

## Verbale d'intesa

tra

il Comune di Bologna, rappresentato dall'Assessore alla mobilità Andrea Colombo, assistito dal Dirigente del Settore Mobilità Andrea Mazzetti e dal Commissario capo Antonella Sava,

e

le Associazioni di categoria ASCOM taxi, rappresentata da Alessandro Tedeschi, Confartigianato taxi, rappresentata da Giordano Raffini, CNA - Fita, rappresentata dal sig. Cosimo Quaranta, UNICA taxi, rappresentata dal sig. Franco Sarti, e URI taxi, rappresentata dal sig. Ermanno Simiani,

nonché

le Centrali radio taxi COTABO, rappresentata dal Presidente sig. Riccardo Carboni, e CAT, rappresentata dal Presidente sig. Mario Cannata, nell'insieme successivamente anche denominate "le Parti" per brevità.

Dopo ampio e articolato confronto, avvenuto nel corso degli incontri del 18 marzo 2014 e del 31 marzo 2014, le Parti sono pervenute alle seguenti conclusioni condivise.

### 1) Adeguamento tariffario

La verifica di adeguatezza e congruità dell'attuale quadro tariffario, procedura prevista dall'art. 55 del Regolamento unificato taxi e ncc e che non presuppone alcun automatismo relativo all'andamento inflattivo, va effettuata dal punto di vista degli operatori, degli utenti e dell'amministrazione pubblica, in modo tale da equilibrare il più possibile i diversi interessi pubblici e privati in campo.

A tal proposito, va tenuto conto innanzitutto che la categoria, fatta di piccole imprese autonome con un proprio bilancio economico, ha manifestato da tempo la necessità di assicurare una copertura dei maggiori costi di esercizio del servizio intervenuti dal 2008, data dell'ultima variazione tariffaria, ad oggi, per la naturale dinamica inflattiva. Nello stesso tempo, va considerato che il perdurare di una forte crisi economica generale, che deprime il consumo di beni e servizi da parte di famiglie e imprese, impone prudenza per evitare di rendere il servizio economicamente inaccessibile, con il rischio, a danno del settore stesso, di allontanare clientela attuale o potenziale.

Al fine di contemperare le esigenze, rappresentate in modo pressante dalla categoria, di sostenibilità economico-finanziaria del servizio offerto, con l'interesse generale all'accessibilità al servizio di trasporto pubblico non di linea, nel peculiare contesto socio-economico attuale, si intende perseguire un adeguamento tariffario misurato, graduale e a medio termine.

Alla luce di queste premesse, si conviene su un adeguamento della tariffa nella misura complessiva del 9,5 %, la cui entrata in vigore, al fine di attenuare il più possibile l'impatto sull'utenza, è divisa in due tranches, la prima, pari al 5 %, a partire dal 1° agosto 2014, sempreché entro tale data si siano positivamente concluse le procedure ex art. 55 del Regolamento, e la seconda, pari al 4,50 %, a cui si aggiunge separatamente un incremento di 0,20 € del supplemento chiamata radio taxi per le finalità di cui al punto 2, a partire dal 1° febbraio 2015.

Inoltre, al fine di accompagnare gli aumenti con un contestuale miglioramento del servizio per i consumatori, la seconda tranche è subordinata alla condizione che contestualmente entrino in vigore le agevolazioni di cui al successivo punto 2 e che pertanto sia stata sottoscritta la relativa Convenzione e sia stata effettivamente attivata ogni misura organizzativa necessaria, nonché alla condizione, oggetto di previa autocertificazione da parte di ciascun operatore, che tutti i taxi con licenza rilasciata nell'Area vasta si siano nel frattempo dotati di dispositivo POS, o analogo, che consenta il pagamento elettronico almeno con bancomat e carta di credito.

La percentuale sopra definita di adeguamento tariffario viene calcolata sulla base di un metodo di calcolo, che è stato preliminarmente condiviso tra le Parti ed è vincolante fino a nuovo accordo, consistente in una simulazione statistica relativa a 24 corse-tipo (di cui 3 corse cortissime, 9 corte, 6 medie e 6 lunghe), con l'aggiunta dei principali supplementi secondo un'incidenza media (radio taxi, valigie, notturno, aeroporto e festivi). La percentuale di adeguamento sarà applicata in modo articolato tra le diverse voci della tabella della tariffa.

L'adeguamento in oggetto ha efficacia piena fino ad almeno il 30 marzo 2016, coprendo in modo definitivo e integrale ogni richiesta e pretesa, presente e futura, per l'intero periodo che va dalla precedente intesa del 2008 alla fine dell'efficacia del presente adeguamento.

## 2) Convenzione per agevolazioni tariffarie a scopo sociale e industriale

Le Parti convengono che la tariffazione del servizio, con una adeguata modulazione e articolazione della stessa, possa e debba rispondere, peraltro, a finalità tanto di tipo sociale, nell'ottica di salvaguardare e rispondere ai bisogni di particolari fasce di popolazione e di utenza, quanto di tipo industriale, nella prospettiva di promuovere un ampliamento e una diversificazione della platea degli utilizzatori del taxi e di investire nell'offerta di servizi di sempre maggiore qualità, efficienza e trasparenza da parte delle Centrali radio taxi, anche mediante l'integrazione col sistema "Mi Nuovo" e dunque con l'insieme dei servizi della mobilità urbana e metropolitana.

Per dare concretezza a tale affermazione, si conviene che l'incremento di 0,20 € sul supplemento per la chiamata radio taxi, già citato al punto 1, non trovando la sua *ratio* nell'andamento dei costi di esercizio bensì nella volontà di investimento, sviluppo e rinnovo anche tecnologico del servizio, è destinato esclusivamente alle finalità di cui sopra, mediante l'introduzione di agevolazioni secondo le modalità di seguito descritte e basate sulla preventiva stipula di un'apposita Convenzione che riconosce un ruolo primario alle Centrali radio taxi.

I taxi associati a COTABO e CAT (di seguito denominate anche "Centrali") si impegnano a praticare le agevolazioni tariffarie meglio descritte oltre, entro un massimale complessivo su base reale pari a 0,20 € moltiplicato per il numero di supplementi radio taxi effettivamente applicati e dichiarati dalle Centrali sotto la propria responsabilità. In tal modo, pertanto, il costo delle agevolazioni viene neutralizzato in qualsiasi effetto di svantaggio o di vantaggio per gli operatori del settore. Il massimale è calcolato su base reale, secondo il meccanismo sopra descritto, e fissato all'inizio di ogni anno, sulla base dei dati relativi all'anno precedente, da un Comitato paritetico istituito dalla citata Convenzione.

Le Parti si danno reciprocamente atto che le modalità individuate non comportano la creazione di alcun fondo e che le agevolazioni non fanno strettamente parte della tariffa.

Fermo restando ciò, ma in considerazione del fatto che le agevolazioni sono rese possibili da una quota dell'aumento tariffario, esse restano in vigore, comunque entro il massimale, fino a che è in vigore il citato incremento di € 0,20, salvi sempre modifica della Convenzione o nuovi accordi in materia di adeguamento tariffario.

In deroga a quanto previsto al punto 1), è facoltà delle Parti anticipare l'entrata in vigore dell'incremento di € 0,20 al momento della firma della Convenzione, una volta approvata dai rispettivi organi; in tal caso, deve essere previsto nella stessa Convenzione che anche le agevolazioni entrino in vigore anticipatamente rispetto alla seconda tranche di adeguamento.

Al fine di dare attuazione a quanto stabilito nel presente punto dell'intesa, come proposto dalle organizzazioni taxi, si concorda sulla previa sottoscrizione di un'apposita Convenzione fra il Comune e le Centrali, impegnativa per i rispettivi associati. Resta ferma la possibilità per i taxi non associati di praticare le medesime agevolazioni.

Le agevolazioni, esigibili in ogni caso fino a concorrenza del massimale, sono le seguenti:

- taxi rosa: sconto del 20% sul costo della corsa risultante da tassametro, in favore delle donne che, individualmente o in gruppo solo femminile, utilizzano il taxi di notte, dalle ore 22 alle ore 06;
- taxi grigio: sconto del 20% sul costo della corsa risultante da tassametro, in favore degli anziani (purché titolari di abbonamento agevolato Tper, dietro esibizione dello stesso) e dei disabili (dietro esibizione di certificato d'invalidità o altro documento attestante la condizione handicap).

Le agevolazioni potranno essere rimodulate nell'entità percentuale o sospese nel momento e per il tempo in cui il massimale risulti in saturazione. Qualora, viceversa, il massimale risulti sottoutilizzato, potrà essere aumentata l'entità percentuale degli sconti ovvero concordata l'attivazione di agevolazioni riferite ad altre tipologie di utenza.

Nell'ottica di contemperare l'esigenza di assicurare un filtro a garanzia del corretto utilizzo delle



agevolazioni, con l'esigenza di semplificare l'accesso alle stesse da parte degli aventi diritto, per usufruirne ciascun utente interessato ha l'onere di:

- premunirsi di una apposita card elettronica, personale, gratuita, senza limiti di durata e integrata nel sistema "Mi Nuovo", che può essere richiesta via telefono, fax o e-mail alle Centrali e, su istanza dell'utente, ritirata presso la sede delle stesse ovvero recapitata senza oneri per posta ordinaria;
- esibire detta card al termine della corsa, per consentirne la lettura nell'apposito dispositivo tecnologico di bordo, che comunica alle Centrali in modo tracciabile l'avvenuta applicazione dello sconto e determina quindi il diritto dell'operatore al corrispondente rimborso.

La card può, in più, essere anche dotata tecnicamente della funzione di ricarica allo scopo di consentire - qualora l'utente sia interessato - l'attivazione di ulteriori agevolazioni sulla base delle Convenzioni di cui al successivo punto 3, ovvero la possibilità di pagamento elettronico del servizio con credito prepagato.

Oltre agli sconti riconosciuti all'utenza, il massimale può coprire anche le spese documentate e motivate per investimenti tecnologici di implementazione, adeguamento e manutenzione dei sistemi di emissione e pagamento delle card (esclusi i dispositivi di bordo).

Al fine di garantire un'adeguata pubblicità, le agevolazioni sono riportate con box di colore rispettivamente rosa e grigio nella tabella della tariffa. Inoltre, ne è data evidenza sulle homepage dei siti web e delle app delle Centrali e, almeno nei primi sei mesi di avvio, i singoli associati si impegnano a distribuire a bordo depliant informativi ai clienti che siano potenziali beneficiari.

### 3) Promozione congiunta di politiche di fidelizzazione e integrazione

Le Parti concordano sulla opportunità di promuovere congiuntamente politiche innovative di fidelizzazione all'uso del servizio taxi, nella prospettiva di una sempre maggiore industrializzazione del servizio e pertanto dell'ampliamento e diversificazione dell'offerta e della domanda. Tali politiche potranno consistere in particolare nella stipula, da parte delle Centrali, di Convenzioni, finora mai sperimentate, con Enti, Società e singoli, basate sul riconoscimento di prezzi differenziati e sconti in favore di coloro che scelgono di "abbonarsi" al servizio, tramite l'acquisto di card ricaricabili, prepagate e integrate nel sistema "Mi Nuovo", anche se del caso mutuando dal settore del tpl di linea il modello della compartecipazione ripartita fra utente, ente/società di riferimento e servizio.

A tal fine:

- il Comune si impegna a farsi parte attiva, in particolare coinvolgendo l'Agenzia SRM e TPER soprattutto per l'integrazione fra servizi di linea e non in aree a bassa domanda, e favorendo il contatto tra le Centrali e gli Enti e le Società con cui si relaziona abitualmente nell'ambito delle politiche di Mobility management;
- le Centrali si impegnano a effettuare ricerche di mercato al riguardo e, in esito ad esse, a elaborare specifiche offerte del tipo indicato.

### 4) Protocollo di legalità contro i fenomeni abusivi ed elusivi

Le Parti si danno reciprocamente atto dell'impegno e della collaborazione da tempo in corso, in particolare fra Polizia municipale e Centrali, per contrastare i fenomeni dell'abusivismo (inteso come esercizio dell'attività taxi o ncc senza alcuna licenza) e dell'elusione delle regole relative al trasporto persone (intesa come esercizio improprio dell'attività taxi o ncc, pur in presenza di regolare licenza, con particolare riferimento alla violazione dei limiti territoriali e delle modalità di legge di effettuazione del servizio). Da questo punto di vista, le Parti riconoscono che negli ultimi anni si sono prodotti significativi risultati nella lotta ad abusivi ed elusivi, con numerose sanzioni principali (multe) e accessorie (sequestro dei mezzi), grazie soprattutto alle segnalazioni pervenute con frequenza e precisione dai tassisti e noleggiatori regolari e alla conseguente opera dei Vigili urbani. Contestualmente, nel prendere atto del perdurare delle criticità anche a causa della attuale fase di crisi economica generalizzata, le Parti ritengono sia ora indispensabile fare un ulteriore salto di qualità nella lotta contro fenomeni che sono illegali in generale e distorsivi della concorrenza nel mercato. A tal fine, si impegnano insieme a:

AE B

- proseguire e rafforzare la collaborazione fra Polizia municipale, Centrali radio taxi, Associazioni di categoria e singoli operatori, anche mediante la sottoscrizione di un protocollo operativo;
- valutare la fattibilità e l'applicabilità pratica di una modifica dell'art. 39 del Regolamento unificato taxi e ncc nel senso di introdurre un obbligo di dimostrazione immediata del servizio di noleggio con conducente in corso in caso di controlli su strada;
- verificare la possibilità tecnica di avviare un monitoraggio in modalità statistica aggregata, l'unica ad oggi consentita dalla normativa in materia di privacy, sugli accessi al centro da parte di taxi e ncc con licenza al di fuori della Provincia di Bologna;
- agire in ogni sede affinché non siano disposte ulteriori proroghe alla piena entrata in vigore del cd. art. 1-*quater* e relativi decreti attuativi, che consentirebbe finalmente l'impiego efficace dei sistemi di telecontrollo, su cui fin d'ora si concorda, ma oggi non ammesso e difatti non praticato da alcun Comune (anche a seguito di alcune sentenze TAR che hanno bocciato la disparità di trattamento di modalità autorizzative differenziate fra titolari di licenze intra o extra Comune).

### 5) Tavolo taxi

Le Parti ritengono fondamentale mantenere un contatto diretto e un confronto periodico sulle principali tematiche che riguardano il servizio di trasporto pubblico non di linea, e individuano la sede naturale di tale rapporto continuativo nel "tavolo taxi", sia nella modalità politica con la presenza dell'Assessore alla Mobilità, sia nella modalità tecnica con la presenza dei referenti del Settore Mobilità, della Polizia municipale e di ogni altro Ufficio di volta in volta necessario.

Le Parti si danno reciprocamente atto che, negli ultimi anni, molti argomenti sono stati affrontati e risolti positivamente, grazie alla reciproca disponibilità a un dialogo di merito. In questo senso, le Parti confermano in questa sede la positività delle soluzioni che si sono condivise in merito a: organizzazione definitiva dei posteggi taxi e ncc nel nuovo parcheggio kiss&ride della stazione AV di prossima attivazione, anche per superare i problemi dati dalla sistemazione provvisoria su via Carracci; bando per gli incentivi per il rinnovo ecologico della flotta (metano e ibrido); piano di installazione di nuove telecamere RITA a protezione delle corsie preferenziali e di aree sensibili, a partire da piazza Medaglie d'Oro; programmazione preventiva dei cantieri stradali, in modo da ridurre le interferenze più critiche; etc.

Contestualmente, le Parti identificano fin d'ora alcune tematiche su cui è necessario proseguire o avviare il confronto, come, ad esempio, le modalità tecniche e operative per l'implementazione e l'attuazione delle azioni previste dal Protocollo di legalità di cui al precedente punto 4; l'individuazione di nuove modalità organizzative dei turni, al fine di garantire una maggiore e migliore copertura di servizio in giorni e orari critici; l'adeguatezza delle condizioni psicofisiche di guida, con particolare riferimento a prevenzione e controlli sull'assunzione di alcool e sostanze stupefacenti; la minimizzazione dell'impatto sulla viabilità del progetto della tangenziale delle biciclette lungo i viali di circonvallazione; il possibile aggiornamento della Carta dei servizi per meglio definire i diritti e i doveri degli utenti e degli operatori; etc.

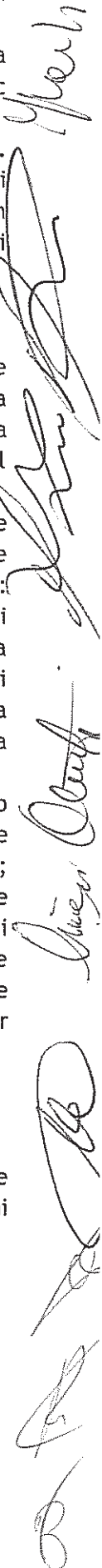
\*

La presente vale come intesa preliminare di massima, con riserva di positivo esperimento delle procedure ex art. 55, commi 1 e 2, del Regolamento unificato taxi e ncc, e di eventuali consultazioni interne alla categoria da parte delle Associazioni rappresentative.

Bologna, 31 marzo 2014

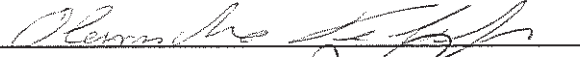
Comune di Bologna

(Assessore alla Mobilità - Andrea Colombo)



**Associazioni di categoria**


ASCOM taxi

(sig. Alessandro Tedeschi) 

Confartigianato taxi

(sig. Giordano Raffini) 

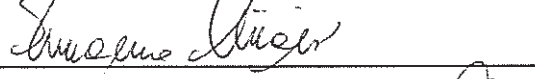
CNA - Fita

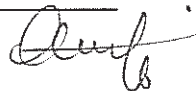
(sig. Cosimo Quaranta) 

UNICA taxi

(sig. Franco Sarti) 

URI taxi

(sig. Ermanno Simiani) 

TSE - TAXISTI SENZA BARRIERE (sig. ALBERTO MAGRI) 

**Centrali radio taxi**

COTABO

(Presidente - sig. Riccardo Carboni) 

CAT

(Presidente - sig. Mario Cannata) 