

Delib. G.R. 24 gennaio 2003, n. 7/11948 [\(1\)](#).

**Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Norme per l'organizzazione del servizio, disposizioni per la prima attuazione e convenzione-tipo per la gestione del servizio taxi (art. 25 comma 5 della [L.R. n. 22/98](#)).**

[\(1\)](#) Pubblicata nel B.U. Lombardia 31 gennaio 2003, III S.S., al B.U. 27 gennaio 2003, n. 5.

---

## LA GIUNTA REGIONALE

- Vista la [legge 15 gennaio 1992 n. 21](#) «legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, ed in particolare l'art. 4, comma 5 che demanda espressamente alla competenza regionale la definizione di una disciplina speciale per gli ambiti territoriali caratterizzati da intensa conurbazione per garantire una gestione unitaria ed integrata del servizio taxi ed una maggiore razionalità ed efficienza dello stesso;
- Vista la [legge regionale 15 aprile 1995 n. 20](#) «Norme per il trasporto di persone mediante servizio di taxi e servizio di noleggio con conducente» e successive modificazioni ed integrazioni, di attuazione della citata [legge n. 21/92](#);
- Richiamato il [D.Lgs. 19 novembre 1997 n. 422](#) «Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e di compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4 della [legge 15 marzo 1997 n. 59](#)» che ha previsto espressamente, per quanto concerne il servizio di taxi di collegamento con gli aeroporti civili, che la legittimazione all'esercizio spetti ai titolari di licenza rilasciata dai comuni capoluogo di regione e di provincia nonché dai comuni nel cui ambito territoriale ricade l'aeroporto, demandando tuttavia la disciplina delle tariffe, le condizioni di trasporto e lo svolgimento del servizio ad apposita intesa tra i comuni interessati;
- Vista la [legge Costituzionale 18 ottobre 2001 n. 3](#) «Modifiche al Titolo V della parte seconda della Costituzione», che riconosce alle regioni la competenza esclusiva in merito alla programmazione ed alla regolazione dei servizi di trasporto pubblico;
- Richiamata la [L.R. 29 ottobre 1998 n. 22](#) «Riforma del trasporto pubblico locale in Lombardia», come modificata ed integrata dalla [L.R. 12 gennaio 2002 n. 1](#) «Interventi per lo sviluppo del trasporto pubblico regionale e locale» ed in particolare l'art. 25, comma 5 che prevede la costituzione del bacino di traffico aeroportuale lombardo del servizio di taxi, formato dall'insieme del territorio delle province in cui sono localizzati gli aeroporti aperti al traffico civile, che si identifica come una specifica zona ad intensa conurbazione ai sensi della [legge n. 21/92](#) e della [L.R. n. 20/95](#), per la quale è prevista un'organizzazione del servizio di taxi integrato e disciplinato dalla Regione;
- Richiamato il [D.P.G.R. n. 66253 del 31 luglio 1998](#) e successive modificazioni ed integrazioni, con cui è stata approvata la disciplina sperimentale del servizio taxi all'interno del bacino aeroportuale lombardo comprendente anche il sistema tariffario da applicarsi all'interno del bacino;
- Atteso che in base alla vigente legislazione costituzionale, nazionale e regionale, in particolare agli artt. 1 e 3 della [L.R. n. 22/98](#), è compito prioritario della Regione assicurare il governo del sistema complessivo del trasporto pubblico, articolato in servizi di linea e non di linea, tra cui il servizio taxi;
- Rilevato che l'azione di governo regionale si realizza attraverso:
  - o la formulazione di indirizzi programmatici agli enti locali (province e comuni) per la gestione dei servizi di trasporto pubblico di linea e non di linea;

- il coordinamento delle funzioni operative degli enti locali per garantirne l'esercizio secondo principi di omogeneità, economicità e trasparenza a tutela dell'utenza;
  - il monitoraggio della mobilità regionale, assicurando agli enti locali ai quali compete la gestione dei servizi di trasporto, tra cui il servizio taxi, le informazioni e i dati necessari a un'efficace ed efficiente organizzazione dei servizi, per migliorare la qualità dell'offerta all'utenza;
  - la promozione e l'incentivazione finanziaria a favore degli enti locali e, specificatamente, dei comuni capoluogo, degli interventi che assumono importanza prioritaria per il miglioramento qualitativo dell'offerta del servizio pubblico, in particolare del servizio taxi, per il quale è in corso la predisposizione di uno specifico piano per l'anno 2003;
- Atteso che è indispensabile dare risposta immediata all'esigenza di mobilità dell'utenza nell'ambito del bacino aeroportuale, in ragione dell'insediamento complessivo di Malpensa e dell'avvio dei lavori relativi alle grandi infrastrutture (polo fieristico di Pero-Rho, alta velocità ferroviaria);
  - Rilevata la richiesta di aumento delle licenze taxi espressa, per le motivazioni sopra indicate, dagli enti locali facenti parte del bacino aeroportuale: licenze il cui numero non ha avuto un sostanziale incremento quantitativo negli ultimi vent'anni, a fronte di una continua crescita della domanda di mobilità, soprattutto non sistematica, alla quale si può rispondere con una migliore organizzazione qualitativa e quantitativa del servizio taxi, le cui caratteristiche di flessibilità ben si adattano a soddisfare la domanda di trasporto non sistematica;
  - Ritenuto opportuno, in relazione alla necessità e urgenza di dare una configurazione organica e omogenea all'intervento di riorganizzazione e razionalizzazione del servizio taxi nel bacino aeroportuale che la Regione, nell'esercizio delle proprie funzioni di indirizzo e coordinamento, definisca il percorso, la metodologia e gli strumenti affinché gli enti locali (province e comuni) possano assumere, per quanto di rispettiva competenza, le determinazioni atte a migliorare l'offerta del servizio taxi nel bacino aeroportuale, anche in relazione alle rilevanti e urgenti esigenze di riorganizzazione del servizio;
  - Atteso che nel quadro dell'azione di indirizzo e coordinamento regionale si collocano le indicazioni dettate nella disciplina di cui all'Allegato «A», parte integrante e sostanziale del presente atto e, in particolare all'art. 18 «Norma transitoria» che contiene, relativamente all'incremento del contingente delle licenze taxi nel triennio 2003-2005 e all'articolazione dei turni di servizio, parametri di riferimento, individuati anche in relazione ai primi esiti dell'indagine regionale Origine/Destinazione, per la definizione della convenzione da sottoscrivere dai comuni ai sensi dell'[art. 25, comma 5 della L.R. n. 22/98](#) e della quale la Regione fornisce un apposito schema tipo;
  - Rilevata l'urgenza di provvedere alla riorganizzazione del servizio taxi nel bacino aeroportuale, dando attuazione alle disposizioni contenute nell'art. 18 della disciplina di cui all'Allegato «A», mediante il recepimento puntuale dei contenuti della stessa disciplina all'interno della convenzione prevista dall'[art. 25, comma 5 della L.R. n. 22/98](#), da sottoscrivere da parte dei comuni individuati all'art. 2 della citata disciplina nel termine di quindici giorni dall'entrata in vigore della medesima;
  - Atteso che la sottoscrizione della convenzione da parte dei predetti comuni costituisce chiara e esplicita manifestazione della volontà degli stessi di aderire alla disciplina regionale, costituendo proposta alle province, ai sensi degli [artt. 7 e 8 della L.R. n. 20/95](#), per la definizione dei piani provinciali del fabbisogno delle licenze taxi nel bacino aeroportuale;

- Rilevato che, ai sensi dell'[art. 7 della L.R. n. 20/1995](#), la Giunta regionale, esaminati i piani provinciali, provvederà alla loro approvazione, sentita la Commissione consultiva regionale di cui all'[art. 4, comma 4 della L. n. 21/92](#);
- Dato atto del parere negativo espresso dalla Commissione consultiva regionale di cui all'[art. 4, comma 4 della legge n. 21/92](#) nella seduta del 22 gennaio 2003;
- Considerato che:
  - o è necessario porre fine al periodo sperimentale in vigore dall'ottobre 1998 per assicurare una gestione omogenea ed associata del servizio da parte dei comuni del bacino;
  - o la Disciplina regionale del servizio taxi nel bacino di cui all'allegato «A» costituisce diretta attuazione della volontà del legislatore regionale che, con la [L.R. n. 22/98](#) e successive modifiche ed integrazioni, ha definito gli orientamenti strategici dell'organizzazione del servizio taxi a livello territoriale, considerando la realizzazione del bacino aeroportuale prioritaria ed insostituibile, per giungere all'unificazione del sistema tariffario ed all'introduzione del principio di reciprocità di carico al suo interno;
  - o la medesima Disciplina è mirata a garantire un'uniformità normativa sia per gli operatori che per l'utenza, superando il modello «comunale» di organizzazione del servizio, in un contesto di territorialità sovracomunale più ampia atta a garantire all'utenza, tra l'altro, l'applicazione di un'unica tariffa per tutto il territorio del bacino; Attesa quindi la necessità dell'approvazione, in via definitiva della proposta di regolamentazione del servizio di taxi nel bacino aeroportuale lombardo e del relativo schema di convenzione-tipo per la gestione associata del servizio da parte dei comuni di cui agli Allegati «A», «B» e «C» della presente deliberazione;

A voti unanimi espressi nelle forme di legge

#### DELIBERA

1. di approvare la disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo, ai sensi della [L.R. n. 22/98](#) e le relative disposizioni per la prima attuazione di cui all'Allegato «A», parte integrante e sostanziale del presente atto;
2. di approvare lo schema di convenzione-tipo per la gestione da parte dei comuni del servizio di taxi nel bacino aeroportuale, ai sensi dell'[art. 25, comma 5](#) e dell'[art. 31, comma 18 della L.R. n. 22/98](#), Allegato «B» parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, da sottoscrivere dai comuni indicati all'articolo 2 della disciplina di cui al precedente punto 1;
3. di approvare il documento «Organizzazione del servizio taxi nel bacino aeroportuale e domanda effettiva» (dati provvisori, indagine Origine/Destinazione, Allegato «C»), parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
4. di disporre che:
  - a) entro quindici giorni dalla pubblicazione della disciplina contenuta nella presente deliberazione i comuni indicati all'art. 2 della disciplina stessa sottoscrivano la convenzione di cui all'[art. 25, comma 5, L.R. n. 22/98](#), onde consentire un'omogenea e immediata gestione del servizio taxi nel bacino aeroportuale anche mediante l'applicazione di un unico e trasparente sistema tariffario;
  - b) in caso di mancata sottoscrizione della convenzione, gli operatori potranno svolgere il servizio solo nell'ambito del comune che ha rilasciato la licenza, con esclusione del servizio in ambito aeroportuale;

- c) le province, entro i quindici giorni successivi alla sottoscrizione della succitata convenzione, definiscano, sulla base delle proposte formulate dai comuni, i piani provinciali del fabbisogno delle licenze taxi nel bacino aeroportuale, da approvarsi dalla Giunta regionale sentita la Commissione consultiva regionale di cui all'[art. 4, comma 4 della L. n. 21/92](#);
5. di disporre la pubblicazione della presente deliberazione sul Bollettino ufficiale della Regione Lombardia;
6. di disporre la decorrenza della disciplina di cui al punto 1 dal giorno successivo a quello di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia;
7. di dare atto che dalla data di decorrenza di cui al punto 6 la disciplina di cui all'Allegato «A», della presente deliberazione sostituisce a tutti gli effetti le disposizioni previste dal [D.P.G.R. n. 66253 del 31 luglio 1998](#) e successive modificazioni ed integrazioni.
- 

#### *Allegato «A»*

### **Disciplina del servizio di taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Norme per l'organizzazione del servizio e disposizioni per la prima attuazione**

#### ***Art. 1 - Ambito di applicazione.***

1. I principi e le norme contenute nella presente disciplina trovano applicazione in tutto il territorio del bacino di traffico del sistema aeroportuale lombardo, di seguito denominato per brevità bacino, così come definito nell'[articolo 25, comma 5 della L.R. n. 22/98](#) e successive modificazioni ed integrazioni.
2. Il bacino di cui al comma 1 è costituito dal territorio delle province di Milano, Varese e Bergamo in cui sono localizzati gli aeroporti aperti al traffico civile di Linate, Malpensa e Orio al Serio.
3. In attuazione delle disposizioni di cui all'art. 25, comma 5 e 31, comma 18, della [L.R. n. 22/98](#) e successive modificazioni ed integrazioni, gli operatori dei comuni integrati nel bacino sono legittimati a svolgere il servizio di taxi con diritto di sosta e ricarica nelle località di arrivo nell'ambito del bacino, nel rispetto della presente disciplina.

#### ***Art. 2 - Comuni integrati.***

1. Ai sensi dell'[art. 31, comma 18 della L.R. n. 22/98](#) e successive modificazioni ed integrazioni, in fase di prima attuazione la disciplina di cui all'art. 1 si applica ai comuni di seguito indicati:
  - a) Milano quale comune capoluogo di Regione;
  - b) Assago, Corsico, Lacchiarella e Rozzano già integrati con il sistema taxi di Milano;
  - c) Bergamo e Varese quali comuni capoluoghi di provincia;
  - d) Peschiera Borromeo e Segrate quali comuni di sedime aeroportuale di Linate;
  - e) Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo e Vizzola Ticino quali comuni di sedime aeroportuale di Malpensa;
  - f) Grassobbio, Orio al Serio e Seriate quali comuni di sedime aeroportuale di Orio al Serio;
  - g) Arsago Seprio, Busto Arsizio, Gallarate, Golasecca, Cassano Magnago, Sesto Calende e Vergiate, quali comuni della Provincia di Varese assegnatari di quota parte di 50 licenze di taxi previste dal citato [art. 31, comma 18 della L.R. n. 22/98](#);

- h) Saronno, Luino e Laveno Mombello;
  - i) Cologno Monzese, Cormano, Legnano, Novate Milanese, Pero, Trezzano sul Naviglio e Vimodrone, quali comuni facenti parte della Provincia di Milano che hanno aderito volontariamente al bacino;
  - j) i comuni confinanti con almeno uno dei comuni già integrati sopra elencati, nei quali si sono manifestate esigenze di mobilità in relazione a particolari insediamenti territoriali a valenza sovracomunale, autorizzati all'integrazione dalla Giunta regionale.
2. L'integrazione dei comuni appartenenti al bacino non indicati al precedente comma 1 è realizzata progressivamente nel triennio 2003-2005 con le seguenti modalità:
- a) a decorrere dall'anno 2003 possono aderire al bacino i comuni finitimi alle aree omogenee già integrate dei comuni capoluogo di provincia nonché alle aree omogenee dei comuni rientranti negli ambiti territoriali degli scali aeroportuali e nei quali si sono manifestate esigenze di mobilità in relazione a particolari insediamenti territoriali a valenza sovracomunale;
  - b) a decorrere dall'anno 2004 possono aderire al bacino i comuni il cui territorio è finitimo alle zone omogenee così come definite alla precedente lettera a) e nei quali si sono manifestate esigenze di mobilità in relazione a particolari insediamenti territoriali a valenza sovracomunale;
  - c) a decorrere dal 1° gennaio 2005 possono aderire al bacino gli altri comuni finitimi alle aree omogenee già integrate.

### **Art. 3 - Integrazione al bacino.**

1. A seguito della stipulazione da parte dei comuni di cui all'articolo 2 della convenzione prevista dall'[art. 25, comma 5 della L.R. n. 22/98](#) e successive modificazioni ed integrazioni, possono integrarsi nel bacino i rimanenti comuni che abbiano istituito nei rispettivi territori un servizio di taxi mediante adesione alla convenzione per la gestione associata del servizio.
2. Gli atti di cui al comma 1 sono trasmessi alle province competenti e alla Regione entro 10 giorni dalla loro esecutività per le determinazioni di rispettiva competenza, ivi compresa la comunicazione alla Commissione Consultiva regionale.

### **Art. 4 - Obblighi e modalità di esercizio.**

1. In conformità a quanto stabilito dall'[art. 25, comma 5 della L.R. n. 22/98](#) e successive modificazioni ed integrazioni, gli operatori legittimati al servizio di taxi all'interno del bacino hanno l'obbligo della prestazione di servizio per le corse che originano dal sistema aeroportuale sull'intero territorio regionale e sul territorio delle province confinanti con la regione Lombardia di seguito enucleate:
  - Alessandria;
  - Novara;
  - Verbania;
  - Vercelli;
  - Piacenza;
  - Parma;
  - Modena;
  - Reggio Emilia;
  - Ferrara;
  - Rovigo;
  - Verona;

- Trento;
  - Bolzano.
2. Gli operatori del servizio di taxi hanno l'obbligo della prestazione del servizio sull'intero territorio del bacino per le corse che non originano dal sistema aeroportuale, ad eccezione di quelli dei comuni di cui al successivo comma 4 del presente articolo.
  3. Gli operatori del servizio di taxi nell'ambito del bacino applicano il principio dell'integrazione del servizio con la reciprocità di carico, intesa come legittimazione per gli operatori di ciascun comune ad espletare il servizio sul territorio di tutti gli altri.
  4. Gli operatori dei comuni che non aderiscono alla presente disciplina mediante la sottoscrizione della convenzione di cui all'[art. 25, comma 5 della L.R. n. 22/98](#) non possono svolgere l'attività di carico dell'utenza al di fuori del territorio di competenza comunale nonché nell'ambito degli aeroporti di Linate, Malpensa e Orio al Serio.
  5. I limiti all'obbligatorietà dello svolgimento del servizio taxi da parte degli operatori nei casi di cui ai precedenti commi 1 e 2 sono recepiti dai regolamenti comunali, che devono essere resi conformi al regolamento unificato previsto nella convenzione di cui all'[art. 25, comma 5 della L.R. n. 22/98](#).
  6. I comuni in cui non è esercito il servizio di taxi possono autorizzare gli operatori dei comuni del bacino allo stazionamento su aree pubbliche appositamente istituite e destinate al servizio di taxi.

#### **Art. 5 - Organizzazione del servizio presso gli aeroporti.**

1. Le richieste di servizio taxi in ambito aeroportuale possono essere accolte dagli operatori unicamente presso le apposite aree di stazionamento e, in ogni caso, nei limiti di durata del turno di servizio.
2. L'ubicazione delle aree di stazionamento dei taxi per il carico dell'utenza presso gli aeroporti è determinata dalla competente autorità aeroportuale, tenuto conto della precedenza nel posizionamento in relazione a quanto indicato al comma 7, dell'[art. 11, della legge n. 21/92](#).
3. Gli operatori del servizio di taxi devono rispettare l'ordine di arrivo nelle aree di stazionamento e hanno l'obbligo di aderire a qualunque richiesta di servizio verso le destinazioni indicate nel precedente art. 4.
4. È facoltà degli utenti del servizio scegliere l'autovettura, nel rispetto dell'ordine della fila, qualora:
  - a) i richiedenti siano in numero superiore a quello dei posti offerti;
  - b) il volume del carico dei bagagli sia superiore alla capacità del taxi disponibile;
  - c) i richiedenti intendano corrispondere l'importo della corsa a mezzo di carta di credito o bancomat;
  - d) sia richiesto il trasporto di animali non compatibile con la possibilità di carico del taxi disponibile.
5. Su richiesta degli utenti è autorizzato l'uso collettivo del servizio di taxi secondo le modalità previste dall'art. 12 della presente disciplina.

#### **Art. 6 - Soggetti legittimati al servizio di autonoleggio con conducente.**

1. Nell'ambito del sistema aeroportuale lombardo, effettuano il servizio di autonoleggio con conducente, nel rispetto delle disposizioni e procedure di cui all'[art. 11, comma 6, della legge n. 21/92](#), gli operatori muniti di abilitazione alla sosta nelle apposite aree aeroportuali individuate come rimessa, rilasciata dai singoli comuni.

## **Art. 7 - Tariffe del servizio taxi.**

1. Sono individuati i seguenti percorsi prestabiliti a tariffa predeterminata:
  - a) Milano (qualunque via) / Malpensa € 85,00;
  - b) Malpensa / Fiera Polo esterno (Rho) € 60,00;
  - c) Linate / Fiera Polo esterno (Rho) € 50,00;
  - d) Malpensa / Linate € 95,00;
  - e) Varese / Malpensa € 60,00.
2. Le tariffe predeterminate di cui al precedente comma, applicate a partire dal 1° ottobre 2008, restano valide sino al 30 giugno 2010 e riguardano sia il viaggio di andata che di ritorno sui percorsi prestabiliti, da effettuare mediante corse dirette senza fermate, ed i prezzi sono da ritenersi omnicomprensivi (di tutte le spese quali pedaggi autostradali, l'equivalente economico in forma forfettaria relativo al tempo di presa in carico del cliente, il supplemento notturno ed il supplemento festivo e chiamata radiotaxi).
3. Per gli anni successivi, a far data dal 1° luglio 2010, le tariffe predeterminate sono soggette alle modalità di aggiornamento previsto per l'adeguamento tariffario delle tariffe ordinarie. L'aumento si calcola ogni anno e si applica con un arrotondamento a € 5 calcolato rispetto alla tariffa teorica annuale, utilizzando il meccanismo di calcolo per difetto o per eccesso rispetto al valore di € 2,50.
4. I soggetti legittimati a svolgere il servizio di taxi nell'ambito del bacino, ad eccezione dei percorsi indicati al comma 1, hanno l'obbligo di applicare esclusivamente la tariffa unificata come di seguito riportata:
  - a) Uso convenzionale
    - Costo iniziale feriale € 3,00
    - Costo iniziale festivo € 5,10
    - Costo iniziale notturno € 6,10
    - Costo chilometrico € 0,98
    - Costo orario € 25,67
    - Tariffa minima per le corse in partenza dagli aeroporti € 12,00
    - Coefficienti di progressione:  
K1 = 1,5 sui parametri base di costo chilometrico e orario al maturato economico di € 13,25;  
K2 = 1,7 esclusivamente sul parametro base di costo chilometrico, per velocità di crociera superiore ai 50 km/h per più di 60 secondi (valida solo in entrata).

Il costo iniziale notturno si applica dalle ore 21 alle ore 6 e non è cumulabile con il costo iniziale festivo.

Durante l'effettuazione della corsa è facoltà dell'utente chiedere eventuale sosta di attesa sino al massimo di un'ora.

Qualora ricorra l'eventualità della sosta, l'utente è tenuto a corrispondere anticipatamente l'importo tassametrico, più la somma corrispondente alla sosta richiesta.

- b) Uso collettivo
  - Costo iniziale feriale € 1,20
  - Costo iniziale festivo € 2,04
  - Costo iniziale notturno € 2,44
  - Costo chilometrico € 0,39

- Costo orario € 10,27
- Tariffa minima per le corse in partenza dagli aeroporti € 4,80
- Coefficienti di progressione:
  - K1 = 1,5 sui parametri base di costo chilometrico e orario al maturato economico di € 5,30;
  - K2 = 1,7 esclusivamente sul parametro base di costo chilometrico, per velocità di crociera superiore ai 50 km/h per più di 60 secondi (valida solo in entrata).

5. L'importo indicato nel tassametro deve intendersi onnicomprensivo, sia nel caso di uso convenzionale che nel caso di uso collettivo, con esclusione di ogni altro supplemento, fatti salvi i pedaggi autostradali.

6. L'adeguamento dei livelli tariffari della tariffa unificata di cui al presente articolo è così determinato:

- a) per l'anno 2007, la percentuale di adeguamento delle tariffe ordinarie relativa al periodo 1 gennaio 2007-31 dicembre 2007 è stabilita in misura forfettaria pari a 3,5%, applicato su tutti i parametri variabili, ad eccezione del costo iniziale (cd. bandiera). Tale percentuale di adeguamento, relativamente al maturato economico per l'applicazione del parametro k1 verrà determinata detraendo da € 12,90 il costo iniziale di € 3,00. L'adeguamento tariffario scatta per ciascun operatore in considerazione dei tempi tecnici necessari per l'adeguamento dei tassametri;
- b) per gli anni a partire dal 2008 e sino al 2014, attraverso la definizione e l'introduzione di un meccanismo automatico di adeguamento annuale, che considera sia il recupero dei costi di settore, sia il raggiungimento degli obiettivi di qualità. Tale adeguamento tariffario scatterà dal 1° luglio di ciascun anno e sarà riferito all'anno solare precedente (1 gennaio-31 dicembre anno di riferimento) e definito secondo il seguente algoritmo matematico:

$$A = (0,60 + \alpha) \cdot I$$

dove:

$\alpha$  = % riferita agli indicatori di qualità

$I = (0,50 \cdot FOI + 0,50 \cdot NIC \text{ trasporti})$

Il valore I, recupero dei costi, è determinato dal valore delle seguenti componenti:

FOI - indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, generale;

NIC - indice ISTAT dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale, settore trasporti.

Il valore del parametro  $\alpha$  è determinato dal raggiungimento degli obiettivi annuali di qualità, misurabili – per ciascun ambito - dai seguenti indicatori:

- a) servizi al viaggiatore: conducenti in possesso della conoscenza di una lingua straniera, provata mediante la presentazione di un'attestazione o di un'autocertificazione di conoscenza di una lingua straniera almeno di livello A2.

Il diploma di laurea costituisce titolo attestante la conoscenza della lingua straniera, purché nel corso degli studi sia stato sostenuto almeno un esame di lingua straniera, così come il diploma di scuola superiore secondaria ad indirizzo linguistico.

Ogni anno le Istituzioni verificheranno un campione di almeno il 10% delle autocertificazioni. A seguito di tali controlli l'indicatore di qualità verrà diminuito di una percentuale pari a quella delle autocertificazioni non veritiere e verranno



avviate le procedure per l'irrogazione delle sanzioni previste dalla legge in caso di dichiarazioni mendaci;

- b) servizi al viaggiatore: autovetture con dispositivo per il pagamento elettronico, rilevato in occasioni dell'adeguamento annuale dei tassametri;
- c) rispetto per l'ambiente: autovetture con alimentazione ecologica (ibride, elettriche, a metano, gpl) o che rispettino lo standard euro più recente commercializzato e previsto dalle direttive europee (al momento euro 5);
- d) disponibilità del servizio: % degli operatori che rispettino il livello definito dei giorni di presenza effettiva in servizio (250 gg.), rilevato sulla base delle dichiarazioni annuali rese in occasione delle richieste di rimborso dell'accisa sui carburanti. A partire dal 2011, come indicatore per tale ambito, dovrà essere misurato il tempo medio di assolvimento della domanda.

Per il calcolo di  $\alpha$  ad ogni indicatore di qualità è attribuito lo stesso peso.

L'adeguamento tariffario varierà in funzione del raggiungimento degli obiettivi di qualità, in funzione di valori di  $\alpha$ :

- \* nel caso in cui si raggiungessero tutti gli obiettivi di qualità,  $\alpha$  sarà pari a 0,4;
- \* nel caso in cui solo alcuni obiettivi dovessero essere raggiunti,  $\alpha$  sarà calcolato moltiplicando il numero di obiettivi raggiunti per 0,1;
- \* nel caso in cui per alcuni obiettivi di qualità non dovesse essere mantenuto il valore dell'anno precedente, verrà applicata una decurtazione pari a 0,1 per ciascun obiettivo in decremento.

- 7. Per l'anno 2008 si prevede il raggiungimento dei seguenti obiettivi di qualità rispetto ai seguenti indicatori di qualità:
  - a) il 10% degli operatori dovrà attestare la conoscenza di una lingua straniera;
  - b) il 25% degli operatori dovrà dimostrare la possibilità di effettuare il pagamento della corsa attraverso dispositivi elettronici;
  - c) il 20% degli operatori dovranno essere in possesso di auto ecologiche (ibride, elettriche, a metano, gpl) o che rispettino lo standard euro più recente commercializzato e previsto dalle direttive europee (al momento euro 5);
  - d) il 70% degli operatori dovrà risultare con almeno 250 gg. di presenza effettiva in servizio.
- 8. Per l'anno 2014 si prevede il raggiungimento dei seguenti obiettivi di qualità rispetto ai seguenti indicatori di qualità:
  - a) il 66% degli operatori dovrà attestare la conoscenza di una lingua straniera;
  - b) il 75% degli operatori dovrà dimostrare la possibilità di effettuare il pagamento della corsa attraverso dispositivi elettronici;
  - c) il 90% degli operatori dovranno essere in possesso di auto ecologiche ovvero (ibride, elettriche, a metano, gpl) o che rispettino lo standard euro più recente commercializzato e previsto dalle direttive europee (al momento euro 5);
  - d) per l'anno 2010 l'80% degli operatori dovrà risultare con almeno 250 gg. di presenza effettiva in servizio. Per l'anno 2009 e 2010 l'unità di misura da utilizzare potrà essere l'ora, pertanto i valori obiettivo andranno riparametrati utilizzando un numero convenzionale di 10 ore giornaliere. A partire dal 2011, l'indicatore per tale ambito dovrà essere misurato attraverso il tempo medio di assolvimento della domanda. Il valore obiettivo per tale indicatore dovrà essere incrementale rispetto al valore di partenza dell'anno 2010, misurato su un campione significativo pari o superiore al 20% del numero dei taxi del bacino.

9. Per gli anni 2009-2013 i singoli valori annuali per ogni indicatore verranno concordati in sede di gruppo di lavoro ristretto entro il 31 dicembre 2008, avendo come riferimento una progressione lineare tra il valore iniziale e il valore finale sopra indicati.
10. L'adeguamento tariffario per l'anno 2008 e per gli anni successivi sarà applicato su tutti i parametri variabili, compreso il maturato economico relativo al k1. Per il costo iniziale (cd. bandiera) l'adeguamento tariffario sarà calcolato annualmente sul valore base teorico ed applicato con approssimazione per difetto a € 0,25.
11. Relativamente alle modalità di pagamento del corrispettivo della corsa da parte dell'utenza, è facoltà dei tassisti non accettare il pagamento attraverso dispositivi elettronici per importi inferiori a € 10. Resta ferma la facoltà dell'utente di poter scegliere un veicolo il cui operatore sia disponibile ad accettare il pagamento elettronico anche per importi inferiori a € 10.
12. Le modificazioni e integrazioni del sistema tariffario definito nel presente articolo saranno adottate dalla Regione con le procedure di cui all'[art. 25, comma 6, della L.R. n. 22/1998](#) e sue successive modificazioni ed integrazioni tenuto conto, altresì, dell'attività di monitoraggio di cui all'art. 13 della presente disciplina [\(2\)](#).

[\(2\) Articolo così sostituito prima dalla \[Delib.G.R. 10 luglio 2007, n. 8/5074\]\(#\) e poi dalla \[Delib.G.R. 1° ottobre 2008, n. 8/8133\]\(#\).](#)

#### **Art. 8 - Controlli tariffari.**

1. È fatto obbligo ai soggetti legittimati al servizio di taxi nel bacino, qualora non vi abbiano già provveduto, di predisporre gli apparecchi tassametrici in conformità alla tariffa di cui al precedente articolo 7.
2. I soggetti di cui all'art. 2, comma 2 dovranno predisporre gli apparecchi tassametrici in conformità alla tariffa di cui all'art. 7 entro 10 giorni dall'avvenuta integrazione nel bacino dei rispettivi comuni, con le modalità previste dal precedente art. 3, comma 1.
3. L'apparecchio tassametrico non deve consentire il contemporaneo funzionamento delle due componenti tariffarie, chilometrica ed oraria. Tale conformità dovrà risultare da apposita attestazione, secondo il modello approvato dalla Regione contenente l'espressa indicazione dell'autorizzazione del taxi al servizio aeroportuale lombardo in quanto munito di tassametro conforme, il divieto di fumare ai sensi della normativa vigente e relativa sanzione amministrativa in caso di inosservanza dello stesso, oltre all'indicazione delle tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti chiaramente esposta e visibile all'utenza ed agli operatori responsabili della vigilanza individuati dall'art. 14 della presente disciplina [\(3\)](#).
4. Gli operatori che risultino privi dell'attestazione di cui al precedente comma potranno svolgere il servizio solo nell'ambito del comune che ha rilasciato le licenze con esclusione dei servizi in ambito aeroportuale.
5. La Regione nell'ambito dell'attività di vigilanza assicura la corretta ed omogenea applicazione del sistema tariffario nel bacino, designando le idonee strutture del comune di Milano e dei comuni di Bergamo e Varese, qualora costituite, relativamente alle rispettive competenze territoriali, ad effettuare il controllo e a certificare la conformità degli apparecchi tassametrici alle prescrizioni e ai vincoli fissati dalla presente disciplina.

[\(3\) Comma così sostituito dalla \[Delib.G.R. 1° ottobre 2008, n. 8/8133\]\(#\).](#)

#### **Art. 9 - Turni di servizio.**

1. In osservanza dei principi di integrazione di cui al precedente articolo 1, i Comuni del bacino garantiscono la copertura del servizio per tutto l'arco delle 24 ore, tenendo

conto sia della domanda di servizio in ambito aeroportuale che della necessità di assicurare la continua presenza del servizio all'interno dei diversi ambiti comunali del bacino.

2. Ogni turno di servizio continuo non potrà essere superiore a n. 10 ore e ogni turno discontinuo non potrà essere superiore a n. 12 ore con una pausa minima di almeno 1 ora.
3. L'inizio del primo turno della giornata avviene nel territorio della provincia di appartenenza del Comune che ha rilasciato la licenza (aeroporti inclusi) e solo dopo 1 ora dall'inizio del turno è possibile l'accodamento fuori dal territorio provinciale. Il totale massimo delle ore dei turni ordinari e integrativi per ogni vettura non può superare n. 16 ore giornaliere.
4. I Comuni hanno la possibilità di prevedere l'estensione delle ore di pausa tra il turno principale e il turno integrativo da espletare in ambito comunale con il medesimo autista. I comuni hanno la facoltà di prevedere una pausa maggiore e turni integrativi da espletare sull'intero bacino aeroportuale esclusivamente con il secondo autista. La ripartizione dell'orario giornaliero tra prima e seconda guida è determinata dalle amministrazioni comunali. I Comuni devono garantire nella combinazione delle turnazioni ordinarie e integrative n. 8 ore di riposo minimo giornaliero.
5. Per garantire trasparenza e correttezza di comportamenti e supportare efficacemente l'attività di vigilanza, i contrassegni dei turni devono essere uniformi per le informazioni in essi contenute e per le caratteristiche di dimensionamento e posizionamento, sulla base delle disposizioni individuate dalla Regione, sentiti i Comuni interessati. [\(4\)](#)

[\(4\)](#) Articolo sostituito dalla [Delib.G.R. 10 luglio 2007, n. 8/5074](#).

#### **Art. 10 - Organico unificato del bacino.**

1. In conformità a quanto previsto dall'art. 8, comma 4-bis della [L.R. n. 20/95](#) e dall'[art. 25, comma 5, lett. f\) della L.R. n. 22/98](#) e successive modificazioni ed integrazioni, i comuni del bacino, nell'ambito della convenzione, individuano i criteri per la determinazione o la modifica del contingente di bacino, tenendo conto di quanto prescritto nella presente disciplina.
2. Le province competenti adottano i piani provinciali per la determinazione del fabbisogno di licenze taxi, tenendo conto della necessità di garantire una corretta rilevazione della domanda di servizio ed una correlazione con il dimensionamento dell'offerta, sia in ambito comunale che nell'ambito del bacino e del sistema aeroportuale.
3. La domanda consolidata complessiva di servizio è determinata tenendo conto di quella soddisfatta e di quella inevasa.
4. I comuni del bacino che intendano richiedere l'istituzione o la modifica del contingente loro assegnato ai sensi del precedente comma 1, devono presentare domanda alla provincia competente. A supporto della richiesta i comuni devono produrre i dati relativi all'accertamento della domanda di servizio soddisfatta e di quella inevasa, sulla base dei criteri di cui ai precedenti commi 1 e 2 e tenuto conto altresì di quanto stabilito al successivo comma 7.
5. La definizione quantitativa dell'offerta del servizio e delle sue componenti organizzative quali il numero delle licenze, l'articolazione oraria per turni, la durata media delle corse, i tempi medi di attesa dell'utenza (radio-taxi e posteggi) è effettuata sulla base dei dati acquisiti dai soggetti coinvolti nell'organizzazione e nella gestione del servizio anche mediante una rimodulazione dei turni.

6. Decorso il periodo transitorio di cui all'articolo 18, qualora si evidenzino esigenze di adeguamento dell'offerta alla domanda di servizio, la procedura di cui ai precedenti commi per l'aumento del contingente unificato da parte delle province è subordinata alla preventiva verifica da parte dei comuni del bacino della possibilità di soddisfare la domanda accertata mediante una diversa organizzazione del servizio.
7. La Giunta regionale, previo parere della commissione consultiva regionale di cui all'[art. 4, comma 4, della L. n. 21/92](#), approva ai sensi dell'[art. 7 della L.R. n. 20/95](#) il contingente unificato di bacino di cui al comma 1.

#### **Art. 11 - Radio-taxi.**

1. Ai sensi dell'[art. 25, comma 7 della L.R. n. 22/98](#) e successive modificazioni ed integrazioni, la Regione promuove, median-te gli interventi finanziari previsti dalla [L.R. n. 31/96](#) e dalla [L.R. n. 10/2000](#), l'integrazione ed il coordinamento operativo dei soggetti gestori del servizio radio-taxi, con l'obiettivo di assicurare unicità di offerta nel bacino nei confronti dell'utenza, sulla base dei principi di razionalità, economicità, efficienza ed efficacia.

#### **Art. 12 - Uso collettivo del servizio taxi.**

1. Si intende per uso collettivo del servizio taxi il servizio offerto contemporaneamente a più utenti accomunati nello stesso punto di origine per la medesima destinazione.
2. Il servizio si attua con un numero di utenti non inferiore a tre e può essere effettuato da tutti i soggetti legittimati.
3. Le tariffe per tale tipo di servizio sono regolate dall'art. 7 della presente disciplina.

#### **Art. 13 - Attività di Monitoraggio.**

1. In attuazione dell'[art. 25-bis della L.R. n. 22/98](#) e successive modificazioni ed integrazioni, la Giunta regionale, di concerto con le province interessate e i comuni del bacino, rappresentati all'interno della Commissione Consultiva di cui al successivo art. 16, individua i criteri e le modalità operative per lo svolgimento dell'attività di monitoraggio, di verifica della funzionalità del servizio di taxi e delle condizioni viabilistiche di svolgimento del servizio e di autonoleggio con conducente nonché dei costi del servizio di taxi, al fine di garantire un elevato livello qualitativo dei servizi offerti all'utenza.
- 1-bis. A partire dall'entrata in vigore del presente atto, il monitoraggio relativamente all'effettuazione del servizio taxi nel bacino aeroportuale sarà effettuato con le seguenti modalità:
- con cadenza almeno mensile le istituzioni incaricate effettueranno attività di controllo presso le sedi aeroportuali del bacino, Fiera e altri punti di interesse per verificare l'osservanza delle norme che regolano il servizio taxi nel bacino aeroportuale e l'applicazione delle tariffe predeterminate;
  - con cadenza almeno mensile Regione e Province effettueranno ulteriori rilevazioni sul servizio taxi, trasmettendo i risultati delle rilevazioni agli Enti Locali;
  - dal 1° novembre, è istituita, in aggiunta ai servizi già attivi presso le istituzioni, una casella di posta elettronica: "servizioTaxi@regione.lombardia.it" per poter raccogliere le segnalazioni da parte degli utilizzatori del servizio taxi. Le segnalazioni saranno trasmesse agli Enti Locali competenti per le verifiche del caso: gli Enti Locali si impegnano a trasmettere gli esiti di tali verifiche alla Regione,

inclusi gli eventuali provvedimenti intrapresi nei confronti degli operatori, entro 90 giorni.

È prevista la verifica del meccanismo di adeguamento automatico delle tariffe successivamente al mese di giugno 2010 (relativamente ai dati 2009), prima dell'applicazione dell'adeguamento nell'anno 2011, con particolare riferimento alla prima fase di applicazione degli indicatori di qualità.

È costituito un gruppo di lavoro ristretto avente funzioni di tipo consultivo, di cui la Regione si avvale per la trattazione di problematiche di particolare rilevanza inerenti il servizio di taxi all'interno del territorio del bacino, fatti salvi i compiti dell'attuale Commissione Regionale.

Il gruppo di lavoro è composto da:

- rappresentanti della Regione Lombardia;
- rappresentanti degli Enti Locali (1 del Comune di Milano, 3 in rappresentanza dei Comuni appartenenti alle Province di Milano, Varese e Bergamo);
- rappresentanti delle associazioni di categoria - da stabilire in base al livello di rappresentatività regionale;
- rappresentanti degli organi di vigilanza;
- rappresentanti delle associazioni dei consumatori.

Il gruppo di lavoro potrà fornire il proprio parere in relazione alle seguenti materie:

- a) formazione e variazione del numero delle licenze e individuazione di nuovi criteri di definizione del contingente complessivo;
- b) formazione e variazione di norme regolamentari;
- c) variazione del sistema tariffario omogeneo e degli indicatori di qualità per l'adeguamento tariffario annuale;
- d) criteri per l'individuazione dei luoghi di stazionamento;
- e) criteri per la determinazione e modifica degli orari di servizio e dei turni;
- f) verifiche periodiche in merito all'attività di vigilanza e ai reclami;
- g) attività di controllo e monitoraggio delle intese sottoscritte;
- h) criteri relativi all'uso collettivo dei taxi [\(5\)](#).

2. La Commissione consultiva di cui all'art. 16 con proprio atto delega le funzioni relative al monitoraggio di cui al comma 1 ad un apposito Comitato ristretto, nominato dalla Commissione stessa tra i propri componenti, con obbligo di rappresentanza dei membri di cui alla lett. e), del comma 2, del successivo art. 16.

[\(5\)](#) Comma aggiunto dalla [Delib.G.R. 1° ottobre 2008, n. 8/8133](#).

#### **Art. 14 - Vigilanza.**

1. Il servizio di vigilanza sui servizi di taxi negli aeroporti aperti al traffico civile è effettuata, secondo le disposizioni contenute nella [L.R. n. 90/83](#), in quanto applicabile, dal personale dei comuni del bacino nonché dalla Regione.
2. Resta ferma la competenza della Direzione Circoscrizionale aeroportuale relativamente alla disciplina della circolazione nell'ambito del demanio aeronautico, ai sensi dell'art. 1174 c.n. nonché i poteri attribuiti dalla normativa vigente agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria.

### **Art. 15 - Sanzioni.**

1. In conformità a quanto prescritto dall'[art. 25-ter della L.R. n. 22/98](#), e successive modificazioni ed integrazioni, la mancata ottemperanza alle vigenti disposizioni in materia di servizio di taxi negli aeroporti aperti al traffico civile sono sanzionate in conformità del comma 2 dell'articolo 1174 c.n., qualora l'inosservanza riguardi un provvedimento dell'autorità in materia di circolazione nell'ambito del demanio aeronautico.
2. Fuori dei casi previsti dal comma 1, l'inosservanza alla vigente normativa in materia di servizio di taxi di cui all'[articolo 25, comma 5 della L.R. n. 22/98](#), comporta l'applicazione delle sanzioni amministrative previste dalla normativa vigente nonché dalle norme dei regolamenti uniformati dei comuni.
3. A tutela dell'utenza, le sanzioni amministrative per l'inosservanza delle disposizioni di cui al comma 2 sono proposte dalla Commissione consultiva di bacino di cui all'art. 16 della presente disciplina.
4. I verbali relativi alle sanzioni della Commissione consultiva di bacino sono trasmessi per conoscenza, entro il termine di quindici giorni, alla Commissione consultiva regionale nonché alle amministrazioni dei comuni del bacino competenti per l'eventuale irrogazione delle sanzioni amministrative.
5. I proventi delle sanzioni amministrative debbono essere versati al comune del bacino sul cui territorio è stata accertata la violazione, fatti salvi i casi in cui occorra effettuare i versamenti allo Stato ovvero ad altro ente diverso dal comune.

### **Art. 16 - Commissione di bacino.**

1. La Commissione consultiva di bacino di cui all'[art. 25, comma 5 della L.R. n. 22/98](#) svolge funzioni consultive in merito a problematiche di particolare rilevanza inerenti il servizio di taxi e di autonoleggio con conducente all'interno del territorio del bacino e propone le sanzioni amministrative da applicare agli operatori per la mancata ottemperanza alle vigenti disposizioni in materia. È nominata dalla conferenza dei sindaci, nell'ambito della convenzione di cui all'[art. 25, comma 5 della L.R. n. 22/98](#).
2. La commissione di cui al comma 1 è composta da:
  - a) un rappresentante della Regione Lombardia,
  - b) un rappresentante di ciascuna delle Province interessate,
  - c) un rappresentante del comune coordinatore della convenzione di cui all'[art. 25, comma 5 L.R. n. 22/98](#);
  - d) tre rappresentanti nominati dai Comuni integrati nel bacino;
  - e) sei rappresentanti delle associazioni di categoria degli operatori di taxi del bacino;
  - f) un rappresentante delle associazioni di categoria degli operatori del servizio di noleggio con conducente nel bacino;
  - g) un rappresentante delle associazioni degli utenti maggiormente rappresentative a livello regionale;
  - h) un rappresentante di ciascuna Direzione circoscrizionale aeroportuale territorialmente competente.
3. La Commissione consultiva di bacino si riunisce presso la sede del comune coordinatore della convenzione di cui all'[art. 25, comma 5 della L.R. n. 22/98](#). Il personale dipendente del comune coordinatore svolge i compiti di segreteria relativi alla convocazione e allo svolgimento dei lavori della Commissione stessa.

4. Nelle more della sottoscrizione della convenzione, la Commissione di bacino si riunisce presso la competente struttura della Regione Lombardia che svolge, altresì, i compiti di segreteria.

#### **Art. 17 - Servizi sperimentali.**

1. I comuni del bacino, anche sulla base dei risultati dell'attività di monitoraggio di cui al precedente art. 13, qualora sia accertata l'esistenza di un'adeguata domanda, possono istituire servizi a carattere sperimentale mediante l'utilizzo dei taxi anche in relazione alle necessità individuate dagli Enti locali affidanti i servizi di trasporto pubblico locale nell'ambito della programmazione triennale dei servizi di rispettiva competenza, sentita la commissione consultiva di bacino di cui all'art 16 della presente disciplina.

#### **Art. 18 - Norma transitoria.**

1. In fase di prima attuazione della presente disciplina, il contingente unificato di bacino è determinato per il triennio 2003-2005 dalle province competenti sulla base dei criteri contenuti nella convenzione ai sensi dell'[art. 25, comma 5, lett. f\) della L.R. n. 22/98](#) e dell'art. 8, comma 4-bis della [L.R. n. 20/95](#) tenendo conto in particolare:
  - della richiesta di incremento del numero di licenze taxi presentate alle province competenti dai comuni del bacino, con particolare riguardo alle criticità nell'offerta del servizio che interessano punti nevralgici quali l'aeroporto di Linate, le principali stazioni del sistema ferroviario, eventi o manifestazioni di particolare rilevanza (commerciali, turistiche, culturali, sportive, religiose..), ovvero specifiche concentrazioni orarie della domanda;
  - dell'attivazione del bacino aeroportuale così come configurato dalla presente disciplina che determinerà un aumento di domanda del servizio in termini di origini e destinazioni servite;
  - delle accresciute esigenze di mobilità nell'ambito del bacino, anche in relazione all'insediamento complessivo di Malpensa 2000 ed all'avvio dei lavori relativi alle grandi infrastrutture (polo fieristico di Pero-Rho, alta velocità ferroviaria);
  - dei risultati dell'indagine regionale Origine/Destinazione svoltasi nel 2002 volta all'accertamento della domanda soddisfatta del servizio nonché della quantificazione della domanda inevasa rilevata dalle informazioni fornite dai soggetti coinvolti nell'organizzazione e nella gestione del servizio (enti ed operatori);
  - del soddisfacimento delle esigenze di mobilità su relazioni a domanda debole, ad integrazione dei servizi di trasporto pubblico locale;
  - dell'attuabilità di una diversa gestione del servizio da parte dei comuni anche mediante una riorganizzazione dei turni;
  - della sostanziale staticità dell'offerta di servizio di taxi che non ha subito incrementi rilevanti negli ultimi venti anni.
2. L'incremento del contingente è comunque determinato dalle province competenti nella misura massima del 6% dell'attuale contingente di ciascuna provincia, tenendo conto degli elementi di cui al comma 1.
3. La ripartizione del contingente unificato di bacino di cui al comma 2 è effettuata dalle province interessate sulla base degli elementi indicati all'[articolo 7, comma 2 della L.R. n. 20/95](#), con particolare riferimento all'intensificazione dei movimenti di traffico determinata nei singoli comuni del bacino o in zone omogenee del territorio provinciale.

4. La Giunta regionale, previo parere della commissione consultiva regionale di cui all'[art. 4, comma 4, della L. n. 21/92](#), approva ai sensi dell'[art. 7 della L.R. n. 20/95](#) il contingente unificato di bacino di cui al presente articolo.
5. I comuni, per meglio soddisfare la domanda di servizio, sentite le associazioni di categoria e tenendo conto delle specificità locali, organizzano il servizio per quanto riguarda i turni sulla base dei seguenti criteri:
  - a) disponibilità di un numero di operatori, riferito al numero delle licenze nel bacino pari indicativamente a:
    - il 2% nella fascia oraria dalle 0.00 alle 6.00
    - il 20% nella fascia oraria dalle 6.00 alle 7.00;
    - il 30% nella fascia oraria dalle 7.00 alle 8.00
    - il 60% nella fascia oraria dalle 8.00 alle 10.00
    - il 40% nella fascia oraria dalle 10.00 alle 13.00
    - il 30 % nella fascia oraria dalle 13.00 alle 16.00;
    - il 50% nella fascia oraria dalle 16.00 alle 21.00;
    - il 15% nella fascia oraria dalle 21.00 alle 24.00;
  - b) incremento del servizio offerto in giornate di particolare intensità della domanda a seguito di eventi a carattere speciale (fiere, manifestazioni, ecc.), anche attraverso un'estensione della durata dei turni;
  - c) garanzia del soddisfacimento, con almeno il 25% delle quote di servizio offerto di cui al punto a) precedente, della domanda espressa durante le festività infra-settimanali.
6. Gli obiettivi di cui al comma 5 sono determinati dai comuni, sentite le associazioni di categoria, mediante l'articolazione dei turni definita secondo le seguenti modalità:
  - definizione, anche attraverso la riduzione e l'accorpamento dell'attuale articolazione, del numero dei turni tale da assicurare la copertura della domanda di servizio in relazione alle percentuali indicate al comma precedente;
  - possibilità di aumento fino a 2 ore di servizio dei turni che prevedono la discontinuità con una interruzione di almeno 3 ore.
7. Per garantire il miglioramento dell'offerta del servizio taxi nel bacino e l'aumento della velocità commerciale, la Regione sostiene finanziariamente gli interventi dei Comuni Capoluogo volti ad una maggior fluidificazione del traffico, con particolare riguardo alla realizzazione di corsie preferenziali e/o protette e delle strutture a supporto del servizio taxi, in attuazione dell'[articolo 3 della L.R. n. 1/2002](#) e dei relativi provvedimenti di finanziamento per la mobilità sostenibile programmati per gli anni 2003 e successivi.

#### **Art. 19 - Entrata in vigore.**

1. La presente disciplina entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia e, a decorrere da tale data, sostituisce a tutti gli effetti la «Disciplina sperimentale del servizio taxi nel sistema aeroportuale lombardo» approvato con [D.P.G.R. n. 66253 del 31 luglio 1998](#) e successive modificazioni ed integrazioni e la disciplina tariffaria approvata con [D.P.G.R. n. 32148 del 27 dicembre 2001](#).



Allegato «B»

## Schema di convenzione-tipo per la gestione da parte dei Comuni del servizio di taxi nel bacino aeroportuale

I Comuni di  
con sede in....., via.....,  
codice fiscale n.....,  
ai fini del presente atto rappresentati da.....  
nella qualità di.....,  
in forza dei poteri attribuiti con.....

### PREMESSO CHE

1. Il contesto normativo di riferimento è rappresentato dalla [L. n. 21/92](#), dal [D.Lgs. n. 422/97](#), come modificato ed integrato dal D.Lgs. n. 400/99, dalla [L.R. n. 20/95](#), nonché dalla [L.R. n. 22/98](#), come da ultimo modificate ed integrate dalla L.R. n. 1/2002;
2. la citata L. n. 21/92 demanda espressamente alla competenza regionale (art. 4) la definizione di una disciplina speciale per gli ambiti caratterizzati da intensa conurbazione al fine di garantire una gestione unitaria ed integrata del servizio di taxi, volta ad ottenere maggiore razionalità ed efficienza dello stesso;
3. il D.Lgs. n. 422/97 ha previsto espressamente, per quanto concerne il servizio di taxi di collegamento con gli aeroporti civili, che la legittimazione all'esercizio spetta ai titolari di licenza rilasciata dai comuni capoluogo di regione e di provincia nonché dai comuni nel cui ambito territoriale ricade l'aeroporto, demandando tuttavia la disciplina delle tariffe, le condizioni di trasporto e lo svolgimento del servizio ad apposita intesa tra i comuni interessati;
4. l'articolo 25, comma 5, della L.R. n. 22/98, e successive modificazioni ed integrazioni, prevede la costituzione del bacino di traffico aeroportuale lombardo del servizio di taxi, formato dall'insieme del territorio delle province in cui sono localizzati gli aeroporti aperti al traffico civile, che si identifica come una specifica zona ad intensa conurbazione ai sensi della citata L. n. 21/92, per la quale è prevista un'organizzazione del servizio di taxi integrato e disciplinato dalla Regione;
5. la presente convenzione è attuativa delle disposizioni contenute nella disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo, in attuazione degli artt. 25 e 31, comma 18 della L.R. n. 22/98 approvata con Delib.G.R..... del .....
6. il citato art. 25, comma 5, della L.R. n. 22/98 e successive modificazioni ed integrazioni, dispone altresì che, al fine di migliorare la qualità dei servizi e di contenere i relativi costi di gestione, la Giunta regionale promuove la stipulazione di un'apposita convenzione tra gli enti locali interessati, ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. n. 267/2000 (Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali), previa approvazione di un disciplinare-tipo che regoli, anche in fase di prima attuazione:
  - a) l'uniformazione dei regolamenti comunali;
  - b) la costituzione di una commissione consultiva di bacino di cui all'[art. 4, comma 4 della L. 21/92](#);
  - c) le modalità di svolgimento dei servizi di taxi;
  - d) la previsione di eventuali servizi sperimentali;
  - e) la disciplina dei turni che garantisca il servizio per l'intero arco delle 24 ore;

- f) i criteri per la determinazione dell'organico unificato e la conseguente ripartizione a livello provinciale e comunale, ove si tenga altresì conto della necessità di assicurare la continua presenza del servizio all'interno dei diversi ambiti comunali del bacino, anche mediante eventuali turnazioni orarie o giornaliere tra il servizio aeroportuale e quello comunale;
- g) le modalità di svolgimento delle funzioni di vigilanza;
- h) la definizione delle tariffe sulla base dei criteri individuati dalla Giunta regionale, previo parere della Commissione consultiva regionale;

## STIPULANO E CONVENGONO QUANTO SEGUE

### ***Art. 1 - Oggetto e finalità.***

1. La presente convenzione disciplina i rapporti tra i comuni di cui all'articolo 2 della disciplina del servizio di taxi nel bacino aeroportuale di cui alla Delib.G.R. n..... del..... e quelli che aderiranno ai sensi del successivo art. 5, di seguito denominati per brevità «comuni convenzionati», in merito all'esercizio del servizio di taxi nel bacino di traffico del sistema aeroportuale lombardo, di seguito denominato per brevità «bacino», costituito dall'insieme del territorio delle province in cui sono localizzati gli aeroporti aperti al traffico civile, ai sensi dell'[art. 25, comma 5 della L.R. n. 22/98](#) e successive modificazioni ed integrazioni.
2. Per garantire una rapida e omogenea gestione del servizio di taxi nel bacino, i comuni di cui all'art. 2 della disciplina regionale del bacino sottoscrivono la presente convenzione nei termini stabiliti dalla Delib.G.R. n..... del..... che approva lo schema di convenzione stessa. In caso di mancata sottoscrizione della convenzione, gli operatori potranno svolgere il servizio solo nell'ambito del comune che ha rilasciato la licenza, con esclusione dei servizi in ambito aeroportuale.

### ***Art. 2 - Durata della Convenzione.***

1. La presente convenzione ha la durata di dieci anni a decorrere dalla data di sottoscrizione.
2. La presente convenzione potrà essere modificata in ogni tempo, dai comuni convenzionati, dandone preventiva comunicazione alla Regione.

### ***Art. 3 - Conferenza dei Sindaci.***

1. Allo scopo di assicurare forme di consultazione e fattiva collaborazione tra i comuni convenzionati, le parti convengono di istituire la Conferenza dei Sindaci, composta dai Sindaci, o loro delegati, dei comuni convenzionati.
2. La Conferenza dei Sindaci, nei limiti previsti dall'art. 2 della disciplina regionale del servizio taxi nel bacino, sancisce l'adesione di nuovi comuni alla gestione associata del bacino di cui al successivo art. 5 e svolge, altresì, l'attività di organizzazione del servizio.
3. La Conferenza dei Sindaci, nella prima seduta convocata dal comune titolare del maggior numero di licenze, individua il comune coordinatore della gestione convenzionata, di seguito denominato per brevità «comune coordinatore» e definisce i compiti e le attività che lo stesso svolge in nome e per conto dei comuni convenzionati.

4. La Conferenza dei Sindaci è convocata in seduta ordinaria dal Sindaco del comune coordinatore di cui all'art. 4, o da un suo delegato, in qualità di Presidente della Conferenza, di regola, due volte l'anno, da tenersi nei mesi di..... e di.....
5. La Conferenza dei Sindaci può essere convocata, altresì, in seduta straordinaria su iniziativa del Presidente, ovvero qualora ne sia fatta richiesta motivata da almeno 2/3 dei comuni convenzionati, per l'esame di giustificate situazioni di gravità e urgenza connesse alla programmazione e gestione del servizio di taxi nel bacino.
6. Le determinazioni della Conferenza dei Sindaci di cui ai commi 4 e 5 sono valide con la presenza di almeno la metà dei Sindaci, o loro delegati, qualora siano adottate con il voto favorevole dei 2/3 dei presenti che rappresentino, in egual misura, il contingente delle licenze assegnate dai comuni.
7. Il Segretario della Conferenza dei Sindaci è il Segretario del Comune coordinatore o suo delegato.

#### ***Art. 4 - Comune coordinatore.***

1. Le parti convengono che tutti i provvedimenti necessari per l'organizzazione del servizio di taxi nel bacino sono predisposti ed adottati, in nome e per conto dei comuni convenzionati, dal comune coordinatore, in conformità alle determinazioni adottate dalla Conferenza dei Sindaci di cui all'articolo 3, comma 1, tenendo conto, altresì, dei regolamenti degli stessi comuni convenzionati.
2. Le decisioni assunte dalla competente struttura del Comune coordinatore, nell'ambito delle determinazioni della Conferenza dei Sindaci di cui all'articolo 3 sono trasmesse ai comuni convenzionati entro 10 giorni dalla loro approvazione.
3. Il Comune coordinatore nomina un Direttore tecnico responsabile cui sono conferite tutte le funzioni di organizzazione del servizio di taxi nel bacino.
4. In caso di comprovata e perdurante inerzia da parte del Comune coordinatore nello svolgimento delle attività inerenti il servizio di taxi nel bacino, i Comuni convenzionati, previa diffida e fissazione di un congruo termine per adempiere, provvederanno ad individuare altro Comune coordinatore, informando tempestivamente la Regione.
5. Sono fatti salvi i provvedimenti contingibili ed urgenti dei sindaci, per i fini di cui all'art. 54 del D.Lgs. n. 267/2000 che restano di esclusiva competenza di questi ultimi.

#### ***Art. 5 - Ammissione di nuovi comuni.***

1. Qualora altri comuni del bacino, individuati secondo le modalità previste dall'art. 3, comma 2 della disciplina regionale del servizio taxi nel bacino, che abbiano istituito nei rispettivi territori un servizio di taxi, intendano aderire alla gestione associata successivamente alla stipula della presente convenzione, devono presentare la relativa documentazione alla Conferenza dei Sindaci di cui al precedente art. 3, tramite il comune coordinatore, allegando alla stessa gli atti documentali di attestazione della sussistenza del servizio e l'atto di approvazione del testo convenzionale.
2. Il comune coordinatore comunica alla regione e alle province competenti l'ammissione di nuovi comuni alla presente convenzione nel termine di trenta giorni dall'avvenuta attestazione da parte della Conferenza dei Sindaci.

#### ***Art. 6 - Facoltà di recesso.***

1. La facoltà di recesso dalla presente convenzione da parte dei comuni convenzionati non può essere esercitata prima di 3 anni dalla data di stipulazione.

2. I comuni convenzionati che intendano esercitare la facoltà di recesso, nei limiti di cui al comma 1, provvedono a notificare al comune coordinatore e alla regione l'atto di recesso approvato dai rispettivi organi istituzionali. Il recesso ha efficacia a decorrere dal 1 gennaio dell'anno successivo.
3. Il recesso dalla presente convenzione comporta l'applicazione di una penale, pari al doppio dell'ultima quota annuale di cui al successivo art. 16 corrisposta dal comune recedente per le spese relative alla gestione associata del bacino.
4. Agli operatori dei comuni che hanno esercitato la facoltà di recesso dalla gestione associata del servizio di taxi nel bacino si applicano i principi e le disposizioni contenute nella disciplina regionale del servizio taxi in attuazione dell'[art. 25, comma 5](#) e dell'[art. 31, comma 18](#) della [L.R. n. 22/98](#).

#### ***Art. 7 - Regolamenti comunali.***

1. Entro tre mesi dalla sottoscrizione della presente convenzione, i Comuni convenzionati, di concerto con il Comune coordinatore, si impegnano ad uniformare i rispettivi regolamenti comunali per il servizio di taxi alle disposizioni contenute nella disciplina regionale del servizio taxi nel bacino e nella presente convenzione, con particolare riguardo agli aspetti inerenti l'organizzazione del servizio, la turnazione oraria e la vigilanza, in modo da permettere una gestione del servizio omogenea nel bacino.
2. Decorso inutilmente il termine di cui al comma 1, la Giunta regionale, previa diffida e fissazione di un congruo termine per adempiere, dispone specifici interventi sostitutivi mediante la nomina di un commissario ad acta.

#### ***Art. 8 - Obblighi e modalità di esercizio.***

1. In conformità a quanto stabilito dall'[art. 25, comma 5](#) della [L.R. n. 22/98](#), e successive modificazioni ed integrazioni, gli operatori legittimati al servizio di taxi all'interno del bacino hanno l'obbligo della prestazione di servizio per le corse che originano dal sistema aeroportuale sull'intero territorio regionale e sul territorio delle province confinanti con la regione Lombardia di seguito enucleate:
  - Alessandria;
  - Bolzano;
  - Ferrara;
  - Modena;
  - Novara;
  - Parma;
  - Piacenza;
  - Reggio Emilia;
  - Rovigo;
  - Trento;
  - Verbania;
  - Vercelli;
  - Verona.
2. Gli operatori del servizio di taxi dei comuni convenzionati e di quelli che si convenzioneranno con le modalità previste dal precedente art. 5 hanno l'obbligo della prestazione del servizio sull'intero territorio del bacino per le corse che non originano dal sistema aeroportuale, ad eccezione di quelli previsti dall'art. 4, comma 4 della disciplina regionale del servizio di taxi nel bacino.

3. Nell'ambito dello svolgimento del servizio taxi nel bacino trova applicazione il principio dell'integrazione del servizio con la reciprocità di carico, intesa come legittimazione per gli operatori di ciascun comune convenzionato e di quelli che aderiranno ai sensi dell'articolo 5 della presente convenzione ad espletare il servizio sul territorio di tutti i comuni integrati nei limiti previsti dall'art. 2 comma 2 della Disciplina regionale del servizio di taxi nel bacino.
4. Gli operatori del servizio di taxi dei comuni convenzionati applicano esclusivamente la tariffa unificata di bacino di cui all'art. 7 della disciplina regionale del servizio taxi.
5. Ai sensi dell'art. 4, comma 4 della Disciplina di cui al comma 2 del presente articolo, gli operatori dei comuni che non aderiscono alla gestione associata del servizio taxi nel bacino, non possono svolgere l'attività di carico dell'utenza al di fuori del territorio comunale per il quale è stata rilasciata la licenza nonché nel sistema aeroportuale.
6. Ai sensi dell'art. 5, comma 4 della disciplina di cui al comma 2 del presente articolo, i limiti all'obbligatorietà dello svolgimento del servizio taxi da parte degli operatori nei casi di cui ai precedenti commi 2 e 3 sono disciplinati nel regolamento unificato di cui all'art. 7 della presente convenzione.

***Art. 9 - Modifiche del contingente dei comuni convenzionati.***

1. In conformità a quanto previsto dall'art. 8, comma 4-bis della [L.R. n. 20/95](#) e dall'art. 25, comma 5, lett. f) della L.R. n. 22/98 e successive modificazioni ed integrazioni, i comuni convenzionati individuano i criteri per la determinazione o la modifica del contingente di bacino, tenendo conto di quanto prescritto nella Disciplina regionale del servizio di taxi nel bacino.
2. Le province competenti adottano i piani provinciali per la determinazione del fabbisogno di licenze taxi, tenendo conto della necessità di garantire una corretta rilevazione della domanda di servizio ed una correlazione con il dimensionamento dell'offerta, sia in ambito comunale che nell'ambito del bacino e del sistema aeroportuale.

***Art. 10 - Turni di servizio.***

1. In osservanza dei principi di integrazione, i Comuni convenzionati, a mezzo del comune coordinatore di cui all'art. 4 della presente convenzione, garantiscono la copertura del servizio per tutto l'arco delle 24 ore, tenendo conto sia della domanda di servizio in ambito aeroportuale, che della necessità di assicurare la continua presenza del servizio all'interno dei diversi ambiti comunali del bacino.
2. Ogni turno di servizio non potrà comunque essere superiore a n. 10 ore, per ogni giornata e per ogni singola licenza, estensibile di ulteriori due ore in caso di turno discontinuo con interruzione di almeno 3 ore, potendosi prevedere in tale fattispecie una sola interruzione e tenendo conto, altresì, delle procedure di adeguamento del contingente unificato di cui all'art. 10 della Disciplina regionale del servizio di taxi nel bacino.
3. Per garantire trasparenza e correttezza di comportamenti, i contrassegni dei turni e la loro collocazione sono uniformi per caratteristiche di dimensioni e informazioni in essi contenute, tenuto conto delle disposizioni di cui all'art. 9, comma 3 della Disciplina regionale del servizio di taxi nel bacino.

### ***Art. 11 - Radio-taxi.***

1. I comuni convenzionati adottano idonee iniziative volte a promuovere l'integrazione ed il coordinamento operativo dei soggetti gestori del servizio radio-taxi, con l'obiettivo di assicurare unicità di offerta nel bacino nei confronti dell'utenza, sulla base dei principi di razionalità, efficienza ed efficacia.
2. Per il perseguimento degli obiettivi di cui al comma 1, il comune coordinatore predispone il progetto di fattibilità, previo parere della Conferenza dei sindaci di cui al precedente articolo 3, da inviare alla Giunta regionale per la richiesta del sostegno finanziario previsto dall'[art. 25, comma 7 della L.R. n. 22/98](#) e successive modificazioni ed integrazioni.

### ***Art. 12 - Vigilanza.***

1. La vigilanza sui servizi di taxi negli aeroporti aperti al traffico civile è effettuata ai sensi della L.R. n. 90/1983, in quanto applicabile, dal personale dei comuni convenzionati nonché dalla Regione. Resta ferma la competenza, ai sensi della vigente legislazione in materia, della Direzione Circostrizionale aeroportuale relativamente alla disciplina della circolazione nell'ambito del demanio aeronautico ai sensi dell'art. 1174 c.n., nonché i poteri attribuiti dalle leggi vigenti agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria.
2. Il comune coordinatore, sentiti i comuni convenzionati, in relazione all'effettivo svolgimento del servizio di taxi all'interno del bacino, organizza lo svolgimento della attività di sorveglianza, tenuto conto delle specifiche competenze territoriali, degli organici di personale dei comuni convenzionati destinati al servizio, nonché delle dotazioni strumentali necessarie per garantirne lo svolgimento.

### ***Art. 13 - Attività di monitoraggio.***

1. Il comune coordinatore, sentiti i comuni convenzionati organizza, sulla base di criteri e modalità operative definite di concerto con la Regione, l'attività di monitoraggio e di verifica della funzionalità e dei costi del servizio di taxi e delle condizioni viabilistiche di svolgimento del servizio nell'ambito del bacino aeroportuale, con l'obiettivo di garantire un elevato livello qualitativo dei servizi offerti all'utenza.

### ***Art. 14 - Definizione delle Controversie.***

1. Ogni controversia derivante dall'interpretazione e dall'esecuzione del presente accordo, che non venga definita bonariamente dalle parti è di competenza dell'Autorità Giudiziaria Ordinaria.
2. Foro esclusivo è quello di.....

### ***Art. 15 - Scioglimento della convenzione.***

1. Lo scioglimento della presente convenzione si verifica oltre che per scadenza del termine di cui all'art. 2, qualora siano venute meno le ragioni di interesse pubblico poste alla base della sua costituzione.

***Art. 16 - Rapporti finanziari.***

1. Le spese relative alla gestione associata del bacino saranno ripartite tra i comuni convenzionati in rapporto al numero degli abitanti risultanti dall'ultimo censimento e al numero delle licenze emesse da ogni singolo comune.
2. Eventuali risorse pubbliche aggiuntive corrisposte ai comuni convenzionati per la gestione del sistema di bacino, saranno conferite al comune coordinatore e saranno ripartite tra gli stessi in base ai criteri definiti al comma 1.

## Organizzazione del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo e domanda effettiva

(Dati provvisori, indagine origine/destinazione regionale)

### 1. L'offerta taxi nel bacino aeroportuale

Il bacino aeroportuale lombardo è costituito dalle province di Bergamo, Milano e Varese e il relativo contingente taxi è pari a 5117 licenze, di cui **4999** appartenenti ai comuni integrati, la cui operatività è estesa quindi all'intero bacino. Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle licenze per i comuni appartenenti al bacino.

#### BACINO AEROPORTUALE

##### Riepilogo licenze taxi al 31 dicembre 2002

PROVINCIA	CONTINGENTE	INTEGRATI
Milano	4872 [*]	4754
Varese	199	199
Bergamo	46	46
<b>Totali</b>	<b>5117</b>	<b>4999</b>

[\*] Di cui 4585 licenze del comune di Milano

### 2. Il sistema tariffario

Nel dicembre 2001 è stato definito un nuovo sistema tariffario che ha provveduto a rimodulare le tariffe in vigore dall'ottobre del 1998 tenendo conto:

- dell'esigenza di rispondere alle richieste della categoria di adeguamento ai costi di produzione del servizio;
- dell'esigenza di applicare una tariffa unica su tutto il territorio del bacino aeroportuale da parte di tutti i comuni.

La struttura del sistema è pertanto concepita come strumento per definire in modo equo la tariffa sul territorio del bacino indipendentemente dalla percorrenza urbana o extraurbana da applicarsi da parte di tutti i comuni per garantire:

- - l'effettiva reciprocità di carico di tutti gli operatori del bacino su tutto il territorio;
- - la trasparenza tariffaria nei confronti dell'utenza.

### 3. L'offerta effettiva

Sulla base del contingente complessivo del bacino e da alcuni dati sull'operatività del servizio forniti dal comune di Milano è possibile determinare l'offerta **teorica** giornaliera espressa in numero di **corse**.

L'attuale durata di un turno è di **10 ore** e il rapporto su base annua tra ore lavorate e corse effettuate (fonte Comune di Milano - Uff. Autopubbliche) restituisce una media di **1,1 corsa l'ora**.

Pertanto il numero medio di corse giornaliere potenzialmente effettuabili nel bacino è:

- - licenze: 4999
- - corse/ora: 1,1
- - corse giornaliere teoriche =  $1,1 \times 10 \times 4999 = 54.989$ .



Tuttavia, l'offerta effettiva giornaliera è inferiore in relazione alle normali assenze per riposo, ferie o altro, quantificabili in una riduzione cautelativa del **10%** del potenziale teorico:

**OFFERTA EFFETTIVA:**  $54.989 \times 0,90 = \text{circa } 49.500 \text{ corse giornaliere}$

#### 4. La domanda effettiva - Dati provvisori Indagine Origine/Destinazione regionale

L'indagine Origine/Destinazione Regionale ha censito, in un **giorno feriale tipo**, gli spostamenti dei residenti in Lombardia e gli spostamenti dei non residenti in **ingresso** nel territorio lombardo, ai quali è stato chiesto di specificare l'eventuale rientro in giornata. Pertanto il dato sugli spostamenti in taxi dei non residenti durante la permanenza in Lombardia è stato stimato sulla base della presenza media e del numero medio di spostamenti in taxi.

Nella tabella seguente sono riportati i dati complessivi di domanda taxi del bacino, riferiti ai residenti e ai non residenti in Lombardia. Per la stima delle corse si è utilizzato un coefficiente di occupazione medio pari a 1,2 passeggeri per taxi.

#### BACINO PROVINCE BERGAMO, MILANO, VARESE

##### Domanda servizio taxi di un giorno feriale tipo

	PASSEGGERI	CORSE
Residenti in Lombardia	14.900	12.400
Non res. in Lombardia (ingresso aereo, treno)	6.000	5.000
Non res. in Lombardia (rientro in giornata)	2.500	2.100
Non residenti (permanenza più giorni) [*]	20.000	16.700
<b>TOTALE</b>	<b>43.400</b>	<b>36.200</b>

[\*] Stima da elaborazione fonte ISTAT su permanenza media mese di maggio 2001 Lombardia (2,67 gg).

#### 5. Confronto domanda-offerta nel bacino aeroportuale e nell'area di Milano

Nella tabella seguente si riporta il confronto tra corse offerte e corse richieste nell'intero bacino e nell'area di Milano, comune in cui si origina e si conclude il 95% degli spostamenti complessivi del bacino. Il confronto si riferisce al giorno feriale tipo.

#### BACINO PROVINCE MILANO, BERGAMO, VARESE

##### Confronto domanda-offerta di corse, giorno feriale tipo

OFFERTA EFFETTIVA	DOMANDA EFFETTIVA	CAPACITÀ RESIDUA
49.500	36.200	<b>13.300</b> <b>27%</b>

##### Milano

Licenze = 4585

Offerta teorica:  $1,1 \cdot 10 \cdot 4585 = 50.435$

Offerta effettiva = 90% dell'offerta teorica, pari a circa

**45.400 corse**

Domanda effettiva = 95% della domanda complessiva del bacino, pari a circa: **34.300 corse**

##### MILANO - Confronto domanda-offerta di corse, giorno feriale tipo

OFFERTA EFFETTIVA	DOMANDA EFFETTIVA	CAPACITÀ RESIDUA
45.400	34.300	<b>11.100</b> <b>25%</b>

Dopo l'analisi domanda-offerta in termini complessivi è opportuno entrare nel dettaglio temporale analizzando i dati di domanda e di offerta suddivisi per fasce orarie.

A tale scopo nella tabella seguente è evidenziato il confronto tra la domanda **stimata** (espressa in numero di taxi), suddivisa per fasce orarie, e l'offerta (licenze circolanti di un giorno feriale tipo dell'ottobre 2002), con riferimento agli spostamenti con origine o destinazione Milano. La domanda è stata stimata a partire dai dati dell'indagine Origine/Destinazione regionale, mentre l'offerta è stata ricavata dall'articolazione dei turni fornita dal comune di Milano.

### MILANO - Confronto domanda-offerta di taxi per fasce orarie, giorno feriale tipo

FASCE ORARIE	DOMANDA[*]		OFFERTA- LICENZE [**]	
	Vetture utilizzate	%	Vetture circolanti	%
00.00 - 06.00	811	2,6%	3.416	7%
06.01 - 07.00	1.295	4,2%	1.157	3%
07.01 - 10.00	6.716	21,6%	6.516	14%
10.01 - 13.00	6.631	21,3%	8.710	19%
13.01 - 16.00	4.643	14,9%	8.787	19%
16.01 - 21.00	8.847	28,4%	12.794	28%
21.01 - 22.00	1.005	3,2%	1.716	4%
22.01 - 24.00	1.216	3,9%	2.674	6%
<b>TOTALE</b>	<b>31.163</b>	<b>100%</b>	<b>45.770</b>	<b>100%</b>

[\*] domanda stimata in base ai dati dell'indagine O/D regionale ed espressa in numero macchine circolanti

[\*\*] fonte dati: Comune Milano - Ufficio Autopubbliche

## 6. Analisi dei dati e conclusioni

I dati di offerta e domanda del trasporto taxi riportati nei paragrafi precedenti evidenziano, nel complesso, una sia pur **limitata capacità residua di offerta** del servizio nel bacino aeroportuale lombardo, tenuto conto che per le stime degli spostamenti non noti sono stati adottati dei criteri cautelativi.

Tale margine, tuttavia, si riduce nell'ambito della mobilità in taxi da e per la città di Milano, come è evidente nella tabella del confronto orario domanda-offerta, in cui in alcune fasce orarie particolarmente critiche **l'offerta non riesce a soddisfare la domanda che già oggi utilizza il servizio, precludendone quindi l'accesso sia agli utenti in cerca di un taxi libero (domanda inevasa), sia agli utenti che, in caso di offerta più ampia, sarebbero invogliati a utilizzare le auto pubbliche (domanda potenziale).**

Inoltre, pur non avendo esaminato e quantificato la domanda inevasa e la domanda potenziale, occorre rilevare che, **anche quando esiste una capacità residua, l'incontro domanda-offerta risulta comunque difficoltoso a causa della capillare distribuzione territoriale tipica del servizio taxi.**

Infine, lo stesso confronto su base oraria mostra **una distribuzione fortemente squilibrata tra domanda e offerta nelle diverse fasce orarie.**

Pertanto, per garantire una maggiore copertura delle fasce orarie di punta e un riequilibrio complessivo del sistema domanda-offerta, sarebbe opportuna una razionalizzazione delle diverse componenti organizzative dell'offerta, **individuando anzitutto una diversa articolazione dei turni**, ma anche, data l'ampiezza degli scostamenti nelle differenti fasce orarie e al fine di non rendere i turni troppo rigidi o con interruzioni troppo prolungate, **agendo - sia pure in misura limitata - sul numero complessivo delle licenze.**

Copyright 2008 Wolters Kluwer Italia Srl. All rights reserved.