

**B) DECRETI DEL PRESIDENTE  
DELLA REGIONE LOMBARDIA**

[BUR19980111]

[5.2.1]

**D.P.G.R. 31 LUGLIO 1998 - N. 66253****Disciplina sperimentale del servizio taxi nel sistema aeroportuale lombardo****IL PRESIDENTE DELLA REGIONE LOMBARDIA**

Vista la legge 15 gennaio 1992, n. 21 «Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea», in particolare l'art. 4, 1° comma, che attribuisce alle regioni la competenza in materia di trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, ossia il servizio taxi e il servizio di autonoleggio con conducente;

Vista la legge regionale 15 aprile 1995, n. 20 «Norme per il trasporto di persone mediante il servizio di taxi e servizio di noleggio con conducente», recante la disciplina della programmazione e dell'esercizio del trasporto di persone ai sensi della legge 21/92;

Richiamato il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 «Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59» e in particolare l'art. 14 comma 8, che sancisce, per quanto concerne il servizio taxi per i collegamenti con gli aeroporti civili, la legittimazione all'esercizio ai titolari di licenza rilasciate dai comuni capoluogo di regione e di provincia nonché dal comune o dai comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade, demandando la disciplina delle tariffe, condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio ad apposita intesa tra i comuni interessati;

Visto l'atto regionale di diffida prot. n. 13617 del 6 luglio 1998 con cui gli enti indicati all'art. 14 comma 8 del d.lgs. 422/97 sono stati sollecitati a raggiungere l'intesa prevista dallo stesso art. 14 addivenendo alla definizione della disciplina del servizio taxi presso gli aeroporti civili lombardi;

Considerato che, non avendo i comuni interessati provveduto a raggiungere la suddetta intesa, il presidente della giunta regionale è tenuto ai sensi del medesimo art. 14, comma 8, secondo periodo, del d.lgs. 422/97, ad esercitare il potere sostitutivo intervenendo a disciplinare con decreto presidenziale il servizio taxi nell'ambito del sistema aeroportuale lombardo;

Rilevato che il provvedimento de quo:

- assume la precipua finalità di configurare un'efficiente e uniforme organizzazione del servizio taxi in termini tariffari e qualitativi in un ambito territoriale che comprende l'intero sistema aeroportuale lombardo;
- provvede a individuare i soggetti legittimati al servizio taxi, le modalità di esercizio, la previsione dell'uso collettivo del taxi nonché un sistema tariffario idoneo a determinare un costo del servizio commisurato alla prestazione;
- assicura agli operatori di Malpensa e Orio al Serio, che attualmente svolgono una duplice attività di taxisti e noleggiatori, la continuità di esercizio del servizio sino all'entrata in vigore della legge regionale di attuazione del d.lgs. 422/97 che garantisce agli stessi la possibilità di opzione verso una delle due attività;
- prevede la promozione da parte della regione Lombardia anche mediante intese tra i soggetti interessati, di una rete di chiamata a copertura dell'intero bacino di utenza aeroportuale;

Dato atto che a seguito di trasferimento del traffico aereo da Linate a Malpensa, disposto con decorrenza 25 ottobre 1998 con decreto n. 57T del 23 ottobre 1997 del ministro dei trasporti e navigazione nonché del previsto incremento del medesimo traffico, è necessario assicurare un servizio di collegamento all'aeroporto più rispondente alle esigenze dell'utenza anche di livello internazionale;

Considerata l'urgenza di provvedere, in relazione alla programmata apertura di «Malpensa 2000» per il 25 ottobre 1998, approntando, tra l'altro, interventi regolativi del servizio taxi per quanto attiene in particolare il costo del servizio all'utenza e la trasparenza tariffaria;

Sentita la commissione consultiva regionale di cui all'art. 4, comma 4 della legge n. 21/92 nella seduta del 27 luglio 1998;

#### Decreta

1) di approvare la «Disciplina sperimentale del servizio taxi nel sistema aeroportuale lombardo» di cui all'allegato parte integrante e sostanziale del presente decreto.

2) di disporre la decorrenza della disciplina di cui al presente provvedimento e relativo allegato costituente parte sostanziale e integrale dalla data del 25 ottobre 1998;

3) di dare atto che a decorrere da tale data (25 ottobre 1998) la disciplina di cui al presente provvedimento e relativo allegato parte integrante e sostanziale sostituisce, a tutti gli effetti, le disposizioni di cui alla d.g.r. n. 4972 del 17 novembre 1995;

4) di disporre la pubblicazione del presente decreto sul Bollettino Ufficiale della regione Lombardia nonché la notifica agli enti locali interessati (comune capoluogo di regione, comuni capoluoghi di province, comuni facenti parte del bacino aeroportuale interprovinciale di Bergamo, Milano e Varese).

5) di dichiarare il presente decreto non soggetto al controllo ai sensi dell'art. 17 comma 32 della legge 15 maggio 1997, n. 127.

Roberto Formigoni

— • —

#### ALLEGATO

### DISCIPLINA SPERIMENTALE DEL SERVIZIO TAXI NEL SISTEMA AEROPORTUALE LOMBARDO

#### Art. 1 - Sistema aeroportuale lombardo

1. Per sistema aeroportuale lombardo si intende l'insieme degli aeroporti aperti al traffico aereo civile di Milano Linate, Milano Malpensa e Orio al Serio, di seguito individuati, per brevità, rispettivamente in: LIN, MXP e BGY.

#### Art. 2 - Bacino di utenza aeroportuale

1. Il bacino di utenza aeroportuale è costituito dall'insieme del territorio delle province in cui ricadono gli scali di cui all'art. 1: Bergamo, Milano e Varese.

2. I soggetti di cui all'art. 3 sono legittimati a svolgere il servizio taxi con diritto di sosta e ricarica nelle località di arrivo nell'ambito dell'intero bacino di cui al comma 1, nel rispetto della presente disciplina.

#### Art. 3 - Soggetti legittimati al servizio taxi

1. Nell'ambito del sistema aeroportuale lombardo sono autorizzati ad effettuare il servizio taxi:

– i soggetti individuati dall'art. 14 comma 8 del decreto legislativo 422/97;

– i titolari di licenze taxi rilasciate dai comuni facenti parte del bacino di utenza aeroportuale di cui all'art. 2 della presente disciplina.

#### Art. 4 - Modalità di esercizio

1. I soggetti di cui all'art. 3 debbono rispettare l'ordine di arrivo ai punti di carico.

I soggetti medesimi hanno l'obbligo di aderire a qualunque richiesta di trasporto indipendentemente dalla destinazione.

Le richieste di servizio possono essere accolte esclusivamente presso i punti di carico predeterminati e durante le ore previste dal turno di servizio.

I tassisti devono recare in posizione centrale sul parabrezza e sul lunotto a destra in alto, secondo la direzione di marcia, apposito contrassegno indicante il turno di servizio attuato.

2. Su richiesta degli utenti, ai sensi dell'art. 2 comma 1 della legge 21/92 è autorizzato l'uso collettivo del servizio taxi così come disciplinato all'art. 5 della presente disciplina.

#### Art. 5 - Uso collettivo del servizio taxi

1. Si intende per uso collettivo del taxi il servizio offerto

contemporaneamente a più utenti accomunati nello stesso punto di origine per la medesima destinazione.

Il servizio si attua con un numero di utenti non inferiore a tre.

Il servizio può essere effettuato da tutti i soggetti di cui all'art. 3.

Le tariffe per tale tipo di servizio sono regolate dall'art. 7.

2. Al fine di favorire la formazione di gruppi di persone per l'uso collettivo del taxi, il gestore aeroportuale provvede a destinare idoneo spazio opportunamente allocato.

#### 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 21/92, i soggetti muniti di abilitazione, rilasciata dai singoli comuni, alla sosta nelle apposite aree aeroportuali individuate come rimessa.

#### Art. 7 - Tariffe servizio taxi

1. I soggetti legittimati a svolgere il servizio taxi ai sensi dell'art. 3 hanno l'obbligo di applicare la seguente tariffa:

##### a) Uso convenzionale

– Quota fissa di inizio corsa: L. 5.000

– Costo chilometrico (alternativo al costo orario): L. 1.300

– Costo orario (alternativo al costo chilometrico): L. 40.000

– Coefficienti di progressione (applicati sui valori base del costo chilometrico e del costo orario suddetti)

1<sup>a</sup> progressione

(attiva all'importo tassametrico di L. 21.000) = 1,5

2<sup>a</sup> progressione

(attiva all'importo tassametrico di L. 57.000) = 1,3

3<sup>a</sup> progressione

(attiva per il solo costo chilometrico dopo 50 km) = 1,9

– Supplemento notturno: L. 6.000

– Supplemento festivo: L. 3.000

Il supplemento notturno si applica dalle ore 22.00 alle ore 06.00 e non è cumulabile con il supplemento festivo.

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

Il costo orario della sosta richiesta dall'utente nel corso del servizio, dopo la percorrenza di 50 km, è di L. 40.000 e sarà corrisposto dall'utente in proporzione al tempo effettivo di durata della sosta.

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 del taxi è quella prevista per l'uso convenzionale ridotta ad 1/3 e maggiorata del 20%.

Tale tariffa viene applicata per ogni singolo passeggero.

2. L'importo indicato dal tassametro, sia nel caso dell'uso convenzionale che nel caso dell'uso collettivo, deve intendersi onnicomprensivo.

#### Art. 8 - Sistemi di controllo tariffario

1. È fatto obbligo ai soggetti di cui all'art. 3 di predisporre gli apparecchi tassametrici in conformità alla tariffa di cui all'art. 7 entro la data del trasferimento del traffico aereo da Linate a Malpensa fissata per il 25 ottobre 1998 con decreto del ministro dei trasporti e della navigazione n. 57 T del 23 ottobre 1997.

2. L'apparecchio tassametrico di cui al comma precedente deve essere regolato in modo da non consentire, né il raddoppio della tariffa, né la retrocessione da una fascia tariffaria a quella precedente.

L'apparecchio tassametrico non deve altresì consentire il contemporaneo funzionamento delle due componenti tariffarie chilometriche ed orarie.