

## C) GIUNTA REGIONALE E ASSESSORI

(BUR2003031)  
D.g.r. 24 gennaio 2003 - n. 7/11948

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. 22/98)

### 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 espresamente 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 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 espresamente, 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 21/92 e della l.r. 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. 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:

- 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, definisce 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 sottoscriversi dai comuni ai sensi dell'art. 25, comma 5 della l.r. 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. 22/98, da sottoscriversi 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. 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. 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. 21/92;

Dato atto del parere negativo espresso dalla Commissione consultiva regionale di cui all'art. 4, comma 4 della legge 21/92 nella seduta del 22 gennaio 2003;

Considerato che:

- 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;
- 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. 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;
- 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. 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. 22/98, Allegato «B» parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, da sottoscriversi 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. 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. 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.

Il segretario: Sala

— • —

**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. 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. 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 ricarico 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. 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. 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 finiti 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 finito 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 finiti 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. 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. 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. 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. 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 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. I soggetti legittimati a svolgere il servizio di taxi nell'ambito del bacino, hanno l'obbligo di applicare esclusivamente la tariffa unificata, già disciplinata dal d.p.g.r. n. 32148 del 27 dicembre 2001, come di seguito riportata:

<i>a) Uso convenzionale</i>	
– Costo iniziale feriale	€ 3,00
– Costo iniziale festivo	€ 5,10
– Costo iniziale notturno	€ 6,10
– Costo chilometrico	€ 0,77
– Costo orario	€ 21,70
– Tariffa minima per le corse in partenza dagli aeroporti	€ 11,00
– Coefficienti di progressione:	
K1 = 1,5 sui parametri base di costo chilometrico e orario, al maturato economico di 11,70 euro;	
K2 = 1,7 esclusivamente sul parametro base di costo chilometrico, per velocità di crociera superiore ai 50 km/h per più di 60 secondi.	

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 tassimetrico, più la somma corrispondente alla sosta richiesta.

*b) Uso collettivo*

La tariffa per l'uso collettivo del taxi è quella prevista per l'uso convenzionale aumentata del 20% e ridotti a un terzo per singolo passeggero.

– Costo iniziale feriale	€ 1,20
– Costo iniziale festivo	€ 2,04
– Costo iniziale notturno	€ 2,44
– Costo chilometrico	€ 0,31
– Costo orario	€ 8,68
– Tariffa minima per le corse in partenza dagli aeroporti	€ 4,40

– Coefficienti di progressione:	
K1 = 1,5 sui parametri base di costo chilometrico e orario, al maturato economico di 4,70 euro;	
K2 = 1,7 esclusivamente sul parametro base di costo chilometrico, per velocità di crociera superiore ai 50 km/h per più di 60 secondi.	

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

3. Le modificazioni e le integrazioni del sistema tariffario definito nel presente articolo saranno adottate dalla Regione con le procedure di cui dall'art. 25, comma 6, della l.r. 22/98 e sue successive modificazioni ed integrazioni tenuto conto, altresì, dell'attività di monitoraggio di cui all'art. 13 della presente disciplina.

4. A partire dal 1º gennaio 2006 i livelli tariffari di cui al presente articolo sono adeguati con cadenza biennale in percentuale pari al 75% della variazione dell'indice del costo della vita per le famiglie di impiegati ed operai come definito dall'ISTAT per il biennio precedente.

*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 chiaramente esposta e visibile all'utenza ed agli operatori responsabili della vigilanza individuati dall'art. 14 della presente disciplina.

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.

*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 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 al successivo art. 10, comma 6.

3. 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.

*Art. 10  
(Organico unificato del bacino)*

1. In conformità a quanto previsto dall'art. 8, comma 4-bis della l.r. 20/95 e dall'art. 25, comma 5, lett. f) della l.r. 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 inesistente.

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 inesistente, 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. Decoro 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.r. 21/92, approva ai sensi dell'art. 7 della l.r. 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. 22/98 e successive modificazioni ed integrazioni, la Regione promuove, mediante gli interventi finanziari previsti dalla l.r. 31/96 e dalla l.r. 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 legittimi.

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. 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.

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.

*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. 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 cod. nav. 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. 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 del Codice della Navigazione, 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. 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. 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. 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. 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 aeroporuale 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. 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) l.r. 22/98 e dell'art. 8, comma 4-bis della l.r. 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 aeroporuale 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 svolta nel 2002 volta all'accertamento della domanda soddisfatta del servizio nonché della quantificazione della domanda inesposta 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. 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. 21/92, approva ai sensi dell'art. 7 della l.r. 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 infrasettimanali.

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. 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**

- Il contesto normativo di riferimento è rappresentato dalla l. 21/92, dal d.lgs. 422/97, come modificato ed integrato dal d.lgs. 400/99, dalla l.r. 20/95, nonché dalla l.r. 22/98, come da ultimo modificate ed integrate dalla l.r. 1/2002;
- la citata l. 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;
- il d.lgs 422/97 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;
- l'articolo 25, comma 5, della l.r. 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. 21/92, per la quale è prevista un'organizzazione del servizio di taxi integrato e disciplinato dalla Regione;
- 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. 22/98 approvata con d.g.r. .... del .....;
- il citato art. 25, comma 5, della l.r. 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. 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:
  - l'uniformazione dei regolamenti comunali;
  - la costituzione di una commissione consultiva di bacino di cui all'art. 4, comma 4 della l. 21/92;
  - le modalità di svolgimento dei servizi di taxi;
  - la previsione di eventuali servizi sperimentali;
  - la disciplina dei turni che garantisca il servizio per l'intero arco delle 24 ore;
  - 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;
  - le modalità di svolgimento delle funzioni di vigilanza;
  - 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)*

- La presente convenzione disciplina i rapporti tra i comuni di cui all'articolo 2 della disciplina del servizio di taxi



---

## **DELIBERAZIONE N°VIII / 005074      Seduta del 10 LUG. 2007**

---

*Presidente*

**ROBERTO FORMIGONI**

*Assessori regionali*

VIVIANA BECCALOSSI Vice Presidente  
GIAN CARLO ABELLI  
DAVIDE BONI  
LUCIANO BRESCIANI  
MASSIMO BUSCEMI  
RAFFAELE CATTANEO  
ROMANO COLOZZI  
MASSIMO CORSARO

FRANCO NICOLI CRISTIANI  
LIONELLO MARCO PAGNONCELLI  
MASSIMO PONZONI  
PIER GIANNI PROSPERINI  
GIOVANNI ROSSONI  
MARIO SCOTTI  
DOMENICO ZAMBETTI  
MASSIMO ZANELLO

*Con l'assistenza del Segretario*

*Anna Bonomo*

*Su proposta dell'Assessore Raffaele Cattaneo*

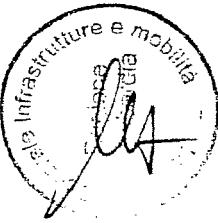
*Oggetto*

MODIFICHE ALLA DISCIPLINA DEL SERVIZIO TAXI NEL BACINO AEROPORTUALE LOMBARDO, IN ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA NAZIONALE E REGIONALE VIGENTE

*Il Dirigente Marcello Lenzi*

*Il Direttore Generale Mario Rossetti*

*L'atto si compone di 16 pagine  
di cui 6 pagine di allegati,  
parte integrante.*



#### **RICHIAMATE:**

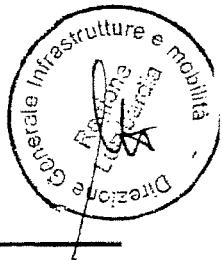
- la legge 15 gennaio 1992, n. 21 avente ad oggetto “Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea”, ed in particolare l’art.4, comma 5, che demanda espressamente alla competenza regionale la definizione di una disciplina speciale per gli ambiti territoriali caratterizzati da intensa conurbazione per garantire una gestione unitaria e integrata del servizio taxi ed una maggiore razionalità ed efficienza dello stesso;
- 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 e integrazioni” di attuazione della citata legge nazionale n. 21/92;
- il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 “Conferimento alle Regioni e 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” e successive modificazioni e integrazioni, che ha previsto espressamente all’art. 14, comma 8, per quanto concerne il servizio di taxi di collegamento con gli aeroporti, 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 e prevedendo che, nel caso di mancata intesa tra i comuni, provvede il presidente della regione, sentita la commissione consultiva regionale di cui all’art. 4 della legge 15 gennaio 1992, n. 21;
- la legge regionale del 29 ottobre 1998, n. 22 “Riforma del trasporto pubblico locale in Lombardia” e successive modificazioni e integrazioni
- la legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 “Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione”;
- la legge 4 agosto 2006 n. 248 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, recante disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all’evasione fiscale” che all’art. 6 prevede interventi per il potenziamento del servizio taxi, con particolare riguardo alla possibilità di disporre di turnazioni integrative in aggiunta a quelle ordinarie, individuando idonee forme di controllo sistematico circa l’effettivo svolgimento del servizio nei turni dichiarati oltre alla possibilità di prevedere tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti in via sperimentale;

#### **CONSIDERATE:**

- la deliberazione della Giunta Regionale del 24 gennaio 2003, n. VII/11948 “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”, con la quale è stato disciplinato il servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo;
- la successiva delibera del 16 febbraio 2005, n. VII/20831 “Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Approvazione dello schema di regolamento tipo e norme per l’integrazione dei Comuni del bacino” con la quale la Regione ha approvato il Regolamento tipo da approvarsi dai Comuni del bacino;

#### **CONSIDERATO che:**

- la Regione ha svolto approfondimenti di carattere giuridico e legislativo, avvalendosi anche delle competenti strutture regionali, per valutare le ricadute determinate dalla recente legge 4



agosto 2006 n. 248 sulla disciplina regionale vigente, tenendo conto del fatto che i servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati rientrerebbero nella competenza regionale, ai sensi dell'art. 117, terzo e quarto comma della Costituzione Italiana;

- la Regione ha svolto plurimi incontri tecnici e politici nel corso della fine dell'anno 2006 e dei primi sei mesi dell'anno 2007 con i rappresentanti delle associazioni di categoria dei tassisti e con gli Enti Locali facenti parte del bacino aeroportuale lombardo al fine di valutare le istanze di modifica del sistema ed il miglioramento del servizio;

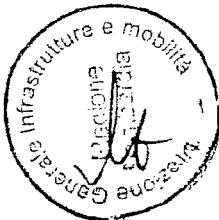
**DATO ATTO** che dagli approfondimenti svolti in merito al quadro normativo vigente è emersa l'attualità del ruolo regionale a livello di programmazione degli interventi nello specifico settore della disciplina del servizio taxi; in particolare è preservata in capo alla Regione la tutela dell'uniformità della disciplina del servizio di trasporto, al fine anche di realizzare una visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri modi di trasporto, nel quadro della programmazione economica e territoriale. Per quanto attiene la disciplina regionale del servizio taxi si ritiene riguardi non un ambito di mobilità urbana, bensì l'ambito extraurbano rispetto al quale sussistono esigenze di carattere unitario sovracomunale e sovraprovinciale che giustificano la regolamentazione da parte della Regione;

**DATO ATTO** che negli incontri svoltisi con la partecipazione dei rappresentanti delle Associazioni di categoria dei tassisti e degli Enti Locali facenti parte del bacino aeroportuale sono stati affrontati, esaminati e discussi alcuni fondamentali aspetti relativi alla disciplina del servizio quali:

- le determinazione delle tariffe predeterminate su una serie di percorsi prestabiliti;
- l'adeguamento tariffario, dato che le tariffe risultano ferme dal 2001;
- la regolamentazione dei turni di servizio, con particolare riferimento all'utilizzo del secondo autista per l'effettuazione di turnazioni integrative, come previsto dall'art. 6, comma 1, lett. a) della l. n. 248/2006;
- altri argomenti tra i quali il monitoraggio del servizio, i finanziamenti per il rinnovo del parco autovetture;

**CONSIDERATO** che, in merito alla possibilità di procedere all'istituzione di tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, sono state svolte alcune rilevazioni sulle corse, effettuate sia dal Comune di Milano d'intesa con le Associazioni di categoria nell'anno 2006 e certificate nell'ambito della Commissione Comunale milanese, sia dalla Regione Lombardia d'intesa con le Associazioni dei consumatori nel mese di maggio 2007, per rilevare l'effettivo costo al tassametro e la lunghezza del percorso e che tali rilevazioni sono state oggetto di presentazione e discussione nell'ambito degli incontri tecnici e politici svoltisi;

**VALUTATO**, in merito alle tariffe del servizio taxi, quanto già previsto all'art. 7 dell'allegato A della d.g.r. n. VII/11948/2003, che individua la tariffa unificata ed i singoli valori distinti per uso convenzionale e uso collettivo negli importi fissati dal d.p.g.r. n. 32148 del 27 dicembre 2001, ed in particolare quanto indicato al comma 4, che indica in merito all'adeguamento che a partire dal 1 gennaio 2006 i livelli tariffari di cui al presente articolo sono adeguati con cadenza biennale in percentuale pari al 75% della variazione dell'indice del costo della vita per le famiglie di impiegati ed operai come definito dall'ISTAT per il biennio precedente;



---

**VALUTATO**, in merito alla disciplina relativa alla regolamentazione dei turni di servizio, quanto già previsto negli atti regionali ovvero nella d.g.r. n. VII/11948/2003, art. 9, comma 2, dell'allegato A;

**VISTA** l'intesa raggiunta in data 22 giugno 2007 con gli Enti Locali del bacino aeroportuale e le Associazioni di Categoria di rappresentanza dei tassisti, in merito all'istituzione delle tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, all'adeguamento tariffario ed alla regolamentazione dei turni, allegato 1 parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

**RILEVATO** che in merito all'istituzione delle tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, valide sull'intero bacino aeroportuale in attuazione della disposizione prevista dalla legge 4 agosto 2006 n. 248, art. 6 comma 1, lett. f), l'intesa raggiunta prevede che le tariffe predeterminate rispondano ai seguenti principi:

- Milano da considerarsi punto unico di origine/destinazione dei percorsi di collegamento con Malpensa;
- limitato numero di tariffe predeterminate per facilità di comunicazione all'utenza;
- valori delle tariffe espressi in importi con cifre intere di euro;
- importi delle tariffe che siano convenienti per l'utenza rispetto alla media dei prezzi al tassometro;

e che le tratte oggetto di tariffa predeterminata riguardino (andata e ritorno) alcuni percorsi predeterminati prestabiliti, e che la validità delle suddette tariffe sia determinata sino al 30 giugno 2009, e che siano applicate a partire dal 15 luglio 2007;

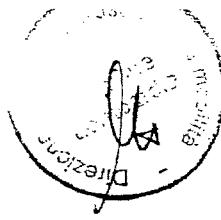
**OSSENVATO** che i percorsi prestabiliti oggetto di tariffa predeterminata riguardano le seguenti tratte:

- Milano / Malpensa € 70,00
- Malpensa / Fiera Polo esterno € 55,00
- Linate / Fiera Polo esterno € 40,00
- Malpensa / Linate € 85,00

e che i relativi prezzi riguardano sia il viaggio di andata che di ritorno sui percorsi prestabiliti e che gli stessi prezzi sono da ritenersi omnicomprensivi (tutte le spese quali pedaggi autostradali, l'equivalente economico in forma forfettaria relativo al tempo di presa in carico del cliente, il supplemento notturno e il supplemento festivo e chiamata radiotaxi);

**RILEVATO** che in merito all'adeguamento tariffario l'intesa raggiunta prevede:

- a) la condivisione del principio relativo all'introduzione di un meccanismo automatico di adeguamento annuale a decorrere dal 1 luglio costruito attraverso un indicatore che sarà quantificato mediante un algoritmo matematico che tenga conto del parametro Istat per il recupero degli specifici costi di settore e di indicatori di qualità del servizio. Le modalità applicative relative all'adeguamento tariffario dovranno prevedere l'applicazione simultanea dello stesso su tutti i tassametri con una decorrenza prestabilita;
- b) l'aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, indicate all'art. 7 dell'allegato A della d.g.r. 24 gennaio 2003 n. VII/11948 per conseguire l'obiettivo dell'incremento medio del 12,99%, lasciando, però, invariati il costo iniziale feriale, il costo iniziale festivo ed il costo iniziale notturno;



**RITENUTO**, conseguentemente, di procedere alla sostituzione dell'art. 7 dell'allegato A "Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Norme per l'organizzazione del servizio e disposizioni per la prima attuazione" della d.g.r. n. VII/11948/2003, con il seguente articolo:

**Art. 7**  
*(Tariffe del servizio taxi)*

1. Sono individuati i seguenti percorsi prestabili a tariffa predeterminata:

• Milano / Malpensa	€ 70,00
• Malpensa / Fiera Polo esterno	€ 55,00
• Linate / Fiera Polo esterno	€ 40,00
• Malpensa / Linate	€ 85,00

2. Le tariffe predeterminate di cui al precedente comma riguardano sia il viaggio di andata che di ritorno sui percorsi prestabili, da effettuare mediante corse dirette senza fermate, ed i prezzi sono da ritenersi omnicomprensivi (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. 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	€ 0,95
- Costo orario	€ 24,80
- 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 € 12,90; 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	€ 0,38
- Costo orario	€ 9,92
- 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 € 5,16;	
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).	

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

5. 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. 22/98 e sue successive modificazioni ed integrazioni tenuto conto, altresì, dell'attività di monitoraggio di cui all'art. 13 della presente disciplina.

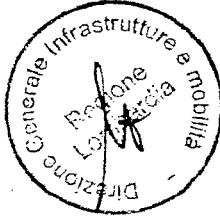
6. I livelli tariffari di cui al presente articolo sono adeguati annualmente a decorrere dal 1 luglio sulla base di un meccanismo automatico di adeguamento costruito attraverso un indicatore che sarà quantificato mediante un algoritmo matematico che tenga conto del parametro Istat per il recupero degli specifici costi di settore e di indicatori di qualità del servizio. Le modalità applicative relative all'adeguamento tariffario dovranno prevedere l'applicazione simultanea dello stesso su tutti i tassametri con una decorrenza prestabilita.

7. Le tariffe di cui al presente articolo sono applicate a partire dal 15 luglio 2007 fatti salvi i tempi tecnici per l'adeguamento dei tassametri. Le tariffe predeterminate restano fisse sino 30 giugno 2009;

**VALUTATO**, in merito alla disciplina relativa alla regolamentazione dei turni di servizio, quanto già previsto negli atti regionali ovvero nella d.g.r. n. VII/11948/2003, art. 9, comma 2, dell'allegato A;

**RILEVATO** che in merito alla tematica connessa alla regolamentazione dei turni l'intesa raggiunta prevede di:

- mantenere la previsione del turno massimo continuo e massimo discontinuo;
- prevedere che l'inizio del turno avvenga 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 del territorio provinciale;
- prevedere una pausa minima di 1 ora;
- attribuire la facoltà ai Comuni di prevedere una pausa maggiore e turni integrativi massimi di 4 ore da espletare in ambito comunale con il medesimo autista;
- attribuire la facoltà ai comuni 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;
- il totale massimo delle ore dei turni ordinari ed integrativi per ogni vettura non può superare n. 16 ore giornaliere;



- 
- i Comuni devono garantire nella combinazione delle turnazioni ordinarie ed integrative n. 8 ore di riposo minimo giornaliero;

**RITENUTO** conseguentemente di procedere alla sostituzione dell'art. 9 dell'allegato A della d.g.r. n. VII/11948/2003, con il seguente articolo:

Art. 9

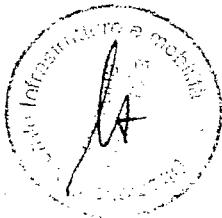
*(Turni di servizio)*

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.

**RILEVATO** inoltre che l'accordo, data la sua valenza innovativa e sperimentale, sarà sottoposto a verifica comune dalle parti sottoscritte in relazione al raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio al quale è ispirato, al termine di sei mesi dal completamento del programma di entrata a regime dell'adeguamento tariffario. Nel medesimo periodo di sei mesi potranno essere individuati altri percorsi oggetto di tariffa predeterminata da applicare nella provincia di Varese. Qualora tali obiettivi non dovessero risultare raggiunti, le parti s'impegnano ad individuare eventuali misure correttive e/o integrative;

**RILEVATO** che occorre attuare un'apposita campagna di comunicazione dell'utenza per la diffusione delle tariffe predeterminate, al fine di rispettare i principi di trasparenza e certezza del costo delle corse e che tale attività sarà svolta d'intesa tra la Regione Lombardia ed il Comune di Milano, dato che la tariffa predeterminata fissata sul percorso prestabilito Milano-Malpensa coinvolge tutto il territorio della città di Milano, mentre le altre tariffe predeterminate sono fissate avendo un ben individuato punto di origine e destinazione del percorso;

**A VOTI UNANIMI** espressi nelle forme di legge



## DELIBERA

1. di modificare la disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale in attuazione dell'intesa raggiunta il 22 giugno 2007 con gli Enti Locali del bacino aeroportuale e le Associazioni di Categoria di rappresentanza dei tassisti, allegato 1 parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
2. di istituire le tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, valide sull'intero bacino aeroportuale in attuazione della disposizione prevista dalla legge 4 agosto 2006 n. 248, art. 6 comma 1, lett. f), rispondenti ai seguenti principi:

- Milano da considerarsi punto unico di origine/destinazione dei percorsi di collegamento con Malpensa;
- limitato numero di tariffe predeterminate per facilità di comunicazione all'utenza;
- valori delle tariffe espressi in importi con cifre intere di euro;
- importi delle tariffe che siano convenienti per l'utenza rispetto alla media dei prezzi al tassametro;

3. in merito alle tariffe del servizio, di sostituire l'art.7 dell'allegato A "Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Norme per l'organizzazione del servizio e disposizioni per la prima attuazione" della d.g.r. n.VII/11948/2003, con il seguente articolo:

### Art. 7

*(Tariffe del servizio taxi)*

1. Sono individuati i seguenti percorsi prestabiliti a tariffa predeterminata:

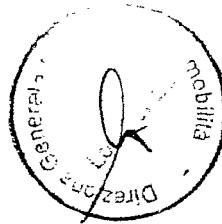
• Milano / Malpensa	€ 70,00
• Malpensa / Fiera Polo esterno	€ 55,00
• Linate / Fiera Polo esterno	€ 40,00
• Malpensa / Linate	€ 85,00

2. Le tariffe predeterminate di cui al precedente comma 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 (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. 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	€ 0,95
- Costo orario	€ 24,80
- 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 € 12,90;

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	€ 0,38
- Costo orario	€ 9,92
- 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 € 5,16;

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).

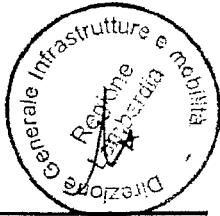
4. L'importo indicato nel tassametro deve intendersi omnicomprensivo, sia nel caso di uso convenzionale che nel caso di uso collettivo, con esclusione di ogni altro supplemento, fatti salvi i pedaggi autostradali.

5. 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. 22/98 e sue successive modificazioni ed integrazioni tenuto conto, altresì, dell'attività di monitoraggio di cui all'art. 13 della presente disciplina.

6. I livelli tariffari di cui al presente articolo sono adeguati annualmente a decorrere dal 1 luglio sulla base di un meccanismo automatico di adeguamento costruito attraverso un indicatore che sarà quantificato mediante un algoritmo matematico che tenga conto del parametro Istat per il recupero degli specifici costi di settore e di indicatori di qualità del servizio. Le modalità applicative relative all'adeguamento tariffario dovranno prevedere l'applicazione simultanea dello stesso su tutti i tassametri con una decorrenza prestabilita.

7. Le tariffe di cui al presente articolo sono applicate a partire dal 15 luglio 2007 fatti salvi i tempi tecnici per l'adeguamento dei tassametri. Le tariffe predeterminate restano fisse sino 30 giugno 2009;

4. di disciplinare la regolamentazione dei turni di servizio sostituendo l'art. 9 dell'allegato A "Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Norme per l'organizzazione del



servizio e disposizioni per la prima attuazione" della d.g.r. n. VII/11948/2003, con il seguente articolo:

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.
5. di stabilire che l'intesa, data la sua valenza innovativa e sperimentale, sarà sottoposta a verifica comune dalle parti sottoscritte in relazione al raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio al quale è ispirata, al termine di sei mesi dal completamento del programma di entrata a regime dell'adeguamento tariffario. Nel medesimo periodo di sei mesi potranno essere individuati altri percorsi oggetto di tariffa predeterminata da applicare nella provincia di Varese. Qualora tali obiettivi non dovessero risultare raggiunti, le parti s'impegnano ad individuare eventuali misure correttive e/o integrative;
6. di stabilire, al fine di rispettare il principio della trasparenza e certezza delle informazioni e dei costi delle corse, che le comunicazioni agli utenti relativamente alle tariffe predeterminate sono effettuate con modalità definite d'intesa tra la Regione Lombardia ed il Comune di Milano, dato che la tariffa predeterminata fissata sul percorso prestabilito Milano-Malpensa coinvolge tutto il territorio della città di Milano, mentre le altre tariffe predeterminate sono fissate avendo un punto di origine e destinazione del percorso più circoscritto;
7. di pubblicare il presente atto sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia.



IL SEGRETARIO

*Anna Bonomo*



---

**DELIBERAZIONE N° VIII / 008133 Seduta del 01 OTT. 2008**

---

*Presidente*

**ROBERTO FORMIGONI**

*Assessori regionali*

GIOVANNI ROSSONI Vice Presidente  
DAVIDE BONI  
GIULIO BOSCAGLI  
LUCIANO BRESCIANI  
MASSIMO BUSCEMI  
RAFFAELE CATTANEO  
ROMANO COLOZZI  
LUCA DANIEL FERRAZZI

ROMANO LA RUSSA  
STEFANO MAULLU  
FRANCO NICOLI CRISTIANI  
MASSIMO PONZONI  
PIER GIANNI PROSPERINI  
MARIO SCOTTI  
DOMENICO ZAMBETTI  
MASSIMO ZANELLO

*Con l'assistenza del Segretario Marco Pilloni*

*Su proposta*

*dell'Assessore Raffaele Cattaneo*

*Oggetto*

DISCIPLINA DEL SERVIZIO TAXI NEL BACINO AEROPORTUALE  
LOMBARDO. MODIFICHE E INTEGRAZIONI ALL'ALLEGATO A DELLA  
D.G.R. N. 11948/2003

CONFERITO  
CONFERITO

*Il Dirigente dell'U.O. Mario Rossetti*

*Il Direttore Generale Mario Rossetti*

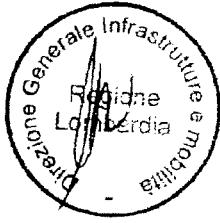
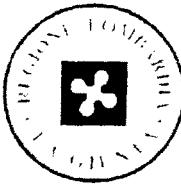
*L'atto si compone di 35 pagine  
di cui 10 pagine di allegati,  
parte integrante.*





Richiamate:

- la legge 15 gennaio 1992 n. 21 avente ad oggetto “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 e integrata del servizio taxi ed una maggiore razionalità ed efficienza dello stesso;
- 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 e integrazioni” di attuazione della citata legge n.21/92;
- il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 “Conferimento alle Regioni e 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” e successive modificazioni e integrazioni, che ha previsto espressamente all’art. 14, comma 8, per quanto concerne il servizio di taxi di collegamento con gli aeroporti, 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 e prevedendo che, nel caso di mancata intesa tra i comuni, provvede il presidente della regione, sentita la commissione consultiva regionale di cui all’art. 4 della legge 15 gennaio 1992, n.21;
- la legge regionale 29 ottobre 1998, n.22 “Riforma del trasporto pubblico locale in Lombardia” e successive modificazioni e integrazioni;
- la L. 18 ottobre 2001, n. 3 “Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione”;
- la legge 4 agosto 2006, n.248 “Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 4 Luglio 2006, n.223”, recante disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all’evasione fiscale» che all’art. 6 prevede interventi per il potenziamento del servizio taxi, con particolare riguardo alla possibilità di disporre di turnazioni integrative in aggiunta a quelle ordinarie, individuando idonee forme di controllo sistematico circa l’effettivo



---

svolgimento del servizio nei turni dichiarati oltre alla possibilità di prevedere tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti in via sperimentale;

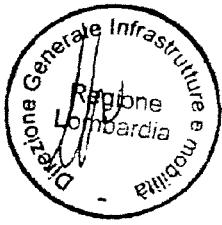
Richiamata la d.g.r. del 24 gennaio 2003 n. VII/11948 che ha approvato, in attuazione dell'art. 25, comma 5 e dell'art. 31, comma 18, della l.r. 22/98, la disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale, Allegato "A" nonché lo schema di convenzione-tipo per la gestione omogenea del servizio taxi da parte dei comuni integrati nel bacino aeroportuale, Allegato "B";

Rilevato che la suddetta d.g.r. n. VII/11948 del 24 gennaio 2003, pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia il 31 gennaio 2003, ha stabilito che, entro quindici giorni dalla pubblicazione della disciplina ivi contenuta, i comuni integrati sottoscrivessero la convenzione di cui all'art. 25, comma 5 della l.r. 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;

Preso atto che la sottoscrizione della convenzione negli incontri della Conferenza dei sindaci, regolarmente convocata dal comune di Milano nelle date del 3 febbraio 2003 e 17 febbraio 2003, non si è perfezionata e pertanto non si è realizzata la gestione associata del servizio taxi da parte dei comuni integrati;

Richiamate inoltre:

- la D.G.R. 16 febbraio 2005, n.VII/20831 "Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Approvazione dello schema di regolamento tipo e norme per l'integrazione dei Comuni del bacino" con la quale la Regione ha approvato il Regolamento tipo da approvarsi dai Comuni del bacino;
- la D.G.R. del 10 luglio 2007, n. VIII/5074 "Modifiche alla disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo, in attuazione della normativa nazionale e regionale vigente" con la quale la Regione ha modificato la disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale, in attuazione dell'intesa raggiunta il 22 giugno 2007 con gli Enti Locali del bacino aeroportuale e le Associazioni di categoria di rappresentanza dei tassisti, in particolare istituendo le tariffe predeterminate su percorsi prestabiliti, modificando la disciplina relativa ai turni di servizio, adeguando le tariffe vigenti e prevedendo la definizione di un meccanismo di adeguamento automatico annuale delle tariffe basato su un algoritmo matematico;

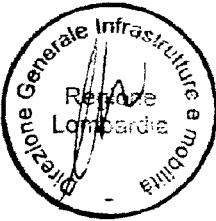
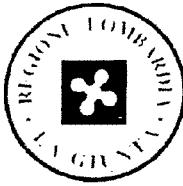


Considerato che:

- la Regione ha svolto approfondimenti di carattere giuridico e legislativo per valutare le ricadute determinate dalla legge 4 agosto 2006 n. 248 sulla disciplina regionale vigente, tenendo conto del fatto che i servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati rientrerebbero nella competenza regionale, ai sensi dell'art. 117, terzo e quarto comma della Costituzione Italiana;
- dagli approfondimenti svolti in merito al quadro normativo vigente è emersa l'attualità del ruolo regionale a livello di programmazione degli interventi nello specifico settore della disciplina del servizio taxi; in particolare è preservata in capo alla Regione la tutela dell'uniformità della disciplina del servizio di trasporto, al fine anche di realizzare una visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri modi di trasporto, nel quadro della programmazione economica e territoriale. Per quanto attiene la disciplina regionale del servizio taxi si ritiene riguardi non un ambito di mobilità urbana, bensì l'ambito extraurbano rispetto al quale sussistono esigenze di carattere unitario sovracomunale e sovraprovinciale che giustificano la regolamentazione da parte della Regione;

Dato atto che:

- Regione ha svolto plurimi incontri tecnici e politici nel corso del 2008 con gli Enti Locali facenti parte del bacino aeroportuale lombardo e con i rappresentanti delle Associazioni di Categoria dei tassisti al fine di definire il meccanismo automatico di adeguamento delle tariffe basato su un algoritmo matematico che tenesse conto del parametro Istat per il recupero degli specifici costi di settore e di indicatori di qualità del servizio;
- negli incontri sono stati affrontati, esaminati e discussi alcuni fondamentali aspetti relativi alla disciplina del servizio quali:
  - l'adeguamento tariffario, in particolare la definizione e introduzione di un meccanismo automatico di adeguamento annuale delle tariffe;
  - la tematica relativa alle tariffe predeterminate sui percorsi prestabiliti già in vigore e l'eventuale istituzione di una nuova tariffa predeterminata sulla tratta Varese/Malpensa;
  - l'ampliamento del contingente delle licenze taxi e l'integrazione di nuovi comuni nel bacino aeroportuale;



- 
- l'adozione di una disciplina regionale uniforme per lo svolgimento del servizio taxi nel bacino aeroportuale;
  - il monitoraggio del servizio, i finanziamenti per il rinnovo del parco autovetture;

Considerato che, in merito alla possibilità di procedere all'istituzione della tariffa predeterminata per il percorso prestabilito Varese / Malpensa, sono state effettuate alcune valutazioni volte a stabilire il prezzo in considerazione dell'effettivo costo a tassametro e della lunghezza del percorso, anche confrontando le tariffe predeterminate in vigore;

Preso atto dell'Intesa raggiunta in data 17 settembre 2008 con gli Enti Locali del bacino aeroportuale e con le Associazioni di Categoria di rappresentanza dei tassisti, relativa:

- 1) all'adeguamento delle tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti;
- 2) all'adeguamento tariffario attraverso la definizione e l'introduzione di un meccanismo automatico di adeguamento annuale delle tariffe ordinarie;
- 3) all'introduzione del nuovo percorso prestabilito Varese - Aeroporto di Malpensa e viceversa;
- 4) all'ampliamento del contingente delle licenze taxi nonché all'integrazione di nuovi comuni nel bacino aeroportuale;
- 5) all'adozione di una disciplina regionale uniforme per lo svolgimento del servizio taxi nel bacino aeroportuale, ed altri argomenti tra i quali il monitoraggio del servizio, i finanziamenti per il rinnovo del parco autovetture;

Rilevato che in merito al punto 1) di cui sopra relativo all'adeguamento delle tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, l'Intesa raggiunta il 17 settembre 2008 con gli Enti locali del bacino aeroportuale e con le Associazioni di Categoria di rappresentanza dei tassisti, in considerazione dell'aumento straordinario di alcuni costi, in particolar modo dei prezzi dei carburanti, ha previsto l'adeguamento degli importi di tali tariffe a far data dal prossimo 1° ottobre 2008 e la loro validità fino al 30 giugno 2010;

Rilevato altresì che in merito all'adeguamento delle tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, valide sull'intero bacino aeroportuale in attuazione della disposizione prevista dalla legge 4 agosto 2006 n. 248, art. 6 comma 1, lett. f), rimangono fermi i seguenti principi previsti nell'intesa



---

raggiunta il 22 giugno 2007 con gli Enti locali del bacino aeroportuale e le Associazioni di Categoria di rappresentanza dei tassisti:

- Milano da considerarsi unico punto di origine/destinazione dei percorsi di collegamento con Malpensa;
- limitato numero di tariffe predeterminate per facilità di comunicazione all'utenza;
- valori della tariffa espressi in importi con cifre intere di euro;
- importi delle tariffe che siano convenienti per l'utenza rispetto alla media dei prezzi al tassametro;
- tratte oggetto di tariffa predeterminata che riguardano sia l'andata che il ritorno;

Dato atto che a seguito dell'adeguamento i nuovi importi delle tariffe per i percorsi prestabiliti oggetto di tariffa predeterminata sono:

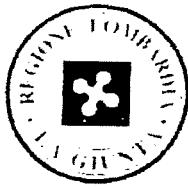
- Milano (qualunque via) / Malpensa euro 85,00
- Malpensa / Fiera Polo esterno (Rho) euro 60,00
- Linate / Fiera Polo esterno (Rho) euro 50,00
- Malpensa / Linate euro 95,00

e che i relativi prezzi riguardano sia il viaggio di andata che di ritorno sui percorsi prestabiliti e che gli stessi 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 e il supplemento festivo e chiamata radiotaxi);

Rilevato che in merito all'introduzione della nuova tariffa predeterminata relativa al percorso Varese / Malpensa e viceversa valgono gli stessi principi definiti per le altre tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti e che l'importo per la nuova tratta, pari a euro 60,00, è valido a partire dal 20 settembre 2008;

Dato atto che in merito all'adeguamento tariffario delle tariffe ordinarie l'intesa raggiunta il 17 settembre 2008 prevede:

- 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 euro 12,90 il costo iniziale di euro 3,00;



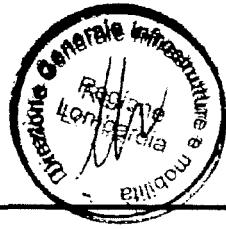
- 
- b) per gli anni a partire dal 2008 e sino al 2014, la definizione e l'introduzione di un meccanismo automatico di adeguamento annuale, che considera sia il recupero dei costi di settore, sia il raggiungimento degli obiettivi di qualità. Tale adeguamento tariffario scatterà dal 1 luglio di ciascun anno e sarà 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 euro 0,25;
  - c) l'aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, indicate all'art. 7 dell'allegato A della D.G.R. del 24 gennaio 2003, n. VII/11948;

Ritenuto, conseguentemente, di procedere alla sostituzione dell'art. 7 dell'allegato A "Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Norme per l'organizzazione del servizio e disposizioni per la prima attuazione" della D.G.R. del 24 gennaio 2003, n. VII/11948 già modificata con la D.G.R. del 10 luglio 2007, n. VIII/5074, con il seguente articolo:

*"Art. 7*

*(Tariffe del servizio taxi)*

- 1. Sono individuati i seguenti percorsi prestabili a tariffa predeterminata:
  - Milano (qualunque via) / Malpensa € 85,00;
  - Malpensa / Fiera Polo esterno (Rho) euro 60,00;
  - Linate / Fiera Polo esterno (Rho) euro 50,00;
  - Malpensa / Linate euro 95,00;
  - Varese / Malpensa euro 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 prestabili, 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 euro 5 calcolato rispetto alla tariffa teorica annuale, utilizzando il meccanismo di calcolo per difetto o per eccesso rispetto al valore di euro 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 euro 3,00
- Costo iniziale festivo euro 5,10
- Costo iniziale notturno euro 6,10
- Costo chilometrico euro 0,98
- Costo orario euro 25,67
- Tariffa minima per le corse in partenza dagli aeroporti euro 12,00
- Coefficienti di progressione:

$K1 = 1,5$  sui parametri base di costo chilometrico e orario al maturato economico di euro 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.

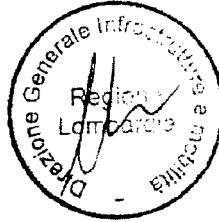
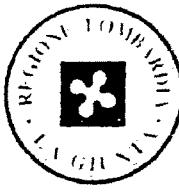
Qualora ricorra l'eventualità della sosta, l'utente è tenuto a corrispondere anticipatamente l'importo tassametrico, più la somma corrispondente alla sosta richiesta.

b) Uso collettivo

- Costo iniziale feriale euro 1,20
- Costo iniziale festivo euro 2,04
- Costo iniziale notturno euro 2,44
- Costo chilometrico euro 0,39
- Costo orario euro 10,27
- Tariffa minima per le corse in partenza dagli aeroporti euro 4,80
- Coefficienti di progressione:

$K1 = 1,5$  sui parametri base di costo chilometrico e orario al maturato economico di euro 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 omnicomprensivo, 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 euro 12,90 il costo iniziale di euro 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:

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

dove:

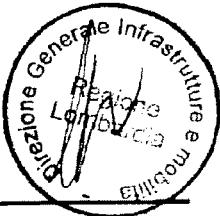
$\alpha$  = % riferita agli indicatori di qualità

$I = (0,50 * FOI + 0,50 * NIC)$  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, purchè 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 veritieri e verranno avviate le procedure per l'irrogazione delle sanzioni previste dalla legge in caso di dichiarazioni mendaci.

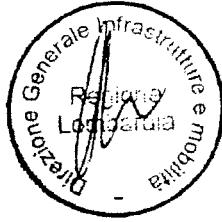
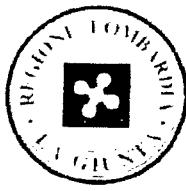
- b) servizi al viaggiatore: autovetture con dispositivo per il pagamento elettronico, rilevato in occasioni dell'adeguamento annuale dei tassametri;
- c) rispetto per l'ambiente: autovetture con alimentazione ecologica (ibride, elettriche, a metano, gpl) o che rispettino lo standard euro più recente 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:



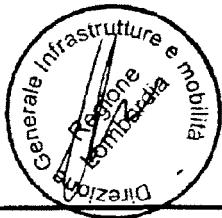
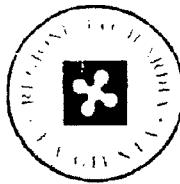
- 
- a) il 10% degli operatori dovrà attestare la conoscenza di una lingua straniera;
  - b) il 25% degli operatori dovrà dimostrare la possibilità di effettuare il pagamento della corsa attraverso dispositivi elettronici;
  - c) il 20% degli operatori dovranno essere in possesso di auto ecologiche (ibride, 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 euro 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 euro 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 euro 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. 22/98 e sue successive modificazioni ed integrazioni tenuto conto, altresì, dell'attività di monitoraggio di cui all'art. 13 della presente disciplina.”

Considerato inoltre che, in merito alle tariffe del servizio taxi nel bacino aeroportuale, le parti sottoscritte dell'Intesa hanno condiviso nel corso di incontri svoltisi nell'anno 2008 il modello uniforme di ricevuta da rilasciare all'utente dietro specifica richiesta dello stesso e, nell'Intesa del 17 settembre 2008 le regole per l'applicazione delle tariffe predeterminate riportate sul retro del medesimo modello, come di seguito riportate:

“L'applicazione della tariffa predeterminata prevede che il tassista scelga il percorso idoneo per raggiungere il luogo di destinazione.

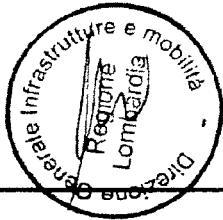
Nel caso in cui il cliente, durante il tragitto chiedesse una variazione di destinazione il tassista è autorizzato ad esigere il pagamento risultante a tassametro.

In caso di prenotazione e chiamata, il tempo massimo di attesa, per applicare la tariffa predeterminata (senza costi aggiuntivi), è pari a cinque minuti.

Superati i cinque minuti di attesa, il tassista è autorizzato ad aggiungere alla tariffa predeterminata il pagamento a tassametro, calcolato dalla partenza del taxi dal parcheggio e fino alla presa in carico del cliente e decurtato del costo fisso di euro tre.”

Considerato che, ai sensi dell'art. 8 dell'Allegato A) alla D.G.R. del 24 gennaio 2003, n. VII/11948, la conformità degli apparecchi tassametri alla tariffa di cui all'art. 7 della suddetta delibera dovrà risultare da apposita attestazione chiaramente esposta e visibile all'utenza ed agli operatori responsabili della vigilanza;

Resasi necessaria una modifica dell'attestazione di conformità tariffaria a seguito dell'introduzione



delle tariffe predeterminate su percorsi prestabiliti che constano di un importo fisso non risultante dal tassametro;

Ritenuto, conseguentemente, di procedere alla sostituzione del comma 3 dell'art. 8 dell'allegato A "Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Norme per l'organizzazione del servizio e disposizioni per la prima attuazione" della D.G.R. del 24 gennaio 2003, n. VII/11948 , con il seguente comma:

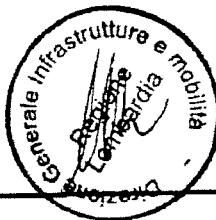
*"Art. 8*

*(Controlli tariffari)*

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."

Dato atto che in merito all'attuazione dell'Intesa le parti hanno altresì concordato:

- di monitorare costantemente le azioni ivi previste e in particolare di rafforzare i controlli e il monitoraggio relativamente all'effettuazione del servizio taxi nel bacino aeroportuale con le seguenti modalità:
  - a) con cadenza almeno mensile le istituzioni incaricate effettueranno attività di controllo, già prevista dalle disposizioni vigenti, 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;
  - b) con cadenza almeno mensile Regione e Province effettueranno ulteriori rilevazioni sul servizio taxi, per poter monitorare l'attuazione dell'Intesa, trasmettendo i risultati delle rilevazioni agli Enti Locali;
  - c) dal 1 novembre, in aggiunta ai servizi già attivi presso le istituzioni, verrà messa a disposizione e opportunamente pubblicizzata una casella di posta elettronica [servizioTaxi@regione.lombardia.it](mailto: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;

- verificare il 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;
- costituire 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.

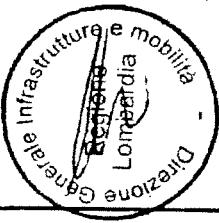
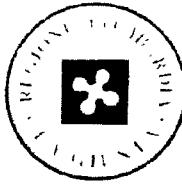
Il gruppo di lavoro è composto da:

- 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.

Rilevato che l'attività di monitoraggio indicata all'art. 13 dell'allegato A) alla D.G.R. del 24



gennaio 2003, n. VII/11948: "Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Norme per l'organizzazione del servizio e disposizioni per la prima attuazione", prevede che sia realizzata dalla Giunta regionale, di concerto con le province interessate e i comuni del bacino, rappresentati all'interno della Commissione Consultiva di cui all'art. 16 della suddetta d.g.r, in base agli specifici criteri e alle modalità operative all'uopo individuate;

Ritenuto di dare attuazione a quanto concordato dalle parti nell'Intesa sottoscritta il 17 settembre 2008 attraverso l'integrazione del summenzionato articolo 13 dell'allegato A) alla D.G.R. n. VII/11948/2003 con il seguente comma 1-bis:

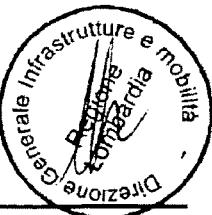
*"Art. 13*

*(Attività di monitoraggio)*

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.

E' 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.

E' 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.

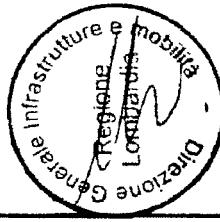
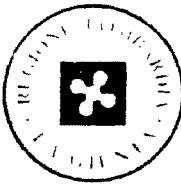
Il gruppo di lavoro è composto da:

- 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.”

Dato atto che in merito all'ampliamento del contingente delle licenze taxi e all'integrazione di nuovi comuni nel bacino aeroportuale, a seguito dell'analisi delle richieste pervenute nel corso degli incontri svoltisi nell'anno 2008, Regione si impegna, ai sensi dell'art. 8 della l.r.n.20/95, all'attivazione delle procedure per la convocazione delle Conferenze di Servizi su base provinciale, secondo le modalità individuate dagli artt. 14 e segg. della l.n.241/90 e dall'art. 7 della l.r.n.1/2005, con la partecipazione delle amministrazioni già integrate nel bacino, delle amministrazioni alle quali dal provvedimento finale possa derivare un pregiudizio, con facoltà per le associazioni degli operatori taxi di essere uditi;



Rilevato altresì che a seguito dell'Intesa del 17 settembre 2008, Regione si impegna a rivedere e modificare il sistema normativo vigente, promuovendo le opportune iniziative legislative e regolamentari al fine di procedere all'adozione di una disciplina regionale uniforme per lo svolgimento del servizio taxi nel bacino aeroportuale;

Rilevato inoltre che, al fine di rispettare i principi di trasparenza e certezza del costo delle corse, d'intesa con gli altri comuni del bacino aeroportuale (soprattutto presso gli aeroporti di Malpensa e Linate e il nuovo polo fieristico di Pero-Rho), occorre potenziare un'apposita campagna di comunicazione all'utenza per la diffusione delle tariffe predeterminate;

A voti unanimi espressi nelle forme di legge

#### Delibera

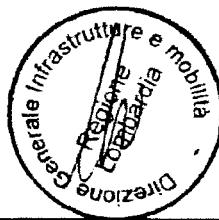
per le motivazioni espresse in premessa,

1. di modificare e integrare, in attuazione dell'Intesa raggiunta il 17 settembre 2008 con gli Enti Locali del bacino aeroportuale e le Associazioni di Categoria di rappresentanza dei tassisti, di cui all'Allegato 1) parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, l'allegato A "Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Norme per l'organizzazione del servizio e disposizioni per la prima attuazione" della D.G.R. del 24 gennaio 2003, n. VII/11948;
2. di procedere, conseguentemente, alla sostituzione dell'art. 7 dell'allegato A "Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Norme per l'organizzazione del servizio e disposizioni per la prima attuazione" della D.G.R. del 24 gennaio 2003, n. VII/11948 già modificata con la D.G.R. del 10 luglio 2007, n. VIII/5074, come di seguito:

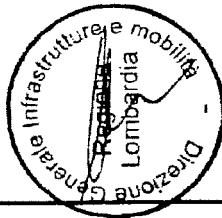
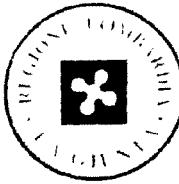
#### Art. 7

##### *(Tariffe del servizio taxi)*

1. Sono individuati i seguenti percorsi prestabiliti a tariffa predeterminata:
  - Milano (qualunque via) / Malpensa € 85,00;
  - Malpensa / Fiera Polo esterno (Rho) euro 60,00;
  - Linate / Fiera Polo esterno (Rho) euro 50,00;



- Malpensa / Linate euro 95,00;
  - Varese / Malpensa euro 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 euro 5 calcolato rispetto alla tariffa teorica annuale, utilizzando il meccanismo di calcolo per difetto o per eccesso rispetto al valore di euro 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 euro 3,00
      - Costo iniziale festivo euro 5,10
      - Costo iniziale notturno euro 6,10
      - Costo chilometrico euro 0,98
      - Costo orario euro 25,67
      - Tariffa minima per le corse in partenza dagli aeroporti euro 12,00
      - Coefficienti di progressione:  
 $K1 = 1,5$  sui parametri base di costo chilometrico e orario al maturato economico di euro 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.

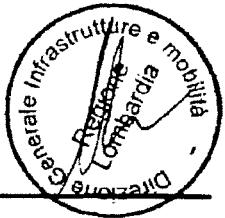
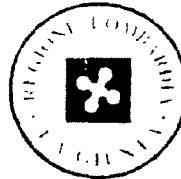
**b) Uso collettivo**

- Costo iniziale feriale euro 1,20
- Costo iniziale festivo euro 2,04
- Costo iniziale notturno euro 2,44
- Costo chilometrico euro 0,39
- Costo orario euro 10,27
- Tariffa minima per le corse in partenza dagli aeroporti euro 4,80
- Coefficienti di progressione:

$K1 = 1,5$  sui parametri base di costo chilometrico e orario al maturato economico di euro 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 omnicomprensivo, 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 euro 12,90 il costo iniziale di euro 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:



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

dove:

$\alpha$  = % riferita agli indicatori di qualità

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

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;

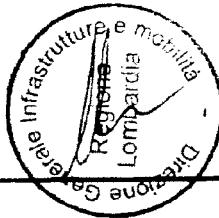
NIC - indice ISTAT dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale, settore trasporti.

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, purchè 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 veritieri 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  $\alpha$ :

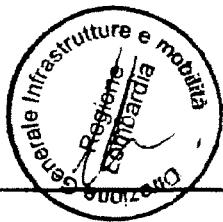
- nel caso in cui si raggiungessero tutti gli obiettivi di qualità,  $\alpha$  sarà pari a 0,4
- nel caso in cui solo alcuni obiettivi dovessero essere raggiunti,  $\alpha$  sarà calcolato moltiplicando il numero di obiettivi raggiunti per 0,1;
- nel caso in cui per alcuni obiettivi di qualità non dovesse 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);

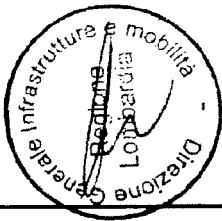
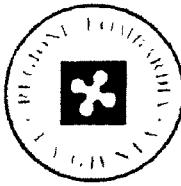
- d) per l'anno 2010 l'80% degli operatori dovrà risultare con almeno 250 gg. di presenza effettiva in servizio. Per l'anno 2009 e 2010 l'unità di misura da utilizzare potrà essere l'ora, pertanto i valori obiettivo andranno riparametrati utilizzando un numero convenzionale di 10 ore giornaliere. A partire 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 euro 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 euro 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 euro 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. 22/98 e sue successive modificazioni ed integrazioni tenuto conto, altresì, dell'attività di monitoraggio di cui all'art. 13 della presente disciplina.



3. in merito ai controlli tariffari di procedere alla sostituzione del comma 3 dell'art. 8 del citato allegato A "Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Norme per l'organizzazione del servizio e disposizioni per la prima attuazione" della D.G.R. del 24 gennaio 2003, n. VII/11948 , come di seguito:

*Art. 8*  
*(Controlli tariffari)*

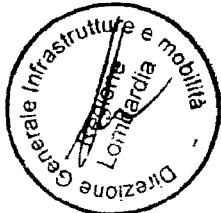
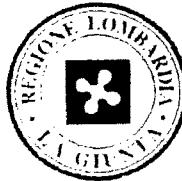
3. L'apparecchio tassametrico non deve consentire il contemporaneo funzionamento delle due componenti tariffarie, chilometrica ed oraria. Tale conformità dovrà risultare da apposita attestazione, secondo il modello approvato dalla Regione contenente l'espressa indicazione dell'autorizzazione del taxi 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.

4. in merito all'attività di monitoraggio, di procedure all'integrazione dell'articolo 13 del citato allegato A) "Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Norme per l'organizzazione del servizio e disposizioni per la prima attuazione" della D.G.R. del 24 gennaio 2003, n. VII/11948 , come di seguito:

*Art. 13*  
*(Attività di monitoraggio)*

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.

E' 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.

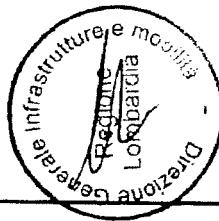
E' costituito un gruppo di lavoro ristretto avente funzioni di tipo consultivo, di cui la Regione si avvale per la trattazione di problematiche di particolare rilevanza inerenti il servizio di taxi all'interno del territorio del bacino, fatti salvi i compiti dell'attuale Commissione Regionale.

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:

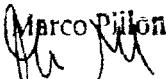
- a) formazione e variazione del numero delle licenze e individuazione di nuovi criteri di definizione del contingente complessivo;
- b) formazione e variazione di norme regolamentari;
- c) variazione del sistema tariffario omogeneo e degli indicatori di qualità per l'adeguamento tariffario annuale;
- 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. in merito all'ampliamento del contingente delle licenze taxi e all'integrazione di nuovi comuni nel bacino aeroportuale, a seguito dell'analisi delle richieste pervenute nel corso degli incontri svoltisi nell'anno 2008, di procedere, ai sensi dell'art. 8 della l.r.n.20/95, all'attivazione delle procedure per la convocazione delle Conferenze di Servizi su base provinciale, secondo le modalità individuate dagli artt. 14 e segg. della l.n.241/90 e dall'art. 7 della l.r.n.1/2005, con la partecipazione delle amministrazioni già integrate nel bacino, delle amministrazioni alle quali dal provvedimento finale possa derivare un pregiudizio, con facoltà per le associazioni degli operatori taxi di essere uditi;
6. di promuovere le opportune iniziative legislative e regolamentari al fine di procedere all'adozione di una disciplina regionale uniforme per lo svolgimento del servizio taxi nel bacino aeroportuale;
7. di approvare le regole per l'applicazione delle tariffe predeterminate che saranno riportate sul retro del modello di ricevuta uniforme che sarà redatto secondo il layout già condiviso dalle parti come richiamato in premessa;
8. di potenziare, d'intesa con gli altri comuni del bacino aeroportuale (soprattutto presso gli aeroporti di Malpensa e Linate e il nuovo polo fieristico di Pero-Rho), un'apposita campagna di comunicazione all'utenza per la diffusione delle tariffe predeterminate, nel rispetto dei principi di trasparenza e certezza del costo delle corse;
9. di pubblicare il presente atto sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia.

Il SEGRETARIO



Marco Piloni  


**D.G. Infrastrutture e mobilità**

(BUR20100121)

D.d.s. 28 maggio 2010 - n. 5674

Adeguamento delle tariffe del servizio taxi nel bacino aeropor-tuale lombardo per l'anno 2010

**IL DIRIGENTE DELLA STRUTTURA PROGRAMMAZIONE  
E REGOLAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

Viste:

- la l. 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 e integrata del servizio taxi ed una maggiore razionalità ed efficienza dello stesso;

- la l.r. 14 luglio 2009 n. 11 «Testo unico delle leggi regionali in materia di trasporti» ed in particolare l'art. 45 e segg., di attuazione della citata legge n. 21/92;

Richiamata la d.g.r. dell'1 ottobre 2008 n. 8/8133 «Disciplina del servizio taxi nel bacino aeropor-tuale lombardo. Modifiche e integrazioni all'allegato A della d.g.r. n. 11948/2003», che ha modificato e integrato l'allegato A «Disciplina del servizio taxi nel bacino aeropor-tuale lombardo. Norme per l'organizzazione del servizio e disposizioni per la prima attuazione» della d.g.r. n. 7/11948/2003 - già modificata con la d.g.r. n. 8/5074/2007 - Introducendo in particolare:

1) con riferimento alla determinazione delle tariffe del servizio taxi per gli anni a partire dal 2008 e sino al 2014, il seguente meccanismo automatico di adeguamento annuale delle stesse:

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

dove:

 $\alpha$  = valore riferito agli indicatori di qualità

$$I = (0,50 * FOI generale + 0,50 * NIC trasporti)$$

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

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

NIC - Indice ISTAT dei prezzi al consumo per l'intera collettività, 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 - conoscenza lingua straniera;
- b) servizi al viaggiatore - disponibilità pagamento elettronico;
- c) rispetto per l'ambiente - autovetture ecologiche;

AMBITO	SERVIZI AL VIAGGIATORE		RISPETTO PER L'AMBIENTE	DISPONIBILITÀ AL SERVIZIO
Indicatore	Conoscenza lingua straniera	Possesso dispositivo pagamento elettronico	Autovetture con alimentazione ecologica	Giorni di presenza effettiva in servizio
Fonte	autocertificazione	autocertificazione	comuni - parco auto	comuni - dichiarazione rimborso accisa
Valore obiettivo - anno 2008	10,00	25,00	20,00	70,00
Valore obiettivo - anno 2014	66,00	75,00	90,00	-
Valore di Incremento annuale (progressione lineare)	9,33	8,33	11,67	5,00
Anno 2009	19,33	33,33	31,67	75,00
Anno 2010	28,67	41,67	43,33	80,00 (*)
Anno 2011	38,00	50,00	55,00	nuovo Indicatore
Anno 2012	47,33	58,33	66,67	
Anno 2013	56,67	66,67	78,33	

(\*) Per tale Indicatore è stato indicato il valore obiettivo per l'anno 2010; per gli anni 2009 e 2010 l'unità di misura potrà essere l'ora (in tal caso il coefficiente di conversione è pari a 10 ore/g). 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.

Preso atto altresì che, in data 12 maggio 2010, sempre in sede di gruppo di lavoro ristretto, si è proceduto all'applicazione del meccanismo automatico di adeguamento delle tariffe per l'anno 2010 ed in particolare:

d) disponibilità del servizio - giorni di presenza effettiva (almeno 250 gg.).

Per il calcolo di « ad ogni indicatore di qualità è attribuito lo stesso peso:

2) la variazione dello stesso adeguamento in funzione del raggiungimento degli obiettivi di qualità, in funzione dei valori di:

- 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;

3) il principio per cui la percentuale di adeguamento annuale delle tariffe è da applicarsi a partire dal 1° luglio di ciascun anno e riferita all'anno solare precedente (1 gennaio-31 dicembre di ciascun anno di riferimento);

4) il principio per cui l'adeguamento tariffario per l'anno 2008 e per gli anni successivi è applicato su tutti i parametri variabili, compresa 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;

5) il principio per cui per gli anni 2009-2013, i valori annuali per ogni indicatore di qualità del servizio sarebbero stati concordati entro il 31 dicembre 2008, avendo come riferimento una progressione lineare tra il valore iniziale e il valore finale, in sede di gruppo di lavoro ristretto composto da rappresentanti della Regione Lombardia, degli Enti locali, delle Associazioni di categoria, degli Organi di vigilanza e delle Associazioni dei consumatori, con funzioni di tipo consultivo, relativamente a problematiche di particolare rilevanza inerenti il servizio taxi nel bacino aeropor-tuale;

6) In merito alle tariffe predeterminate sui percorsi prestabiliti, applicate a partire dall'1 ottobre 2008 e sino al 30 giugno 2010, le stesse modalità di aggiornamento previste per l'adeguamento tariffario delle tariffe ordinarie a far data dall'1 luglio 2010. In particolare 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;

Preso atto che, in data 7 aprile 2009, in sede di gruppo di lavoro ristretto, si è proceduto alla definizione delle soglie obiettivo per il periodo intermedio 2009-2013, come di seguito indicate:

- con riferimento ai parametri di qualità per l'anno 2009, sono stati rilevati i seguenti valori:

- a) servizi al viaggiatore - conoscenza lingua straniera  
valore obiettivo teorico da raggiungere: 19,33%  
valore obiettivo calcolato: 43,96%;

Serie Ordinaria N. 23 - 7 giugno 2010

- b) servizi al viaggiatore - disponibilità pagamento elettronico  
 valore obiettivo teorico da raggiungere: 33,33%  
 valore obiettivo calcolato: 36,89%;
- c) rispetto per l'ambiente - autovetture ecologiche  
 valore obiettivo teorico da raggiungere: 31,67%  
 valore obiettivo calcolato: 31,91%;
- d) disponibilità del servizio - giorni di presenza effettiva (almeno 250 gg.)  
 valore obiettivo teorico da raggiungere: 75,00%  
 valore obiettivo calcolato: 51,01%;
- con riferimento al parametro riferito alla variazione degli indici dei prezzi mensili da gennaio 2009 a gennaio 2010 sono stati rilevati i seguenti valori:
- Indice FOI generale - senza tabacchi: + 1,34
  - Indice NIC trasporti: + 3,66

e pertanto il valore I è stato così calcolato:

$$I = (1,34 + 3,66)/2 = 2,50;$$

Dato atto che, successivamente all'incontro del gruppo di lavoro ristretto, il comune di Milano ha provveduto a trasmettere i dati definitivi relativi al parametro «disponibilità del servizio - giorni di presenza effettiva», che hanno determinato un valore obiettivo calcolato pari al 53,22%;

Preso atto che sono stati raggiunti 3 parametri di qualità su 4, calcolando un valore di «pari a 0,3, nonché la decurtazione da «pari a 0,1 derivante dal parametro della disponibilità del servizio risultante inferiore al valore definitivo dell'anno precedente, il valore di «risulta conseguentemente pari a 0,2;

Preso atto che l'applicazione del meccanismo automatico comporta un adeguamento tariffario per l'anno 2010 pari a:

$$A = (0,60 + 0,20) * 2,50 = + 2,00%;$$

Preso atto altresì che risultano confermate le tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti attualmente in vigore e stabilite nella d.g.r. n. 8/8133/2008, per effetto dell'applicazione dell'algoritmo previsto per le tariffe ordinarie e con un arrotondamento di 5,00 euro;

Dato atto che, conseguentemente, applicando l'adeguamento del + 2,00%, la tariffa unificata risulta così determinata:

- a) Uso convenzionale:
- Costo iniziale feriale € 3,00
  - Costo iniziale festivo € 5,10
  - Costo iniziale notturno € 6,10
  - Costo chilometrico € 1,00
  - Costo orario € 26,18
  - Tariffa minima per le corse in partenza dagli aeroporti € 12,00
- Coefficienti di progressione:  
 K1 = 1,5 sul parametri base di costo chilometrico e orario al maturato economico di € 13,52;  
 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);

- b) Uso collettivo:
- Costo iniziale feriale € 1,20
  - Costo iniziale festivo € 2,04
  - Costo iniziale notturno € 2,44
  - Costo chilometrico € 0,40
  - Costo orario € 10,48
  - 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 € 5,41;  
 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);

Vista la l.r. n. 20/08 e il provvedimento organizzativo della IX legislatura approvato con d.g.r. n. 4 del 29 aprile 2010;

Decreta

Per le motivazioni riportate in premessa:

1. di stabilire che l'adeguamento tariffario per l'anno 2010 è pari al + 2,00%;
2. di stabilire che la tariffa unificata risulta così determinata:

- a) Uso convenzionale:  
 - Costo iniziale feriale € 3,00  
 - Costo iniziale festivo € 5,10  
 - Costo iniziale notturno € 6,10  
 - Costo chilometrico € 1,00  
 - Costo orario € 26,18  
 - 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 € 13,52;  
 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);

- b) Uso collettivo:  
 - Costo iniziale feriale € 1,20  
 - Costo iniziale festivo € 2,04  
 - Costo iniziale notturno € 2,44  
 - Costo chilometrico € 0,40  
 - Costo orario € 10,48  
 - 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 € 5,41;  
 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);

3. di confermare gli importi delle tariffe per i percorsi prestabiliti oggetto di tariffa predefinita, indicati nella d.g.r. n. 8/8133/2008, quali:

- Milano (qualsiasi via) / Malpensa € 85,00
- Malpensa / Varese città o viceversa € 60,00
- Malpensa / Fiera Polo esterno (Rho) € 60,00
- Linate / Fiera Polo esterno (Rho) € 50,00
- Malpensa / Linate € 95,00;

4. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Bolettino Ufficiale della Regione Lombardia.

Il dirigente della struttura  
 programmazione e regolazione del  
 trasporto pubblico locale:  
 Irene Galimberti

## D.G. Istruzione, formazione e lavoro

(BUR20100122)

D.d.s. 20 maggio 2010 - n. 5292

(3,3,0)

Modalità assegnazione dei contributi alle scuole dell'infanzia non statali e non comunali senza fini di lucro per l'anno scolastico 2009/2010 - Art. 7-ter l.r. 6 agosto 2007 n. 19

IL DIRIGENTE DELLA STRUTTURA  
 PARITÀ E DIRITTO ALLO STUDIO

Vista la l.r. 6 agosto 2007 n. 19 «Norme sul sistema educativo di istruzione e formazione della Regione Lombardia» come integrata dalla l.r. 31 marzo 2008 n. 6 «Disposizioni in materia di istruzione e formazione - Modifiche alla legge regionale 6 agosto 2007 n. 19 - Norme sul sistema educativo di istruzione e formazione della Regione Lombardia»;

Visto in particolare l'art. 7-ter, il quale prevede che la Regione, riconoscendo la funzione sociale delle scuole dell'infanzia non statali e non comunali, senza fini di lucro, ne sostiene l'attività mediante un proprio intervento finanziario integrativo rispetto a quello comunale e a qualsiasi altra forma di contribuzione prevista dalla normativa statale, regionale o da convenzione, al fine di contenere le rette a carico delle famiglie;

Richiamata altresì la d.c.r. VIII/880 del 30 luglio 2009 «Linee di indirizzo per il triennio 2010/2012 per l'assegnazione dei contributi regionali a sostegno delle scuole dell'infanzia autonome (art. 7-ter l.r. 19/2007) con cui si approvano le linee di indirizzo e i criteri di assegnazione di tali contributi»;

Ritenuto, nella logica della semplificazione, di confermare la procedura on-line, per le richieste di accesso al contributo, disponibile sul sito <http://www.istruzione.regione.lombardia.it>;

Ritenuto necessario altresì approvare le modalità operative per la richiesta dei suddetti contributi, come da Allegato «A», parte integrante e sostanziale della presente atto;

Serie Ordinaria n. 19 - Venerdì 13 maggio 2011

## C) GIUNTA REGIONALE E ASSESSORI

D.g.r. 4 maggio 2011 - n. IX/1682

**Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Modifiche e integrazioni all'allegato A) della d.g.r. 24 gennaio 2003 n. VII/11948**

### LA GIUNTA REGIONALE

Richiamate:

- la legge 15 gennaio 1992 n. 21 avente ad oggetto «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 e integrata del servizio taxi ed una maggiore razionalità ed efficienza dello stesso;

- la legge regionale 14 luglio 2009 n. 11 «Testo Unico delle Leggi Regionali in materia di trasporti»;

- la legge 4 agosto 2006, n. 248 «Conversione in legge, con modificazioni, del d.l. 4 Luglio 2006, n. 223», recante disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale» che all'art. 6 prevede interventi per il potenziamento del servizio taxi, con particolare riguardo alla possibilità di disporre di turnazioni integrative in aggiunta a quelle ordinarie, individuando idonee forme di controllo sistematico circa l'effettivo svolgimento del servizio nei turni dichiarati oltre alla possibilità di prevedere tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti in via sperimentale;

Richiamata la d.g.r. del 24 gennaio 2003 n. VII/11948 che ha approvato, in attuazione dell'art. 25, comma 5 e dell'art. 31, comma 18, della l.r. 22/98 - oggi confluita nella l.r. n. 11/2009 - la disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale, Allegato «A» nonché lo schema di convenzione-tipo per la gestione omogenea del servizio taxi da parte dei comuni integrati nel bacino aeroportuale, Allegato «B»;

Rilevato che la suddetta d.g.r. n. VII/11948 del 24 gennaio 2003, pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia il 31 gennaio 2003, ha stabilito che, entro quindici giorni dalla pubblicazione della disciplina ivi contenuta, i comuni integrati sottoscrivessero la convenzione di cui all'art. 25, comma 5 della l.r. 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;

Preso atto che la sottoscrizione della convenzione negli incontri della Conferenza dei sindaci, regolarmente convocata dal comune di Milano nelle date del 3 febbraio 2003 e 17 febbraio 2003, non si è perfezionata e pertanto non si è realizzata la gestione associata del servizio taxi da parte dei comuni integrati;

Richiamate inoltre:

- la d.g.r. del 10 luglio 2007, n. VIII/5074 «Modifiche alla disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo, in attuazione della normativa nazionale e regionale vigente» con la quale la Regione ha modificato la disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale, in attuazione dell'intesa raggiunta il 22 giugno 2007 con gli Enti Locali del bacino aeroportuale e le Associazioni di categoria di rappresentanza dei tassisti, in particolare istituendo le tariffe predeterminate su percorsi prestabiliti, modificando la disciplina relativa ai turni di servizio, adeguando le tariffe vigenti e prevedendo la definizione di un meccanismo di adeguamento automatico annuale delle tariffe basato su un algoritmo matematico;

- la d.g.r. del 1° ottobre 2008, n. VIII/8133 «Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo, modifiche e integrazioni all'allegato «A» della d.g.r. n. 11948/2003» con cui è stato introdotto il meccanismo automatico di adeguamento annuale delle tariffe, che considera sia il recupero dei costi di settore, sia il raggiungimento degli obiettivi di qualità, definito secondo il seguente algoritmo matematico:  $A = (0,60 + \alpha) * I$  dove:

$\alpha$  = % riferita agli indicatori di qualità

$I = (0,50 * FOI + 0,50 * NIC)$  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 operatori 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:

1. servizi al viaggiatore: conducenti in possesso della conoscenza di una lingua straniera, 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 verificate e verranno avviate le procedure per l'irrogazione delle sanzioni previste dalla legge in caso di dichiarazioni mendaci;

2. servizi al viaggiatore: autovetture con dispositivo per il pagamento elettronico, rilevato in occasione dell'adeguamento annuale dei tassametri;

3. 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);

4. 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;
- il decreto del dirigente della struttura Programmazione e regolazione del trasporto pubblico locale n. 5674 del 28 maggio 2010 «Adeguamento delle tariffe del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo per l'anno 2010», con il quale, in applicazione del meccanismo di adeguamento annuale delle tariffe di cui alla d.g.r. n. VIII/8133/2008;
- sono stati recepiti, per gli anni 2009-2013, i singoli valori annuali per ogni indicatore, concordati in sede di gruppo di lavoro ristretto il 7 aprile 2009;
- è stato definito l'adeguamento tariffario sui dati 2009 per l'anno 2010, pari al +2%, ed è stata conseguentemente determinata la tariffa unificata di bacino sulla base del predetto adeguamento;

Dato atto che i singoli valori annuali per ogni indicatore per gli anni 2009-2013 risultano così determinati:

AMBITO	SERVIZI AL VIAGGIATORE		RISPETTO PER L'AMBIENTE	DISPONIBILITÀ AL SERVIZIO
Indicatore	Conoscenza lingua straniera	Possesso dispositivo pagamento elettronico	Autovetture con alimentazione ecologica	Giorni di presenza effettiva in servizio
Fonte	autocertificazione	autocertificazione	comuni - parco auto	comuni - dichiarazione rimborso accisa
Valore obiettivo anno 2008	10,00	25,00	20,00	70,00
Valore obiettivo anno 2014	66,00	75,00	90,00	-
Valore di incremento annuale (progressione lineare)	9,33	8,33	11,67	5,00
Anno 2009	19,33	33,33	31,67	75,00

Anno 2010	28,67	41,67	43,33	80,00*
Anno 2011	38,00	50,00	55,00	nuovo indicatore
Anno 2012	47,33	58,33	66,67	
Anno 2013	56,67	66,67	78,33	

Dato atto che Regione ha svolto plurimi incontri tecnici e istituzionali nel corso del 2011 con gli Enti Locali del bacino aeroportuale lombardo e con i rappresentanti delle Associazioni di categoria dei tassisti - al fine di applicare l'algoritmo matematico per l'adeguamento delle tariffe sui dati 2010 per l'anno 2011 - nell'ambito dei quali sono stati affrontati, esaminati e discussi alcuni fondamentali aspetti relativi all'applicazione del meccanismo di adeguamento automatico delle tariffe;

Dato atto inoltre che nel corso degli incontri istituzionali è stato presentato, da parte di Sea S.p.A., società di gestione degli scali aeroportuali di Malpensa e Linate, il progetto relativo all'accesso automatizzato dei taxi (per mezzo di tecnologia RFID-contactless) alle banchine di carico presso gli aeroporti;

Dato atto che nell'ultimo incontro istituzionale svolto lo scorso 8 aprile 2011 è stato condiviso, da tutti i partecipanti, il risultato relativo al raggiungimento degli obiettivi annuali di qualità, che determina l'adeguamento tariffario per l'anno 2011, sulla base dei dati relativi all'anno 2010, nella misura del 2,58%;

Considerato che il suddetto risultato è stato raggiunto mediante l'applicazione della seguente formula:  $(A = (0,60 + \alpha) * I)$  dove la variazione degli indici dei prezzi mensili da gennaio 2010 a gennaio 2011 (valore I) è risultata pari a +3,23% ( $I = (2,17 + 4,29) / 2$ ) determinata dai seguenti valori:

- Indice FOI generale - senza tabacchi: +2,17%
- Indice NIC trasporti: +4,29%,

mentre l'analisi dei dati relativi ai singoli indicatori di qualità rilevati nell'anno 2010 comunicati dalle singole Amministrazioni Comunali del bacino aeroportuale lombardo e dalle Associazioni di rappresentanti di categoria - ha condotto ai seguenti risultati:

➤ il raggiungimento dell'obiettivo relativo alla conoscenza della lingua straniera (valore di alfa = +0,1) sulla base dei seguenti valori:

valore obiettivo teorico da raggiungere - anno 2010: 28,67%

valore obiettivo teorico da raggiungere - anno 2009: 19,33%

valore calcolato sulla base delle autocertificazioni anno 2010: 50,10%

valore calcolato sulla base delle autocertificazioni anno 2009: 43,96%

➤ il raggiungimento dell'obiettivo relativo disponibilità pagamento elettronico (valore di alfa = +0,1) sulla base dei seguenti valori:

valore obiettivo teorico da raggiungere: 41,67%

valore calcolato anno 2010: 44,70 %

valore calcolato anno 2009: 36,89%

➤ il raggiungimento dell'obiettivo relativo autovetture ecologiche (valore di alfa = +0,1) sulla base dei seguenti valori:

valore obiettivo teorico da raggiungere: 43,33%

valore calcolato anno 2010 (considerando nel parco autovetture ecologiche anche le auto Euro 4 dotate di Filtro Antiparticolato): 60,04%

valore calcolato anno 2009: 31,91% (valore comprensivo auto con omologazione Euro 5)

➤ il mancato raggiungimento dell'obiettivo relativo alla disponibilità del servizio (valore di alfa = - 0,1, valore inferiore a quello 2009) sulla base dei seguenti valori:

valore obiettivo teorico da raggiungere: 80,00%

valore calcolato anno 2010: 48,95%

valore calcolato anno 2009: 51,01%

Dato atto pertanto che il calcolo dell'adeguamento delle tariffe per l'anno 2011, nella misura del 2,58%, risulta dall'applicazione della formula sopra citata ( $A = (0,60 + \alpha) * I = (0,60 + 0,10 + 0,10 - 0,10) * 3,23\% =$ );

Preso atto dell'accordo integrativo - all'intesa sottoscritta lo scorso 17 settembre 2008, approvata con dgr n. VIII/8133/2008 - sottoscritto il 21 aprile 2011 da Regione Lombardia, rappresentanti degli Enti Locali del bacino aeroportuale e delle Associazioni di categoria, che prevede:

1) la condivisione e la conferma dei principi e dei contenuti dell'intesa sottoscritta lo scorso 17 settembre 2008,

2) in merito all'adeguamento tariffario per l'anno 2011, in considerazione del diverso andamento dell'adeguamento del costo iniziale del servizio (c.d. bandiera), fermo all'anno 2001, rispetto alle altre voci di costo e delle difficoltà della categoria, derivanti dalla crisi economica che rende più difficile una piena copertura dei costi, la condivisione, per l'anno 2011, di quanto segue:

a) l'applicazione dell'aumento previsto del 2,58% ai parametri variabili relativi al costo chilometrico pari a euro 1,03 e al costo orario pari a euro 26,86, nonché alla tariffa minima per le corse in partenza dagli aeroporti pari a euro 12,50;

b) la sospensione dell'applicazione della regola prevista nell'intesa del 2008 relativa all'adeguamento dei costi iniziali (c.d. bandiere) mediante arrotondamento con approssimazione per difetto a 0,25 euro che viene sostituita dai seguenti importi:

- bandiera feriale 3,20 euro,
- bandiera festiva 5,20 euro,
- bandiera notturna 6,20 euro,

c) il mantenimento del maturato economico, relativo al coefficiente di progressione k1, al valore del 2009, allo scopo di riallinearla ai costi iniziali, pari a euro 13,52, anche in considerazione del costo del progetto di Sea S.p.A. relativo all'accesso automatizzato dei taxi;

d) in merito al parametro relativo alla conoscenza della lingua straniera, l'effettuazione, da parte di Regione, dei controlli, nel corso dell'anno di riferimento, assicurando che tali controlli avvengano in un tempo congruo e comunque non inferiore a tre mesi, così come previsto dall'intesa 2008, e, sulla base dell'esito delle stesse verifiche, la conferma o la rettifica del parametro di qualità tenendone conto, in sede di adeguamento tariffario, per l'anno successivo;

e) i valori tariffari derivanti dall'adeguamento previsto dall'accordo e contenuti nella tabella riportata nel medesimo accordo costituiscono i valori teorici di riferimento per l'applicazione dell'adeguamento tariffario degli anni successivi al 2011;

3) in merito alle tariffe predeterminate, stabilite nell'intesa del 2008, e all'accesso ordinato e regolato del servizio taxi presso gli aeroporti di Malpensa e Linate, l'aggiornamento degli importi delle stesse, per l'anno 2011, per effetto dell'adeguamento delle tariffe ordinarie e dell'applicazione della regola dell'arrotondamento a euro 5, calcolato rispetto alla tariffa teorica annuale, utilizzando il meccanismo di calcolo per difetto o per eccesso rispetto al valore di euro 2,50 - come di seguito riportati:

- Milano (qualunque via) / Malpensa euro 90,00;
- Malpensa / Fiera Polo esterno (Rho) euro 65,00;
- Malpensa / Linate euro 100,00;
- Varese / Malpensa euro 65,00;
- la tariffa predeterminata Linate / Fiera Polo esterno (Rho) resta confermata nell'importo pari a euro 50,00.

E' stata condivisa l'opportunità di intervenire con apposite modalità per un accesso più ordinato, regolato e sicuro presso gli aeroporti di Malpensa e Linate attraverso la realizzazione del progetto di Sea S.p.A. relativo all'accesso automatizzato dei taxi (per mezzo di tecnologia RFID-Contactless) alle banchine di carico presso l'Aeroporto di Malpensa, che vedrà immediata attuazione e l'eventualità che lo stesso sia realizzato anche presso l'aeroporto di Linate, previo spostamento dell'area di sosta lunga, c.d. polmone, come richiesto dalle categorie dei tassisti per ragioni di sicurezza. E' stato condiviso di contabilizzare i costi di gestione del predetto progetto nel calcolo teorico delle tariffe predeterminate - a far data dalla effettiva introduzione del sistema - e nella quantificazione del maturato economico del coefficiente k1, che sarà mantenuto al valore di euro 13,52. Nella tariffa predeterminata sarà inserito il valore che permetterà l'eventuale copertura dei costi di installazione e di gestione del sistema, come definito in sede tecnica da Regione, Provincia, Comune di Milano e SEA. In sede di prima applicazione, tale importo comunque non potrà essere superiore a:

- euro 1 per l'accesso a Malpensa;
- euro 0,50 per la eventuale realizzazione dell'accesso a Linate, importo che verrà sostituito da quello effettivo dopo le verifiche tecniche sopracitate.

Serie Ordinaria n. 19 - Venerdì 13 maggio 2011

Al fine di consentire la gestione e il funzionamento del sistema in oggetto è stata condivisa la necessità che la centrale di controllo del sistema informatico di accesso taxi agli aeroporti disponga in tempo reale di tutte le informazioni operative di tutti i titolari di licenza abilitati a svolgere servizio taxi nell'ambito del bacino aeroportuale lombardo. A tal fine la Regione predisporrà idoneo provvedimento. Inoltre è stata condivisa la necessità di adottare il regolamento unico che Regione si impegna a emanare nel più breve tempo possibile come specificato al punto 5);

4) in merito all'ampliamento del contingente delle licenze taxi e all'integrazione di nuovi comuni nel bacino aeroportuale, l'accoglimento della richiesta di integrazione presentata dal Comune di Bresso;

5) in merito all'adozione di una disciplina regionale uniforme per lo svolgimento del servizio taxi nel bacino aeroportuale, l'impegno di Regione ad emanare al più presto il regolamento uniforme per l'esercizio del servizio taxi nel bacino aeroportuale. Sarà a tal fine riavviato il confronto con i rappresentanti delle Associazioni di Categoria e degli Enti Locali del bacino.

Regione provvederà a emanare il suddetto regolamento anche in assenza di accordo e comunque entro 60 giorni dalla pubblicazione della nuova legge regionale di riforma del settore dei trasporti;

6) in merito all'attuazione dell'Intesa, l'impegno a procedere nella verifica degli indicatori di qualità, nel rispetto di quanto previsto dall'Intesa 2008. Inoltre, per l'adeguamento tariffario per gli anni 2012 e seguenti, le parti si sono impegnate a continuare il confronto per arrivare alla rivisitazione dei contenuti dell'accordo secondo quanto già previsto nell'intesa sottoscritta nel 2008, includendo anche una revisione delle modalità di calcolo e di applicazione degli arrotondamenti riferiti ai costi iniziali;

Ritenuto, conseguentemente, opportuno procedere alla sostituzione dell'art. 7 dell'allegato A «Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Norme per l'organizzazione del servizio e disposizioni per la prima attuazione» della d.g.r. n. VII/11948/2003 già modificata con la d.g.r. n. VIII/8133/2008, con il seguente articolo:

**«Art. 7  
(Tariffe del servizio taxi)**

1. L'adeguamento dei livelli tariffari, per gli anni a partire dal 2008 e sino al 2014, è determinato 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:

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

dove:

$\alpha$  = % riferita agli indicatori di qualità

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

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 verificate e verranno avviate le procedure per l'irrogazione delle sanzioni previste dalla legge in caso di dichiarazioni mendaci. Regione procederà ad effettuare i controlli nel corso dell'anno di riferimento assicurando che gli stessi avvengano in un tempo congruo e comunque non inferiore a

tre mesi, così come previsto dall'Intesa 2008 e - sulla base dell'esito delle stesse verifiche - procederà alla conferma o alla rettifica del parametro di qualità tenendone conto in sede di adeguamento tariffario per l'anno successivo;

- b) servizi al viaggiatore: autovetture con dispositivo per il pagamento elettronico, rilevato in occasione 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;

2. 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.

3. 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.

4. L'adeguamento dei livelli tariffari, per l'anno 2011, della tariffa unificata, che i soggetti legittimati a svolgere il servizio di taxi nell'ambito del bacino, ad eccezione dei percorsi indicati al comma 5, hanno l'obbligo di applicare, a seguito dell'applicazione dell'algoritmo matematico per l'adeguamento dei livelli tariffari, è così determinata:

- a) Uso convenzionale:

- Costo iniziale feriale euro 3,20
- Costo iniziale festivo euro 5,20
- Costo iniziale notturno euro 6,20

- Costo chilometrico euro 1,03
- Costo orario euro 26,86
- Tariffa minima per le corse in partenza dagli aeroporti euro 12,50
- Coefficienti di progressione:

$K1 = 1,5$  sui parametri base di costo chilometrico e orario al maturato economico di euro 13,52;

$K2 = 1,7$  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

La tariffa per l'uso collettivo è quella prevista per l'uso convenzionale aumentata del 20% e ridotta a un terzo per ogni singolo passeggero:

- Costo iniziale feriale euro 1,28
- Costo iniziale festivo euro 2,08
- Costo iniziale notturno euro 2,48
- Costo chilometrico euro 0,41
- Costo orario euro 10,74
- Tariffa minima per le corse in partenza dagli aeroporti euro 5
- Coefficienti di progressione:

$K1 = 1,5$  sui parametri base di costo chilometrico e orario al maturato economico di euro 5,41;

$K2 = 1,7$  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).

I valori tariffari sopra indicati costituiscono i valori teorici di riferimento per l'applicazione dell'adeguamento tariffario degli anni successivi al 2011.

5. L'adeguamento delle tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, per l'anno 2011, risulta così determinato:

- Milano (qualunque via) / Malpensa € 90,00;
- Malpensa / Fiera Polo esterno (Rho) euro 65,00;
- Linate / Fiera Polo esterno (Rho) euro 50,00;
- Malpensa / Linate euro 100,00;
- Varese / Malpensa euro 65,00.

6. Le tariffe predeterminate di cui al precedente comma riguardano sia il viaggio di andata che di ritorno sui percorsi prestabiliti, da effettuare mediane 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).

7. Per gli anni successivi, a far data dal 1 luglio 2011, 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 euro 5 calcolato rispetto alla tariffa teorica annuale, utilizzando il meccanismo di calcolo per difetto o per eccesso rispetto al valore di euro 2,50.

8. I costi di gestione del progetto di Sea S.p.A., relativo all'accesso automatizzato dei taxi (per mezzo di tecnologia RFID-contactless) alle banchine di carico degli aeroporti di Malpensa e Linate, sono contabilizzati nel calcolo teorico delle tariffe predeterminate - a far data dalla effettiva introduzione del sistema - e nella quantificazione del maturato economico del coefficiente  $k1$ , di euro 13,52. Nella tariffa predeterminata sarà inserito il valore che permetterà l'esatta copertura dei costi di installazione e di gestione del sistema, come definito in sede tecnica da Regione, Provincia, Comune di Milano e SEA.

In sede di prima applicazione, tale importo non potrà essere superiore a:

- euro 1 per l'accesso a Malpensa;
- euro 0,50 per la eventuale realizzazione dell'accesso a Linate;

importo che verrà sostituito da quello effettivo dopo le verifiche tecniche sopraccitate.

9. 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 euro 0,25.

10. Relativamente alle modalità di pagamento del corrispettivo della corsa da parte dell'utente, è facoltà dei tassisti non accettare il pagamento attraverso dispositivi elettronici per importi inferiori a euro 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 euro 10.

11. 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. 22/98 e sue successive modificazioni ed integrazioni tenuto conto, altresì, dell'attività di monitoraggio di cui all'art. 13 della presente disciplina.»

Dato atto che, al fine di consentire la gestione e il funzionamento del sistema di Sea S.p.A., relativo all'accesso automatizzato dei taxi (per mezzo di tecnologia RFID-Contactless) alle banchine di carico presso l'Aeroporto di Malpensa, che vedrà immediata attuazione, e l'eventualità che lo stesso sia realizzato anche presso l'aeroporto di Linate, previo spostamento dell'area di sosta lunga, c.d. polmone, come richiesto dalle categorie dei tassisti per ragioni di sicurezza, risulta necessario che la centrale di controllo del sistema informatico di accesso taxi agli aeroporti disponga in tempo reale di tutte le informazioni operative di tutti i titolari di licenza abilitati a svolgere servizio taxi nell'ambito del bacino aeroportuale lombardo, Regione predisporrà idoneo provvedimento attuativo;

Rilevato che, a seguito dell'Accordo integrativo del 21 aprile 2011, Regione si impegna a rivedere e modificare il sistema normativo vigente, promuovendo le opportune iniziative legislative e regolamentari al fine di procedere all'adozione di una disciplina regionale uniforme per lo svolgimento del servizio taxi nel bacino aeroportuale, nonché a procedere nella verifica degli indicatori di qualità, nel rispetto di quanto previsto dall'intesa sottoscritta nel 2008;

Rilevato altresì che, per l'adeguamento tariffario per gli anni 2012 e seguenti, Regione si impegna a continuare il confronto con le parti interessate per arrivare alla rivedizione dei contenuti dell'accordo secondo quanto già previsto nell'intesa sottoscritta nel 2008, includendo anche una revisione delle modalità di calcolo e di applicazione degli arrotondamenti riferiti ai costi iniziali;

Preso atto dell'accoglimento della richiesta di integrazione nel bacino aeroportuale lombardo del Comune di Bresso, Regione adotterà gli atti necessari a realizzare l'effettiva integrazione dell'Amministrazione comunale, nel rispetto delle regole del bacino aeroportuale;

A voti unanimi, espressi nelle forme di legge:

**DELIBERA**

per le motivazioni espresse in premessa,

1. di modificare e integrare, in attuazione dell'accordo integrativo - all'intesa sottoscritta lo scorso 17 settembre 2008, approvato con dgr n. 8133/2008 - sottoscritto il 21 aprile 2011 da Regione Lombardia, rappresentanti delle Associazioni di categoria e dagli Enti Locali del bacino aeroportuale, di cui all'allegato 1) parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, l'allegato A «Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Norme per l'organizzazione del servizio e disposizioni per la prima attuazione» della d.g.r. n. VII/11948/2003, già modificata con la d.g.r. n. VIII/8133/2008, come di seguito:

2. di procedere, conseguentemente, alla sostituzione dell'art. 7 dell'allegato A «Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Norme per l'organizzazione del servizio e disposizioni per la prima attuazione» della d.g.r. n. VII/11948/2003, già modificata con la d.g.r. n. VIII/8133/2008, come di seguito:

**«Art. 7  
(Tariffe del servizio taxi)**

1. L'adeguamento dei livelli tariffari, per gli anni a partire dal 2008 e sino al 2014, è determinato 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:

$$A = (0,60 + u) * 1$$

dove:

Serie Ordinaria n. 19 - Venerdì 13 maggio 2011

 $\alpha = \% \text{ riferita agli indicatori di qualità}$ 

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

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

FOI - indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operatori 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.

a. 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.

b. 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 veritieri e verranno avviate le procedure per l'irrogazione delle sanzioni previste dalla legge in caso di dichiarazioni mendaci.

c. Regione procederà ad effettuare i controlli nel corso dell'anno di riferimento assicurando che tali controlli avvengano in un tempo congruo e comunque non inferiore a tre mesi, così come previsto dall'Intesa 2008, e, sulla base dell'esito delle stesse verifiche, procederà alla conferma o alla rettifica del parametro di qualità tenendone conto in sede di adeguamento tariffario per l'anno successivo.

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;

2. 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.

3) 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.

4. L'adeguamento dei livelli tariffari, per l'anno 2011, della tariffa unificata, che i soggetti legittimati a svolgere il servizio di taxi nell'ambito del bacino, ad eccezione dei percorsi indicati al comma 6, hanno l'obbligo di applicare, a seguito dell'applicazione dell'algoritmo matematico per l'adeguamento dei livelli tariffari, è così determinata:

a) Uso convenzionale

- Costo iniziale feriale euro 3,20
- Costo iniziale festivo euro 5,20
- Costo iniziale notturno euro 6,20
- Costo chilometrico euro 1,03
- Costo orario euro 26,86
- Tariffa minima per le corse in partenza dagli aeroporti euro 12,50

- Coefficienti di progressione:

 $K1 = 1,5$  sui parametri base di costo chilometrico e orario al maturato economico di euro 13,52;

 $K2 = 1,7$  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

La tariffa per l'uso collettivo è quella prevista per l'uso convenzionale aumentata del 20% e ridotta a un terzo per ogni singolo passeggero:

- Costo iniziale feriale euro 1,28
- Costo iniziale festivo euro 2,08
- Costo iniziale notturno euro 2,48
- Costo chilometrico euro 0,41
- Costo orario euro 10,74
- Tariffa minima per le corse in partenza dagli aeroporti euro 5

- Coefficienti di progressione:

 $K1 = 1,5$  sui parametri base di costo chilometrico e orario al maturato economico di euro 5,41;

 $K2 = 1,7$  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).

I valori tariffari sopra indicati costituiscono i valori teorici di riferimento per l'applicazione dell'adeguamento tariffario degli anni successivi al 2011.

5. L'adeguamento delle tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, per l'anno 2011, risulta così determinato:

- Milano (qualsiasi via) / Malpensa € 90,00;
- Malpensa / Fiera Polo esterno (Rho) euro 65,00;
- Linate / Fiera Polo esterno (Rho) euro 50,00;
- Malpensa / Linate euro 100,00;
- Varese / Malpensa euro 65,00.

6. Le tariffe predeterminate di cui al precedente comma 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).

7. Per gli anni successivi, a far data dal 1 luglio 2011, 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 euro 5 calcolato rispetto alla tariffa teorica annuale, utilizzando il meccanismo di calcolo per difetto o per eccesso rispetto al valore di euro 2,50.

8. I costi di gestione del progetto di Sea S.p.A. relativo all'accesso automatizzato dei taxi (per mezzo di tecnologia RFID-contactless) alle banchine di carico degli aeroporti di Malpensa e Linate sono contabilizzati nel calcolo teorico delle tariffe predeterminate - a far data dalla effettiva introduzione del sistema - e nella quantificazione del maturato economico del coefficiente  $k1$ , di euro 13,52. Nella tariffa predeterminata sarà inserito il valore che permetterà l'esatta copertura dei costi di installazione e di gestione del sistema, come definito in sede tecnica da Regione, Provincia, Comune di Milano e SEA.

In sede di prima applicazione, tale importo comunque non potrà essere superiore a:

- euro 1 per l'accesso a Malpensa;
- euro 0,50 per la eventuale realizzazione dell'accesso a Linate, importo che verrà sostituito da quello effettivo dopo le verifiche tecniche sopracitate.

9. 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 euro 0,25.

10. 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 euro 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 euro 10.

11. 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. 22/98 e sue successive modificazioni ed integrazioni tenuto conto, altresì, dell'attività di monitoraggio di cui all'art. 13 della presente disciplina.»

2. di dare mandato ai competenti uffici della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità, al fine di consentire la gestione e il funzionamento del sistema di Sea S.p.A. relativo all'accesso automatizzato dei taxi (per mezzo di tecnologia RFID-Contactless) alle banchine di carico presso l'Aeroporto di Malpensa, che verrà immediata attuazione, e l'eventualità che lo stesso sia realizzato anche presso l'aeroporto di Linate, previo spostamento dell'area di sosta lunga, c.d. polmone, come richiesto dalle categorie dei tassisti per ragioni di sicurezza, alla predisposizione di idoneo provvedimento attuativo;

3. di promuovere le opportune iniziative legislative e regolamentari al fine di procedere all'adozione di una disciplina regionale uniforme per lo svolgimento del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo, nonché il confronto con le parti interessate per arrivare alla rivisitazione dei contenuti dell'accordo secondo quanto già previsto nell'intesa sottoscritta nel 2008, includendo anche una revisione delle modalità di calcolo e di applicazione degli arrotondamenti riferiti ai costi iniziali;

4. di dare mandato ai competenti uffici della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità all'assunzione degli atti necessari a realizzare l'effettiva integrazione dell'Amministrazione Comunale di Bresso, nel rispetto delle regole del bacino aeroportuale;

5. di pubblicare il presente atto sul Bollettino Ufficiale Regione Lombardia.

Il segretario: Marco Pilloni

**ACCORDO INTEGRATIVO**  
**DELL'INTESA SOTTOSCRITTA IL 17 SETTEMBRE 2008**  
**TRA**  
**REGIONE LOMBARDIA**  
**ENTI LOCALI DEL BACINO AEROPORTUALE**  
**RAPPRESENTANTI DELLE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA TAXI**

**ACCORDO INTEGRATIVO AVENTE AD OGGETTO:**  
**"ATTUAZIONE DELLE DISPOSIZIONI RELATIVE ALL'ADEGUAMENTO**  
**TARIFFARIO E ALLE TARFFE PREDETERMINATE E NUOVA DISCIPLINA**  
**UNIFORME DEL SERVIZIO TAXI NEL BACINO AEROPORTUALE"**

Addì, 21 aprile 2011 alle ore 15.30 presso la sede della Regione Lombardia, in merito alla disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo,

la Regione Lombardia, gli Enti Locali del bacino aeroportuale e le Associazioni di Categoria di rappresentanza dei tassisti, d'intesa

**CONVENGONO QUANTO SEGUE:**

- 1) la condivisione e la conferma dei principi e dei contenuti dell'intesa sottoscritta lo scorso 17 settembre 2008,**
- 2) in merito all'adeguamento tariffario per l'anno 2011:**

Premesso che, a seguito della conclusione dei lavori per l'adeguamento tariffario 2011 del gruppo tecnico ristretto istituito dall'intesa 2008, si sono svolti incontri tecnici e istituzionali nel corso dei quali sono stati affrontati, esaminati e discussi alcuni fondamentali aspetti relativi all'applicazione del meccanismo di adeguamento automatico delle tariffe.

Premesso che, nell'ultimo incontro istituzionale svoltosi lo scorso 8 aprile 2011, è stato condiviso da tutti i partecipanti il risultato relativo al raggiungimento degli obiettivi annuali di qualità, che determina l'adeguamento tariffario per il 2011 nella misura del 2,58%, risultante dall'applicazione della formula  $A = (0,60 + \alpha) * I = (0,60 + 0,10 + 0,10 + 0,10 - 0,10) * 3,23 \%$ .

Tale percentuale di aumento determinerebbe i seguenti valori tariffari:

Tariffe vigenti	Valore Teorico	Tariffe arrotondate secondo Intesa
costo iniziale feriale (3 €)	3,14	3,00
costo iniziale festivo (5,10 €)	5,34	5,25

costo iniziale notturno (6,10 €)	6,38	6,25
costo chilometrico (1 €)	1,03	1,03
costo orario (26,18 €)	26,86	26,86
tariffa minima corse partenza aeroporti 12,00 €***		
arrotondata secondo la stessa regola delle bandiere	12,56	12,50***
coefficienti di progressione: k1 - costo maturato (13,52 €)	13,86	13,86

In considerazione del diverso andamento dell'adeguamento del costo iniziale del servizio (c.d. bandiera), fermo all'anno 2001, rispetto alle altre voci di costo e delle difficoltà della categoria, derivanti dalla crisi economica che rende più difficile una piena copertura dei costi, si condivide di procedere come sotto riportato.

Per l'anno 2011:

- 1) applicare l'aumento previsto del 2,58% ai parametri variabili relativi al costo chilometrico pari a euro 1,03 e al costo orario pari a euro 26,86, nonché alla tariffa minima per le corse in partenza dagli aeroporti pari a euro 12,50;
- 2) sospendere l'applicazione della regola prevista nell'Intesa del 2008 relativa all'adeguamento dei costi iniziali (cd. bandiere) mediante arrotondamento con approssimazione per difetto a 0,25 euro che viene sostituita dai seguenti importi:  
 bandiera feriale 3,20 €  
 bandiera festiva 5,20 €  
 bandiera notturna 6,20 €;
- 3) mantenere fermo il maturato economico, relativo al coefficiente di progressione k1, al valore del 2009, allo scopo di riallinearla ai costi iniziali, pari a euro 13,52, anche in considerazione del costo del progetto di Sea S.p.A. relativo all'accesso automatizzato dei taxi.

L'adeguamento tariffario è pertanto così determinato:

Tariffe vigenti	Tariffe 2011
costo iniziale feriale (3 €)	3,20
costo iniziale festivo (5,10 €)	5,20
costo iniziale notturno (6,10 €)	6,20
costo chilometrico (1 €)	1,03
costo orario (26,18 €)	26,86
tariffa minima corse partenza aeroporti 12,00 €	12,50
coefficienti di progressione: k1 - costo maturato (13,52 €)	13,52

In merito al parametro relativo alla conoscenza della lingua straniera, Regione procederà ad effettuare i controlli nel corso dell'anno di riferimento assicurando che tali controlli avvengano in un tempo congruo e comunque non inferiore a tre mesi, così come previsto dall'Intesa 2008, e, sulla base dell'esito delle stesse verifiche, procederà alla conferma o alla rettifica del parametro di qualità tenendone conto in sede di adeguamento tariffario per l'anno successivo.

I valori tariffari derivanti dall'adeguamento previsto dal presente accordo e contenuti nella tabella sopra riportata costituiscono i valori teorici di riferimento per l'applicazione dell'adeguamento tariffario degli anni successivi al 2011.

**3) in merito alle tariffe predeterminate e all'accesso ordinato e regolato del servizio taxi presso gli aeroporti di Malpensa e Linate:**

Premesso che:

- le tariffe predeterminate stabilite nell'intesa del 2008, per l'anno 2011 sono aggiornate nei loro importi per effetto dell'adeguamento delle tariffe ordinarie e dell'applicazione della regola dell'arrotondamento a euro 5 calcolato rispetto alla tariffa teorica annuale, utilizzando il meccanismo di calcolo per difetto o per eccesso rispetto al valore di euro 2,50;

L'applicazione dell'intesa 2008 per l'anno 2011 comporta la determinazione dei seguenti valori:

- Milano (qualunque via) / Malpensa € 90,00;
- Malpensa / Fiera Polo esterno (Rho) euro 65,00;
- Malpensa / Linate euro 100,00;
- Varese / Malpensa euro 65,00;
- la tariffa predeterminata Linate / Fiera Polo esterno (Rho) resta confermata nell'importo pari a euro 50,00;

I sottoscrittori condividono l'opportunità di intervenire con apposite modalità per un accesso più ordinato, regolato e sicuro presso gli aeroporti di Malpensa e Linate.

A tal riguardo le parti ritengono opportuno condividere la realizzazione del progetto di Sea S.p.A. relativo all'accesso automatizzato dei taxi (per mezzo di tecnologia RFID-contactless) alle banchine di carico presso l'Aeroporto di Malpensa, che vedrà immediata attuazione, e l'eventualità che lo stesso sia realizzato anche presso l'aeroporto di Linate, previo spostamento dell'area di sosta lunga, c.d. polmone, come richiesto dalle categorie dei tassisti per ragioni di sicurezza.

Si condivide di contabilizzare i costi di gestione del predetto progetto nel calcolo teorico delle tariffe predeterminate - a far data dalla effettiva introduzione del sistema - e nella quantificazione del maturato economico del coefficiente  $k_1$ , che sarà mantenuto al valore di €13,52. L'inserimento nella tariffa predeterminata dell'importo avverrà al valore che permetterà l'esatta copertura dei costi di installazione e di gestione del sistema, come definito in sede tecnica da Regione, Provincia, Comune di Milano e SEA.

In sede di prima applicazione, tale importo comunque non potrà essere superiore a:

- euro 1 per l'accesso a Malpensa;
- euro 0,50 per la eventuale realizzazione dell'accesso a Linate,

importo che verrà sostituito da quello effettivo dopo le verifiche tecniche sopracitate.

Al fine di consentire la gestione e il funzionamento del sistema in oggetto si condivide la necessità che la centrale di controllo del sistema informatico di accesso taxi agli aeroporti disponga in tempo reale di tutte le informazioni operative di tutti i titolari di licenza abilitati a svolgere servizio taxi nell'ambito del bacino aeroportuale lombardo. A tal fine la Regione predisporrà idoneo provvedimento in adempimento della norma vigente.

I sottoscrittori condividono inoltre la necessità di adottare il regolamento unico che Regione si impegna a emanare nel più breve tempo possibile come specificato al punto 5.

**4) in merito all'ampliamento del contingente delle licenze taxi e all'integrazione di nuovi comuni nel bacino aeroportuale:**

a) Si da atto che sono pervenute le seguenti richieste:

Richiesta di ampliamento del contingente delle licenze rilasciate: Comuni di Vergiate, Arsago Seprio, Casorate Sempione, Samarate, Orio al Serio, Corsico e Novate Milanese;

Richiesta di integrazione da parte di nuovi Comuni nel Bacino aeroportuale: Comuni di Brugherio, Bresso e Cusano Milanino.

b) Si condivide di accogliere la richiesta di integrazione presentata dal Comune di Bresso.

Non si condivide di accogliere le richieste di ampliamento presentate dai Comuni di Arsago Seprio, Samarate, Orio al Serio e Novate Milanese, per motivazione insufficiente; non si ritiene di accogliere le richieste dei comuni di Vergiate, Casorate Sempione e Corsico in quanto non presenti all'incontro odierno e non in grado di supportare la propria richiesta con argomentazioni sufficienti a superare le perplessità emerse al tavolo.

La proposta viene pertanto respinta.

**5) in merito all'adozione di una disciplina regionale uniforme per lo svolgimento del servizio taxi nel bacino aeroportuale:**

Regione si impegna ad emanare al più presto il regolamento uniforme per l'esercizio del servizio taxi nel bacino aeroportuale.

Sarà a tal fine riavviato il confronto con i rappresentanti delle Associazioni di Categoria e degli Enti Locali del bacino.

Si condivide, in ogni caso, che Regione provvederà a emanare il suddetto regolamento anche in assenza di accordo e comunque entro 60 giorni dalla pubblicazione della nuova legge regionale di riforma del settore dei trasporti.

**6) in merito all'attuazione dell'Intesa:**

Le parti si impegnano a procedere nella verifica degli indicatori di qualità, nel rispetto di quanto previsto dall'Intesa 2008.

Le parti inoltre, per l'adeguamento tariffario per gli anni 2012 e seguenti, si impegnano a continuare il confronto per arrivare alla rivisitazione dei contenuti dell'accordo secondo quanto già previsto nell'intesa sottoscritta nel 2008, includendo anche una revisione delle modalità di calcolo e di applicazione degli arrotondamenti riferiti ai costi iniziali.

Serie Ordinaria n. 19 - Venerdì 13 maggio 2011

<b>REGIONE LOMBARDIA</b>	
<b>L'Assessore alle Infrastrutture e Mobilità</b>	
<b>Raffaele Cattaneo</b>	<b>FIRMATO</b>
<b>Province di</b>	
<b>Provincia di BERGAMO</b>	
<b>Provincia di MILANO</b>	<b>FIRMATO</b>
<b>Provincia di VARESE</b>	<b>FIRMATO</b>
<b>Comuni di</b>	
<b>MILANO</b>	<b>FIRMATO</b>
<b>VARESE</b>	<b>FIRMATO</b>
<b>BERGAMO</b>	<b>FIRMATO</b>
<b>ARSAGO SEPPIO</b>	<b>FIRMATO</b>
<b>CASSANO MAGNAGO</b>	<b>FIRMATO</b>
<b>LONATE POZZOLO</b>	<b>FIRMATO</b>
<b>PESCHIERA BORROMEO</b>	
<b>SEGRATE</b>	<b>FIRMATO</b>
<b>ASSAGO</b>	
<b>ARESE</b>	
<b>BUCCINASCO</b>	
<b>CESANO BOSCONI</b>	
<b>BUSTO ARSIZIO</b>	
<b>CARDANO AL CAMPO</b>	
<b>CASORATE SEMPIONE</b>	
<b>COLOGNO MONZESE</b>	
<b>CORMANO</b>	
<b>CORSICO</b>	
<b>FERNO</b>	
<b>GALLARATE</b>	
<b>GOLASECCA</b>	
<b>GRASSOBBIO</b>	
<b>LACCHIARELLA</b>	
<b>LAVENO-MOMBELLO</b>	
<b>LEGNANO</b>	
<b>LUINO</b>	
<b>NOVATE MILANESE</b>	<b>FIRMATO</b>
<b>ORIO AL SERIO</b>	
<b>PERO</b>	
<b>RHO</b>	
<b>ROZZANO</b>	
<b>SAMARATE</b>	
<b>SARONNO</b>	
<b>SERIATE</b>	
<b>SESTO CALENDE</b>	

**SOMMA LOMBARDO**  
**TREZZANO SUL NAVIGLIO**  
**VERGIATE**  
**VIMODRONE**  
**VIZZOLA TICINO**

---

---

---

---

---

**Associazioni di Categoria Taxi**

**S.A.T.A.M. / C.N.A.** FIRMATO

**CONFARTIGIANATO TAXI MILANO**

**T.A.M./A.C.A.I.** FIRMATO

**UNIONE ARTIGIANI PROVINCIA MILANO** FIRMATO

**UNICA FILT CGIL** FIRMATO

**FIT - CISL** FIRMATO

**FEDERTAXI CISAL** FIRMATO

**CO.TA.BE. CONFARTIGIANATO BERGAMO** FIRMATO

**C.C.I.** FIRMATO

**C.T.M. CONSORZIO TAXI MALPENSA VARESE**

---

---

---

**ARTIGIANI VARESE**

---

---

---

**C.N. A. VARESE**

---

---

---

**CONSORZIO TAXI BERGAMO** FIRMATO

---

---

---

**GRUPPO TAXI AEROPORTO ORIO AL SERIO**

---

---

---

**A.T.M. ASSOCIAZIONE TASSISTI MILANESI** FIRMATO

---

---

---

**L.A.T.A.L.** FIRMATO

---

---

---

**U.G.L.** FIRMATO

---

---

---

**U.I.L. TRASPORTI LOMBARDI** FIRMATO

---

---

---

**UNIONTAXI** FIRMATO

---

---

---

**U.T.I.** FIRMATO

---

---

---

**A.G.C.I.**

---

---

---

**LEGA COOPERATIVE**

---

---

---

**SAL TAXI**

---

---

---

**SITP**

---

---

---

**URITAXI LOMBARDIA** FIRMATO

---

---

---

**SEA SpA**

FIRMATO

Letto e sottoscritto

Milano, 21 aprile 2011