



**SG05/09**

**SEGNALAZIONE DELL'AGENZIA  
SULLA DISCIPLINA E SULLE TARIFFE  
DEL SERVIZIO TAXI A ROMA**

(Settembre 2009)

Agenzia

**SG05/09 – Segnalazione dell’Agenzia sulla disciplina e sulle tariffe del servizio taxi a Roma**

L’AGENZIA PER IL CONTROLLO E LA QUALITÀ  
DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI  
DEL COMUNE DI ROMA

VISTA la Deliberazione del Consiglio Comunale del 14 marzo 2002, n. 39, così come modificata e integrata dalla Deliberazione del 22 ottobre 2007, n. 212, che ha attribuito all’Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma (di seguito, Agenzia) le funzioni di supporto propositivo e tecnico-conoscitivo nei confronti del Consiglio Comunale, del Sindaco e della Giunta Comunale, da esercitare in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e valutazione, anche attraverso la formulazione di osservazioni e proposte;

VISTO che la medesima deliberazione assegna all’Agenzia, tra le altre, le funzioni di “studiare l’evoluzione del settore dei singoli servizi, anche per verificare le condizioni tecniche, giuridiche ed economiche relative allo svolgimento o all’erogazione dei medesimi”, di “promuovere iniziative volte a migliorare le modalità di erogazione dei servizi” e di “proporre la modifiche delle clausole delle autorizzazioni e delle condizioni tecniche di svolgimento dei servizi ove ciò sia richiesto dall’andamento del mercato o dalle ragionevoli esigenze degli utenti”;

VISTA la Deliberazione della Giunta Comunale del 6 settembre 2006, n. 493, che ha approvato, tra l’altro, l’istituzione di tariffe fisse onnicomprensive per il servizio taxi tra gli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino e la cosiddetta area delle “Mura aureliane”;

VISTO l’Accordo del 10 dicembre 2007 tra Comune di Roma e organizzazioni rappresentative del settore taxi, con il quale sono stati concordati l’aumento del numero di licenze, l’adeguamento delle tariffe, l’introduzione di tariffe agevolate, l’adozione di strumenti per il miglioramento della trasparenza nei confronti degli utenti, l’istituzione di tavoli di confronto e concertazione per il monitoraggio dei problemi in essere;

VISTA la conseguente Deliberazione della Giunta Comunale del 22 dicembre 2007, n. 593, che ha approvato l’adeguamento del sistema tariffario del servizio taxi con un incremento medio del 18%;

VISTO il Protocollo di intesa del 28 luglio 2009 tra l’Amministrazione comunale e rappresentanti della categoria taxi e NCC di Roma, con il quale sono state concordate misure per dirimere le controversie tra tassisti e noleggiatori, affrontare l’abusivismo, migliorare la trasparenza nei confronti degli utenti, allargare la domanda del servizio a particolari fasce sociali;

VISTA la Memoria di Giunta del 5 agosto 2009, che ha posto in evidenza, tra l’altro, i problemi insoluti in termini di irregolarità nell’applicazione delle tariffe sul territorio comunale e di difformità tra le tariffe fisse dei tassisti di Roma e di Fiumicino, e ha proposto l’introduzione di una sistema di tariffazione progressiva;

VISTO quanto previsto dalla Finanziaria 2008 (L.244/07, art.2, comma 461 lettera b) in materia di consultazione delle associazioni dei consumatori, e quanto contenuto nel Protocollo di Intesa sottoscritto il 20 dicembre 2007 tra l’Agenzia e le associazioni per la tutela dei diritti dei cittadini, degli utenti e dei consumatori;

VISTO l’art. 16 comma 8 lettera f dello Statuto del Comune di Roma;

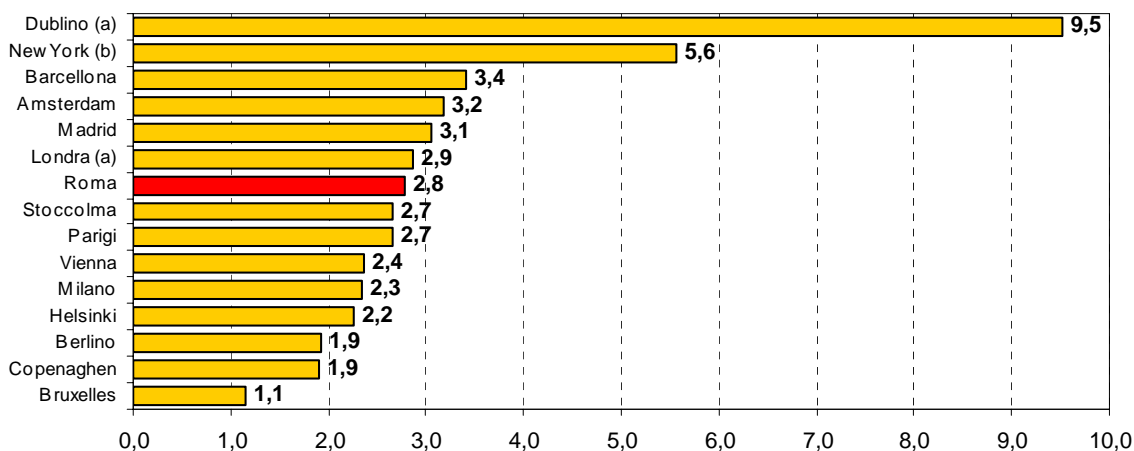
CONSIDERATO quanto segue:

## I. FATTI e ATTIVITÀ CONOSCITIVA

La normativa nazionale assegna al servizio taxi una natura pubblica, regolando sia l’accesso alla professione (tramite il contingentamento delle licenze), sia le modalità di svolgimento delle prestazioni (principalmente attraverso la regolazione tariffaria). Le linee guida fondamentali sono fissate dalla Legge 21/1992, che distingue fra servizio taxi ed NCC, impone l’obbligo della prestazione del servizio e stabilisce alcune regole per il rilascio e la trasferibilità delle licenze, per i requisiti di guida, per le autovetture, per le tariffe e per lo svolgimento del servizio. La Legge 248/2006 permette inoltre agli Enti locali di adottare nuovi strumenti per migliorare il servizio, adeguandolo alle specifiche realtà territoriali: turnazioni alla guida di più autisti su uno stesso veicolo, concessione di licenze temporanee in caso di picchi di domanda, bandi per licenze straordinarie in caso di offerta insufficiente, tariffe predeterminate su singole tratte.

Secondo la stima dell’Agenzia sui dati dell’Ufficio taxi del Dipartimento VII del Comune di Roma, le licenze attive a Roma sono 7.523. Rispetto al 2005 circolano 1.700 vetture in più (con un aumento di quasi il 30%), escludendo le 250 unità previste come seconda tranche dalla Deliberazione di Giunta Comunale 592/2007, ma la cui effettiva assegnazione è allo stato attuale sospesa a causa del sequestro cautelativo dei documenti amministrativi a seguito di indagine giudiziaria. Il significativo aumento nel numero delle licenze ha portato a Roma ai livelli di densità di taxi delle grandi città estere, con 2,8 vetture ogni 1.000 abitanti. Alcuni problemi rimangono tuttavia insoluti.

### Densità per abitante dei taxi nelle principali città europee e a New York (2009)



(a) Esclusi i *minicabs* a Londra e gli *hackneys* a Dublino, che svolgono una funzione simile agli NCC italiani.

(b) Secondo le convenzioni della Taxi and Limousine Commission, sono compresi *taxicabs* (“medaglioni”), *car services* (radiotaxi) e *black cars*, ma escluse le *limousine*.

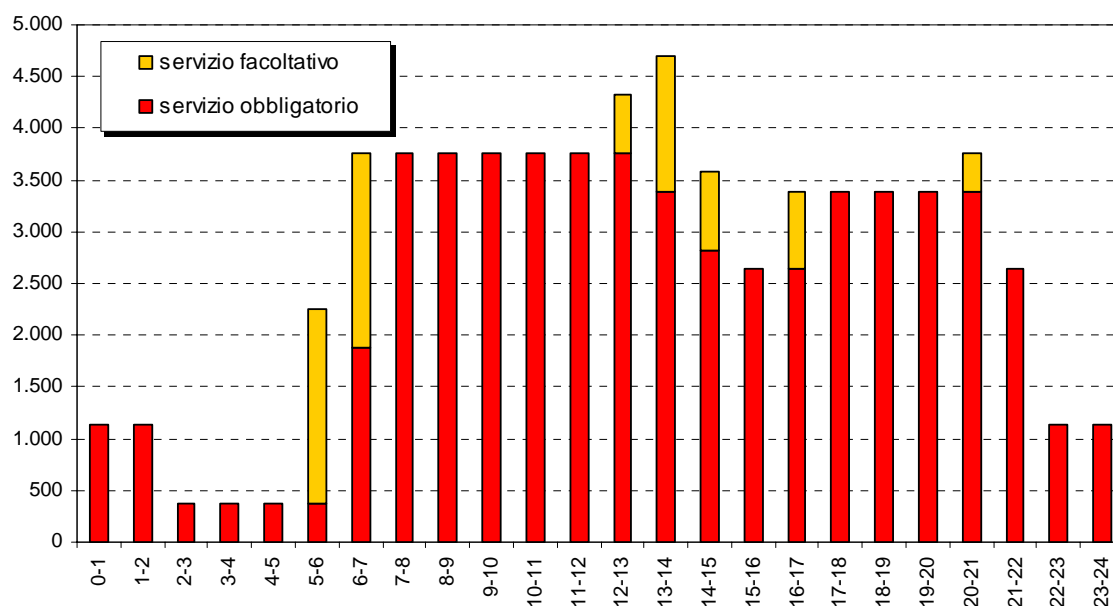
Fonte: elaborazioni Agenzia su dati dei siti internet e dei rapporti delle Autorità di regolazione.

## 1.A Organizzazione dei turni

Alcuni fattori possono limitare in maniera significativa la disponibilità effettiva di taxi, a parità di licenze: la durata dell'orario di servizio, il carattere obbligatorio o facoltativo dei turni, la mancata corrispondenza del picco di offerta con il picco di domanda. Di conseguenza, il soddisfacimento della domanda non dipende solo dal numero di licenze ma anche da come sono organizzati i turni, un elemento quest'ultimo potenzialmente in grado di vanificare gli sforzi compiuti attraverso l'ampliamento realizzato in termini di vetture per abitante. Tale impatto non viene abitualmente preso in considerazione dall'Amministrazione, lasciando per prassi che la turnazione sia oggetto di concertazione con la categoria dei tassisti, la cui percezione del mercato potrebbe non riflettere le reali esigenze della domanda, o essere influenzata dalle proprie convenienze (guadagno atteso, condizioni di lavoro più o meno favorevoli, rischio di subire reati, ecc.).

In primo luogo, l'articolazione per fascia oraria dell'offerta non coincide necessariamente con le caratteristiche della domanda, soprattutto in assenza di rilevazioni sistematiche e periodiche. Mentre le stime 2001 della STA (le ultime disponibili) registrano il picco della domanda tra le ore 8 e le 10 e tra le 17 e le 18, sulla base dei turni previsti nell'autunno 2009 il picco di offerta massima potenziale (somma delle vetture in servizio obbligatorio e di quelle in servizio facoltativo) si registra invece tra le ore 12,30 e le 14,30 (oltre 4.500 vetture).

### Vetture in servizio taxi nei giorni feriali a Roma, per fascia oraria (autunno 2009)



Fonte: elaborazioni Agenzia su allegato all'Ordinanza 1/2009.

Inoltre, l'offerta nelle diverse fasce orarie subisce anno per anno variazioni sulla base delle diverse turnazioni stabilite e di eventuali integrazioni al servizio: negli ultimi tre anni il servizio obbligatorio si è ridotto di pomeriggio a causa della scomparsa dei turni integrativi, e il servizio facoltativo – che tuttavia è per definizione aleatorio – ha sofferto la riduzione delle fasce orarie nelle quali è previsto. Nel 2009 le ore di servizio obbligatorio complessivamente garantite in una giornata feriali tipo (vetture-ora) sono 58.115, cui se ne aggiungono al massimo 7.523 in servizio facoltativo; la media di ore

per vettura al giorno è pari a 7,7 in servizio obbligatorio, che diventa 8,7 considerando anche le ore facoltative.

#### Indicatori di offerta del servizio taxi a Roma

Tipologia del servizio	Periodo	Vetture-ora	Ore medie di servizio al giorno	Offerta massima nelle ore di punta*
Solo obbligatorio	Autunno 2006	61.299	10,0	4.121
	Primavera 2007	57.472	9,4	3.738
	Primavera 2008	59.093	8,1	3.515
	Estate-autunno 2008	58.303	7,8	3.762
	Aprile-dicembre 2009	58.115	7,7	3.636
Obbligatorio + facoltativo	Autunno 2006	71.249	11,6	4.185
	Primavera 2007	68.953	11,3	3.738
	Primavera 2008	73.639	10,1	3.515
	Estate-autunno 2008	69.212	9,2	3.762
	Aprile-dicembre 2009	65.638	8,7	3.636

(\*) Nota: media nelle fasce orarie 8-10 e 17-18.

Fonte: elaborazioni Agenzia su allegati alle Ordinanze n. 14 e 15/2006, 1 e 2/2007, 2 e 12/2008, 1/2009.

#### **I.B** *Struttura tariffaria*

In Italia la struttura tariffaria dei taxi è composta da tre componenti: un importo fisso iniziale e un costo variabile in funzione del tempo o della distanza percorsa. A ciò si aggiungono i supplementi previsti e si sottraggono gli eventuali sconti per particolari situazioni. Tale struttura, invece, non vige per i percorsi oggetto di tariffa predeterminata, nel qual caso il costo è fisso e onnicomprensivo. Gli scatti chilometrico e orario sono alternativi, ossia il tassametro applica automaticamente l'uno o l'altro secondo la velocità mantenuta dalla vettura. La soglia è fissata a Roma a 20 km/h: a velocità inferiori (fermi in sosta o rallentati nel traffico) vale la tariffa oraria, in modo da retribuire il tassista per il tempo impiegato indipendentemente dalla distanza percorsa; a velocità superiori vale la tariffa chilometrica, affinché il cliente paghi l'effettiva distanza percorsa.

Gli scatti chilometrici si succedono a intervalli più o meno ravvicinati, per compensare l'allontanamento dal territorio abituale di servizio, sulla base di due diverse frequenze: minore (tariffa 1 di 0,92 €/km) all'interno del GRA (compreso), e maggiore fuori dal GRA (tariffa 2 di 1,52 €/km). Come registrato più volte dagli organi di stampa, le due modalità di tariffazione vengono selezionate manualmente dal tassista, e ciò determina un elemento di discrezionalità nell'applicazione della tariffa più elevata, fonte di possibili contestazioni sul costo della corsa, soprattutto quando sono coinvolte persone che non conoscono la città.

La soluzione individuata nel Protocollo di intesa e nella Memoria di Giunta dell'estate 2009 per ovviare a questo problema si rifà all'esperienza di altre grandi città italiane. A Milano, Torino e Bari, e in forma leggermente differente a Firenze, vige infatti un meccanismo automatico, con tre tipi di scatti: un costo minore in ambito urbano, un costo maggiore quando l'importo complessivo segnato dal tassametro supera una determinata soglia, e infine un costo ancora maggiore quando la vettura viaggia a oltre 50 km/h per più di un minuto, eventualità che presuppone che il taxi si trovi in ambito extraurbano.

### Tariffe progressive nelle città italiane e confronto con Roma

Città	Costo segnato dal tassametro (€)	Tariffa chilometrica	Tariffa oraria
Milano	Fino a 13,25	0,98	25,71
	Oltre 13,25	1,47	38,30
	Velocità > 50km/h	1,67	-
Torino	Fino a 10,75	1,05	25,71
	Oltre 10,75	1,27	25,71
	Velocità > 50km/h	1,43	-
Firenze	Fino a 6,40	0,91	24,00
	6,40 - 7,40	0,91	30,00
	Oltre 7,40	1,64	30,00
Bari	Fino a 7,00	0,80	20,00
	Oltre 7,00	1,10	24,00
	Velocità > 50km/h	1,40	-
Roma	Urbana	0,92	23,70
	Extraurbana	1,52	23,70

Fonte: elaborazioni Agenzia su dati dei siti internet e degli uffici taxi dei Comuni (aggiornamento a settembre 2009).

Per quanto riguarda gli aumenti tariffari, periodicamente stabiliti mediante accordi con le organizzazioni dei tassisti, anche risalendo indietro di alcuni decenni, non sembra che a Roma siano mai stati basati su indagini o monitoraggi circa le dinamiche dei costi di produzione. L'ultimo aumento nel dicembre 2007 risulta effettivamente in linea con gli incrementi dei costi, anche se ciò appare più come l'esito del processo di contrattazione che dell'applicazione di un preciso criterio di valutazione.

#### ***I.C Tariffe fisse da e per l'aeroporto di Fiumicino***

Continua ad essere fonte di incomprensione con i clienti la regolazione del servizio presso l'aeroporto Leonardo da Vinci, che è situato al di fuori del territorio comunale e per il quale è stato fissato nel 2006 un importo onnicomprensivo di 40 euro per le corse da e per l'area delle cosiddette "Mura aureliane", sulla base della Legge 248/2006 e sull'esempio di scelte analoghe in molte città italiane.

In primo luogo, vi sono le ben note difficoltà nel rapporto tra tassisti di Roma e di Fiumicino, che mantengono tuttora tariffe fisse differenti: la tariffa di 40 euro vige infatti soltanto per i tassisti romani, mentre il Comune di Fiumicino ha stabilito un'analogo tariffa fissa pari a 60 euro. Questa tariffa più elevata è dovuta alla circostanza che i suoi tassisti, una volta giunti a destinazione a Roma, non sono autorizzati a prelevare un nuovo cliente in città e devono dunque tornare vuoti nel territorio comunale di Fiumicino, consumando carburante e spreco tempo di lavoro. L'asimmetria di trattamento per una stessa corsa secondo la provenienza dei taxi, di cui ancora una volta sono vittime principalmente gli utenti stranieri, non si può certo considerare equa, e contribuisce alla poca chiarezza entro cui proliferano gli illeciti tariffari dei conducenti disonesti. Peraltro, l'importo di 40 euro appare in linea con il costo medio di una corsa tra l'aeroporto e il centro di Roma in condizioni di traffico normale, e rappresenta quindi più un elemento di trasparenza tariffaria che un reale beneficio economico per i clienti.

In secondo luogo, l'ambito di applicazione della tariffa fissa appare poco chiaro, in quanto la definizione di "Mura aureliane" denomina in realtà un territorio più esteso del centro storico racchiuso nella cerchia muraria, andando a comprendere anche l'area at-

torno al Vaticano e a via Gregorio VII. Tuttavia, la mappa dell'area presente obbligatoriamente all'interno delle vetture non mostra con evidenza i suoi confini, scarsamente noti già per i romani e probabilmente del tutto incomprensibili per clienti non abituali.

La ragione di tali problematiche risiede in una disciplina del settore taxi affidata alle singole Amministrazioni comunali, anche in casi come questi dove gli ambiti territoriali scavalcano i confini comunali. Problemi analoghi sono risolti in altre aree urbane mediante un intervento sovracomunale di regolazione di licenze e tariffe da parte delle autorità provinciali o regionali: è il caso del bacino aeroportuale lombardo, che comprende Malpensa, Linate e Orio al Serio e viene regolato dalla Regione, e dell'area metropolitana composta da Torino e dai comuni limitrofi, disciplinata dalla Provincia. Il Regolamento taxi ed NCC approvato dalla Provincia di Roma nel 2003 prevede appunto di individuare una metodologia per la definizione dei criteri da seguire nella determinazione del fabbisogno locale dei servizi, ma le norme applicative sono ancora in fase di concertazione.

Sulle problematiche sopra riportate l'Agenzia ha raccolto, nel corso di un incontro appositamente convocato tenutosi il 10 settembre 2009, le osservazioni e proposte delle associazioni per la tutela dei diritti dei cittadini, degli utenti e dei consumatori che, successivamente formulate in forma scritta in data 16 settembre e sottoscritte da 12 associazioni, si allegano alla presente segnalazione (Allegato 1).

## **II. VALUTAZIONI**

L'Agenzia, istituzionalmente chiamata a proporre *“la modifica delle clausole delle autorizzazioni e delle condizioni tecniche di svolgimento dei servizi, ove ciò sia richiesto dall'andamento del mercato o dalle ragionevoli esigenze degli utenti”*, ha ravvisato alcuni profili di criticità in relazione al contenuto del Protocollo di intesa e della Memoria di Giunta dell'estate 2009.

### **II.A Organizzazione dei turni**

Il tema di un'efficace organizzazione dei turni non compare negli accordi sottoscritti, lasciando alla sola fissazione del numero delle licenze la determinazione dell'offerta di taxi in città. Ad avviso dell'Agenzia ciò rappresenta invece un elemento cruciale per assicurare un'offerta adeguata alla domanda attuale e potenziale, tenuto peraltro conto dell'impegno assunto dall'Amministrazione comunale di allargare l'utilizzo del servizio a particolari fasce sociali.

Il fattore maggiormente critico appare essere l'estrema rigidità dei turni, fissati per mesi con Ordinanza del Sindaco, senza un parallelo monitoraggio della domanda insoddisfatta e dell'offerta inutilizzata. Una possibile alternativa da sperimentare a Roma è il sistema in vigore a Milano, dove ogni tassista può cambiare il proprio turno ogni cinque giorni, consegnando e ritirando il relativo contrassegno presso il Comune, che registra su banca dati le variazioni e il numero di taxi in servizio ora per ora ed è quindi in grado di monitorare l'offerta. In questo modo si coniuga la possibilità per i tassisti di avere



un'organizzazione elastica del lavoro insieme a un meccanismo di adeguamento flessibile dell'offerta alle variazioni della domanda giornaliera e settimanale, senza passare per provvedimenti amministrativi di tipo discrezionale, ferma restando l'esigenza di garantire un servizio minimo nelle ore di "morbida" (di notte e nei giorni festivi).

## **II.B Struttura tariffaria**

L'introduzione di un sistema tariffario automatico sul modello di Milano, Torino e Bari richiederebbe di adottare a Roma una soglia più elevata rispetto alle altre città, adeguata al maggiore costo medio delle corse a causa dell'estensione urbana e della rilevanza del traffico. Non è possibile determinare con precisione tale soglia, a causa della mancanza di sistematiche rilevazioni sulla lunghezza e la durata media di una corsa taxi a Roma, da confrontare con analoghi dati delle città citate, ma probabilmente andrebbe fissata nell'ordine dei 15-20 euro. Tuttavia, questo sistema rischia di creare complicazioni: essendo infatti il territorio romano più vasto e meno denso rispetto alle altre grandi città, l'attuale tariffa extraurbana riesce a compensare efficacemente l'allontanamento del tassista dal centro urbano, anche con corse brevi. Al contrario, la tariffa progressiva comporterebbe un costo maggiore per le corse lunghe interne alla città, che soprattutto nelle ore di punta rappresentano una quota importante del totale, ma che non fanno allontanare la vettura dal centro urbano.

Una soluzione alternativa è quella riportata nell'accordo del dicembre 2007 tra Amministrazione comunale e organizzazioni dei tassisti, ma mai applicata, che riguarda l'*"installazione sulle vetture di un dispositivo che permette di segnalare al passeggero la tariffa con la quale il tassmetro sta girando con un messaggio chiaro e visibile, in lingua italiana e inglese"*. Ad esempio, a Barcellona sul tetto delle vetture è installato un dispositivo luminoso che segnala sia la disponibilità o meno del taxi con luce verde o rossa, sia la tariffa applicata con un numero tra 1 e 3, facilmente visibile dalla clientela e dalle forze dell'ordine.

In parallelo possono essere introdotte le ricevute automatiche (emesse da apposite stampanti termiche collegate al tassmetro, che dovrebbero nella stragrande maggioranza essere già predisposti allo scopo) complete di numero di licenza, giorno e ora del viaggio, durata in chilometri e minuti, tariffe applicate e riferimenti per eventuali reclami, come peraltro previsto dalla bozza del nuovo Regolamento comunale taxi presentata a dicembre 2006 (art. 25, comma 13).

In ogni caso, allo scopo di aumentare le informazioni a disposizione di visitatori e turisti al momento del loro arrivo a Roma, e quindi ridurre notevolmente irregolarità e abusivismo, appare utile creare negli aeroporti e alle stazioni Termini e Tiburtina dei "chioschi" ben visibili gestiti da Atac dove ottenere spiegazioni su come arrivare in città e sui diversi mezzi di trasporto disponibili, comprare i titoli di viaggio e, nel caso specifico dei taxi, ricevere materiale informativo riportante le modalità di attesa delle vetture e la struttura tariffaria.

Analogamente, dovrà essere data adeguata pubblicizzazione alle norme e tariffe che regolano il servizio sui canali di informazione turistica, quali i PIT e il rinnovato sito web multilingua [www.turismoroma.it](http://www.turismoroma.it) (attualmente privo di qualsivoglia informazione sul



servizio taxi a Roma, ad eccezione di un accenno alla tariffa fissa dagli aeroporti nella sezione “come arrivare”).

Per quanto riguarda gli adeguamenti tariffari, si può seguire l'esempio dell'agenzia per i trasporti di Londra, che ha sviluppato una metodologia per monitorare i fattori di produzione e definire gli eventuali aumenti tariffari, prendendo in considerazione la variazione di numerosi costi, ciascuno con una diversa rilevanza ai fini del calcolo finale: valore delle vetture, pezzi di ricambio, pneumatici, manutenzione, rimessaggio, carburante, assicurazione, esame di ammissione, contributi sociali e reddito medio nazionale.

### ***II.C Tariffe fisse da e per l'aeroporto di Fiumicino***

L'utilità delle tariffe fisse e onnicomprensive è ampiamente riconosciuta, in termini di maggiore trasparenza a vantaggio dei clienti e di minori incomprensioni con i tassisti, e non è dunque in discussione la loro abolizione, né è ragionevole un loro aumento, visto che potrebbero diventare meno convenienti rispetto all'attivazione del tassametro.

Appare tuttavia necessario un miglioramento nella loro applicazione. Da un lato va cancellata la difformità tariffaria tra taxi di Roma e di Fiumicino, che può avvenire nell'ambito di una regolazione in ambito provinciale che consenta ai tassisti di Fiumicino di prelevare clienti nel territorio del Comune di Roma tornando indietro verso l'aeroporto, e dunque equiparando la loro tariffa fissa a quella romana. Si ritiene che tale provvedimento non incida sulle opportunità di lavoro dei tassisti romani, in quanto si tratta di sole 36 vetture a fronte delle oltre 7.500 circolanti a Roma (pari allo 0,5%). Dall'altro lato va chiarito adeguatamente ai clienti l'estensione e i confini dell'area interna alle “Mura aureliane”, in modo che sia reso evidente se la propria destinazione rientra o meno in tale area.

Allo scopo di rafforzare la trasparenza e attrarre categorie che non utilizzano abitualmente il taxi, possono essere introdotte tariffe fisse anche su altri percorsi, come già avviene a Milano e Napoli, ad esempio tra l'aeroporto o il centro storico e alcune destinazioni extraurbane come la nuova Fiera, l'università di Tor Vergata, il Polo tecnologico, gli ospedali più periferici, i cimiteri di Prima Porta e di Trigoria, l'outlet di Castel Romano. Oppure, come previsto a Torino, un forfait per tutte le corse interne alla ZTL centrale o alle “Mura aureliane”, nell'ordine dei 10 euro.

Inoltre, nei luoghi o nelle fasce orarie dove l'offerta di taxi risulta inferiore alla domanda, è possibile sperimentare il taxi collettivo nelle forme già esistenti a Firenze e Genova, ossia vetture utilizzabili da più clienti diretti nella stessa direzione che si ritrovano presso un apposito segnale. Il singolo cliente paga una tariffa ridotta, mentre il tassista riceve un incasso nel complesso maggiore rispetto a quanto riceverebbe da un singolo cliente. Le tariffe collettive furono introdotte a Roma nel 2001, ma senza adeguata pubblicità non sono state praticamente mai applicate dai tassisti né richieste dai clienti.

RITENUTO, pertanto, che dall'esame degli atti emergono fatti tali da rendere opportuno e necessario formulare osservazioni e proposte nei confronti del Consiglio Comunale, del Sindaco e della Giunta Comunale

## DELIBERA

di formulare al Consiglio Comunale, al Sindaco e alla Giunta Comunale, sentite le associazioni per la tutela dei diritti dei cittadini, degli utenti e dei consumatori, attraverso la presente Segnalazione, le osservazioni e proposte di seguito elencate in merito sulla disciplina e sulle tariffe del servizio taxi:

- a) la sperimentazione di un sistema flessibile di gestione dei turni, che permetta un adeguamento dell'offerta alle variazioni della domanda giornaliera e settimanale senza decisioni amministrative discrezionali;
- b) il miglioramento della trasparenza nell'applicazione della tariffa extraurbana, mediante l'installazione sulle vetture di dispositivi adeguati, l'emissione di ricevute complete con i dati della corsa, la creazione di chioschi informativi nei principali nodi di arrivo in città, la pubblicizzazione delle norme e tariffe che regolano il servizio sui canali di informazione turistica;
- c) l'adozione di una metodologia per monitorare i costi di produzione del servizio taxi e definire di conseguenza gli eventuali aumenti tariffari;
- d) l'equiparazione tra le tariffe fisse dei taxi di Roma e di Fiumicino presso l'aeroporto Leonardo da Vinci, concordando con l'Amministrazione provinciale una regolazione sovracomunale del servizio che superi le limitazioni a cui allo stato attuale sono soggetti i tassisti di Fiumicino;
- e) l'introduzione di tariffe fisse verso altre destinazioni extraurbane e all'interno della ZTL centrale e la sperimentazione di tariffe collettive su percorsi specifici.

La presente segnalazione verrà comunicata agli interessati e pubblicata sul sito web dell'Agenzia.

SG 05/09

Allegato 1

Spett.le  
Agenzia per il controllo e la qualità  
dei servizi pubblici locali  
Via Cola di Rienzo 217  
00192 Roma  
Fax 06.36.70.72.12

Spett.le  
On. Sergio Marchi  
Assessore alla Mobilità  
Comune di Roma

Ai Consiglieri Comunali

Loro Sedi

Oggetto: Servizio taxi Comune di Roma

Spett.le Agenzia, Spett.le Assessore, Spett.li Consiglieri

Con la presente, le sottoscritte associazioni di consumatori **CODICI, Altroconsumo, ADUC, ADP, AGAIE, Casa del Consumatore, Cittadinanza Attiva, Coniaeut, Movimento Consumatori, Movimento Difesa del Cittadino, Primo Consumo, UNUSS**, desideriamo esporVi le valutazioni condivise da parte delle Associazioni firmatarie, in merito alle questioni da Voi elencate nella lettera di convocazione e concernenti il servizio taxi nel Comune di Roma.

#### **Disciplina dei turni e effettiva disponibilità di taxi in servizio**

In primis, rileviamo l'eccessiva onerosità del servizio taxi romano per i rispettivi utenti (con tariffe che si attestano tra le più alte in Europa), a fronte di un servizio insoddisfacente. In particolare, si evidenzia la difficoltà, rispetto al servizio offerto in altri Paesi, che l'utente ha nel trovare un taxi nelle aree meno centrali di Roma, nonché i tempi di attesa, spesso molto lunghi, presso stazioni ed aeroporti. A tal proposito, con riferimento al tema della disciplina dei turni e dell'effettiva disponibilità del servizio, oltre a sollevare il problema dell'insufficienza oggettiva del numero dei taxi in servizio a Roma, chiediamo che tale servizio venga organizzato in modo tale da garantire la presenza dei taxi non solo nel centro storico e presso stazioni ed aeroporti, ma altresì nelle aree periferiche, dove gli appositi parcheggi riservati ai taxi risultano sistematicamente vuoti.

Allo stato difettano strumenti idonei per la verifica del rispetto dei turni e della disponibilità di taxi in servizio. Sarebbe quindi necessario insistere per l'introduzione di un sistema satellitare che consenta al Comune, alle commissioni di controllo competenti, all'Autorità e alle associazioni degli utenti di disporre di dati incontrovertibili relativi alla disponibilità dei taxi in servizio nelle diverse fasce orarie e nelle diverse zone della città.

Solo sulla base di periodici monitoraggi dei dati sarebbe possibile una efficace pianificazione e programmazione dell'offerta, la quale, diversamente risulta affidata a interpretazioni che rischiano di essere poco obiettive.

### **Struttura tariffaria**

Ci preme sottolineare la nostra contrarietà rispetto alla tariffa unica progressiva, in quanto riteniamo che tale sistema contribuirà - in molti casi - a rendere ulteriormente onerosa la prestazione a carico dell'utente. Peraltro, nonostante tale tariffa sia stata promossa in nome di una maggiore trasparenza, il risultato appare essere esattamente opposto, in quanto non è chiaro quale sia il criterio di progressione della tariffa stessa e, pertanto, l'utente non è in grado di comprenderne la quantificazione.

Riteniamo inoltre si debba abrogare il supplemento di € 2 valido per le corse in partenza dalla stazione Termini, che sembra un inutile balzello sugli utenti del già caro servizio.

Occorre poi quale sia il sistema di tariffazione progressiva che la Giunta intende introdurre sopprimendo l'attuale tariffa extraurbana e se questo si tradurrà, in concreto in un aumento delle tariffe extraurbane.

### **Cancellazione dell'attuale costo del "disservizio " di chiamata**

Come noto, utilizzando il servizio di chiamata per prenotazione del taxi , il tassametro si avvia al momento della partenza del servizio per cui si crea l'assurda situazione che più aspetti che arriva e più paghi . In sostanza invece del servizio si paga il disservizio. La situazione così com'è deve essere corretta introducendo dei limiti sul costo di spostamento o eliminando proprio questa gabella .

### **Modifiche al Regolamento e Codice di Comportamento**

Con riferimento al regolamento (art. 45), si propone di introdurre l'obbligatorietà (a fronte dell'attuale discrezionalità) dell'adozione della carta dei servizi o della qualità da parte delle associazioni degli operatori da adottarsi previa e obbligatoria consultazione delle associazioni dei consumatori, come previsto dalla legge e in base al modello approvato dalla Giunta.

Si propone l'adozione, previa consultazione delle associazioni degli utenti, di un nuovo modello di carta della qualità che sostituisca quello generico anacronistico e inadeguato approvato con Del. G.C. 1405/1999.

Si chiede che venga rinnovata la Commissione consultiva di cui all'art. 32, previa definizione dei criteri di individuazione dei rappresentanti delle associazioni dei consumatori con delibera della Giunta, come previsto dal regolamento.

### **Servizio presso gli aeroporti**

Chiediamo fermamente che il problema della diversità di costo per il trasporto tra Roma e l'aeroporto Leonardo da Vinci, a seconda che si tratti di taxi romani o di Fiumicino, non finisca per risolversi semplicisticamente con un innalzamento della tariffa fissa di € 40,00 ad oggi prevista per i taxi romani, finendo col penalizzare l'utente-consumatore. Pur comprendendo l'incertezza che tale situazione induce presso l'utenza, respingiamo l'ipotesi di un omologazione delle due tariffe che non sia verso la soglia di costo minore ad oggi

stabilita (€ 40,00), condividendo, invece, l'ipotesi di una forte campagna informativa presso gli aeroporti.

Si fissi, previa concertazione con il Comune di Fiumicino e con il Comune di Ciampino, una tariffa unica a 40 €, da applicarsi da parte di tutti gli operatori.

In mancanza di accordo, chiediamo di adottare un sistema di informazione per gli utenti che eviti la confusione tra taxi del comune di Roma e taxi del comune di Fiumicino, la cui tariffa appare ingiustificatamente elevata rispetto ad un servizio che ha identiche caratteristiche.

#### **Pianificazione dell'offerta**

Mettere in atto un serio e condiviso monitoraggio dei dati derivanti dal controllo satellitare e sulla base dei risultati procedere alla programmazione dell'offerta, con l'eventuale rilascio di nuove licenze.

#### **Consultazione dei consumatori**

Da ultimo si rileva come il Comune di Roma ometta sistematicamente di consultare le associazioni di consumatori accreditate dall'albo regionale. Ci si augura che, in occasione del previsto incontro con la categoria dei tassisti, che il Comune e nello specifico l'assessorato alla mobilità, si vorrà rompere con il passato avviando una stagione di confronto costruttivo sulle problematiche di interesse dei consumatori.

Distinti saluti

Roma, 16.09.2009

#### **CODICI**

**Altroconsumo**

**ADUC**

**ADP**

**AGAIE**

**Casa del Consumatore**

**Cittadinanza Attiva**

**Coniacut**

**Movimento Consumatori**

**Movimento Difesa del Cittadino**

**Primo Consumo**

**UNUSS**

**Massimo D'Ippolito**

**Silvia Castronovi**

**Primo Mastrantoni**

**Vito De Russis**

**Carlo Carli**

**Settimo Cerniglia**

**Giuseppe Scaramuzza**

**Tiziano Maramotti**

**Fabio Prasca**

**Livia Zollo**


**Marco Polizzi**

**Rodolfo Caligiuri**

**Paolo Leon**  
*Presidente*

**Claudio Santini**  
*Vice Presidente*

**Sergio Migliorini**  
*Consigliere*

 Via Cola di Rienzo 217 • 00192 Roma  
Telefono 06.367071 Fax 06.36707212  
[www.agenzia.roma.it](http://www.agenzia.roma.it)

*L'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali  
del Comune di Roma è stata istituita dal Consiglio Comunale  
con Deliberazione n. 39 del 14 marzo 2002,  
successivamente modificata e integrata  
con Deliberazione n.212 del 22 ottobre 2007*

Agenzia