'ART effettua periodiche raccolte dati i cui risultati confluiscono nella propria Relazione annuale. Tali richieste di informazioni, si badi, sono rivolte esclusivamente ai comuni e agli enti territoriali.

Alla luce di tali considerazioni si ritiene che **l'art. 8, co. 1, lett. d), del Decreto, andrebbe eliminato integralmente**, o, in subordine, rivisto, **chiarendo come, in ultima istanza, siano fatte salve le competenze di verifica della qualità del servizio in capo agli Enti locali.**

URI – Unione Radiotaxi d'Italia
Il Presidente
Loreno Bittarelli