

**Parere al Comune di Parma in materia di adeguamento tariffario ed istituzione di nuove tariffe fisse del servizio taxi, reso dall’Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.**

L’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), nella seduta del 30 giugno 2022

premessi che:

- l’Autorità ha ricevuto dal Comune di Parma (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 84557 del 03/05/2022 (prot. ART n. 12362/2022 in pari data), richiesta di parere preventivo ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m), decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con riferimento alla proposta di aggiornamento delle tariffe taxi (di seguito, anche: nuovo schema tariffario);
- successivamente alla richiesta formale di parere, è stata avviata una interlocuzione, nel corso della quale il Comune ha ulteriormente integrato la documentazione prodotta, con nota del 30/05/2022 (acquisita al prot. ART n. 13624/2022), in risposta alla nota del 24/05/2022 (prot. ART n. 13372/2022). Nel corso di tale fase interlocutoria sono stati forniti dati, documenti e informazioni in merito, in particolare, ai seguenti aspetti:
  - o le modalità di calcolo per la determinazione dell’aggiornamento tariffario, nonché le modalità di commisurazione di tale adeguamento all’evoluzione dei costi sostenuti per l’erogazione del servizio;
  - o il chilometraggio utilizzato nelle stime dei costi chilometrici per l’individuazione dell’aumento percentuale medio dei costi di produzione del servizio;
  - o i fattori rilevati nell’ambito dell’analisi della domanda, sulla base dei quali sono state individuate le nuove tratte turistiche;
  - o le scontistiche applicate nel nuovo schema di tariffario rispetto a quelle previste nel tariffario vigente;
  - o la Carta della qualità vigente;
- è stato analizzato il vigente Regolamento per il servizio pubblico con autovettura da piazza, approvato con Deliberazione del Consiglio comunale n. 47/6 del 25/02/1998 (di seguito: Regolamento) come modificato, da ultimo, con la Deliberazione del Consiglio comunale n. 85/21 del 15/7/2009, con particolare riferimento alle parti in cui costituisce presupposto del sistema tariffario;

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

#### **I. Inquadramento giuridico**

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente alla gestione del servizio; detta legge, per la prestazione del servizio taxi, prevede il rilascio della licenza da parte delle Amministrazioni Comunali attraverso un bando di pubblico concorso (art. 8).

In base alla suddetta normativa, in particolare, le Regioni individuano i criteri cui devono attenersi i Comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea. I Comuni, con propri regolamenti, individuano: il numero e tipo di veicoli da adibire al servizio, le modalità per lo svolgimento di questo, i criteri per la determinazione delle tariffe, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza.

Con il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (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), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell'ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l'accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso. In particolare, l'art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste *"Al fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana [...]"*.

Successivamente, il legislatore è nuovamente intervenuto nel settore. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. n. 201/2011, nell'istituire l'Autorità di regolazione dei trasporti, ha attribuito alla stessa specifiche competenze in materia, tra cui:

- il monitoraggio e la verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. n. 201/2011 cit.);
- il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. n. 201/2011 cit.), sulla base dei principi di seguito riportati:
  1. l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario, anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali;
  2. una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;
  3. una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti;
  4. il miglioramento della qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;
- la possibilità di ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio "con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m)" sopra riportata (art. 37, comma 2, lett. n).

L'Autorità, con l'"Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità" del 21 maggio 2015, ha rappresentato l'esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi volte ad adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera, a distanza, ormai, di molti anni dall'adozione della legge n. 21/1992, anche tenuto conto dei recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo

di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità. In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l’Autorità ha evidenziato, tra l’altro, l’opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all’adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l’attenzione sulla necessità di “(...) dare attuazione [da parte deli Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell’articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell’organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l’uso collettivo dei taxi”. Nel medesimo Atto di segnalazione l’Autorità ha auspicato la revisione del concetto di territorialità, proponendo l’ampliamento dell’ambito di gestione dei servizi attualmente incardinato sulle aree comunali, rimettendo alle regioni l’individuazione dei bacini ottimali di gestione dei servizi di taxi e NCC in ragione della natura economica, culturale e turistica dei territori, nonché le funzioni inerenti alla fissazione del relativo fabbisogno numerico di vetture.

Con nota del 16 luglio 2020, indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nonché pubblicata sul sito *web* istituzionale dell’Autorità, l’Autorità è ulteriormente intervenuta sul tema dell’organizzazione del servizio taxi e, in particolare, sull’uso dei sistemi di connettività via *web* e sull’impiego delle nuove tecnologie per favorire l’intermediazione tra domanda e offerta di taxi rimarcando, anche sulla scorta delle decisioni del Consiglio di Stato di cui alle sentenze del 4 giugno 2020, n. 3501/2020, n. 3502/2020 e n. 3503/2020, la necessità di: *i)* promuovere e verificare la rimozione di norme di legge regionali e/o norme di regolamenti comunali che in qualsiasi modo limitino la libertà dei titolari di licenza taxi di avvalersi dei vari servizi di interconnessione tra domanda e offerta eventualmente disponibili; *ii)* promuovere lo sviluppo e la diffusione di sistemi innovativi e competitivi che consentano l’interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi con conseguente aumento dell’efficienza e della qualità del servizio offerto; *iii)* vigilare, adottando le misure ritenute più opportune, affinché le società che gestiscono i servizi di interconnessione tra domanda e offerta non precludano a coloro che aderiscono a tali servizi di rivolgersi anche ad altri intermediari e di destinare una quota per l’esecuzione di corse intermedie da altre imprese.

Recentemente, è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea del 4 febbraio 2022, la Comunicazione della Commissione concernente un trasporto locale di passeggeri su richiesta (taxi e veicoli a noleggio con conducente) ben funzionante e sostenibile, 2022/C 62/01. Con la Comunicazione la Commissione UE ha formulato raccomandazioni relative alla regolamentazione dei servizi di taxi (e NCC), al fine di garantire ai cittadini una mobilità locale adeguata e sicura, migliorare la sostenibilità del settore e promuovere gli obiettivi del *Green Deal* europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Ha inoltre chiarito la necessità che le misure messe in atto dagli Stati membri (compresi sia i governi e i legislatori nazionali sia le autorità regionali e locali) per regolamentare i taxi e i servizi di noleggio con conducente siano conformi alle libertà fondamentali che sono alla base del mercato unico. La Comunicazione, più specificamente, contiene raccomandazioni concernenti, in particolare, l’efficienza del servizio, l’accesso a una mobilità adeguata e la sostenibilità del settore, la sostenibilità ambientale e lo sfruttamento dei vantaggi offerti dalla digitalizzazione.

Infine, l’Autorità in data 23 marzo 2022, con la delibera n. 46/2022 ha adottato le linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali (di seguito: Linee guida), che recepiscono sia il contenuto dell’Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull’autotrasporto di persone non di linea, nonché quello della nota dell’Autorità del 16 luglio 2020 indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome in merito all’uso dei sistemi di connettività via *web* e all’impiego delle nuove tecnologie per favorire l’intermediazione tra domanda e offerta di taxi. L’obiettivo del menzionato documento è quello di fornire, anche attraverso indicazioni di carattere metodologico, uno strumento a supporto dei soggetti competenti ai fini della predisposizione di schemi di atti da adottare in materia di servizio taxi, sui quali è acquisito il parere preventivo dell’Autorità, nonché elementi per la determinazione del contingente, per l’organizzazione del servizio – considerando anche le piattaforme tecnologiche per l’intermediazione tra la domanda e l’offerta –, per il monitoraggio della qualità del medesimo anche attraverso la predisposizione

della carta della qualità e/o di indagini di *customer satisfaction*, e criteri per la determinazione delle tariffe orientate al costo di produzione del servizio.

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del decreto-legge 201/2011 fa presente quanto segue in tema di aggiornamento tariffario.

## **II. Struttura tariffaria e tariffe predeterminate - art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del decreto-legge 201/2011**

L'art. 35 del vigente Regolamento, nel mutuare quanto previsto dall'art. 13 della legge n. 21/1992 in tema di determinazione tariffaria, prevede che *"Le tariffe del Servizio Taxi, a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per il servizio extra urbano, nonché i relativi supplementi, sono fissati con apposita deliberazione della Giunta Comunale, anche su proposta della Commissione Consultiva"*.

Il comma 3 del medesimo art. 35 prevede, inoltre, che l'aggiornamento tariffario dovrà avvenire ogni qualvolta l'importo del costo medio del servizio taxi (spese assicurative, di carburante, di manutenzione, di personale, d'ammortamento e di remunerazione del capitale investito), individuato come parametro di riferimento per la determinazione delle tariffe taxi e ricavato tramite rilevazioni nazionali di settore, sia oggetto di una variazione, in aumento o in diminuzione, superiore all'1,50%.

Premesso ciò, il sistema tariffario del Comune di Parma è disciplinato attualmente dalla delibera di Giunta Comunale n. 97 del 29 aprile 2015 e dal relativo allegato A (Tariffario vigente).

Tale tariffario risulta così articolato: i) tariffe tassametriche, distinte in tariffa feriale diurna, tariffa notturna feriale e festiva, tariffa festiva diurna; ii) tariffa bagagli; iii) tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti all'interno della città (da posteggio a posteggio in fascia feriale diurna); iv) sconti.

La determinazione delle tariffe tassametriche si basa sulla c.d. *corsa standard*, ossia una corsa effettuata da una persona, priva di bagagli, su un tragitto urbano di lunghezza di 3 km, con scatto alla partenza e supplemento per la chiamata a domicilio, con 45 secondi di sosta/attesa nel traffico, durante il servizio feriale diurno, notturno feriale e festivo, festivo diurno. L'elaborazione di questo parametro ha l'obiettivo di consentire la confrontabilità con le tariffe approvate in passato ed è oggetto di aggiornamento ogniqualvolta si effettui un adeguamento tariffario.

Nell'ambito del procedimento adottato per la determinazione dell'aumento del costo medio di produzione del servizio taxi e del conseguente aggiornamento delle tariffe, il Comune, in primo luogo, ha individuato il costo medio di produzione del servizio taxi assumendo come *proxy* il rimborso dei costi chilometrici, di cui alle tabelle ACI, relativi ai 5 modelli di auto maggiormente rappresentativi del parco taxi del Comune di Parma<sup>1</sup>, considerando una percorrenza media pari a 50.000 km annui, effettuando la valutazione con riferimento sia all'anno 2015<sup>2</sup>, sia al 2022. I dati sono stati estrapolati dal Comune direttamente dal sito *web* ACI e, dove non disponibili per l'anno o per il modello automobilistico di interesse, sono stati richiesti direttamente all'Ufficio Statistico dell'ACI.

In secondo luogo, è stata calcolata la variazione percentuale tra il costo di produzione del servizio taxi relativo alle tipologie di autovettura indicate calcolato alla data del 15 maggio 2015 – ad eccezione di un modello il cui costo è stato calcolato alla data del 15 maggio 2017, considerata la relativa data di entrata in produzione – e il costo di produzione del servizio stesso per ciascuna tipologia di autovettura alla data del 21 marzo 2022,

<sup>1</sup> i) Skoda Octavia 1.4. g-tec 110 cv benzina/metano, ii) Toyota Prius 7 posti 1.8. 134 cv Hybrid, iii) Kia Niro 1.6. gdi dct hev 140 cv hybrid, iv) Mercedes classe e 220 d 4 matic 194 cv berlina, v) Ford C-max 1.6. tdc mod. 2007. In particolare, per la Kia Niro 1.6. gdi dct hev 140 cv hybrid e Mercedes classe e 220 d 4 matic 194 cv, l'Ufficio statistico dell'ACI ha osservato che, non essendo esistenti tali modelli nell'anno 2015, nel primo caso ha fatto riferimento al costo chilometrico riferito alla data del 15 maggio 2017, mentre nel secondo caso ha fatto riferimento ad un modello di auto simile, cioè la Mercedes classe e 220 cdi Bluetec 2.1., 4 matic 170 cv.

<sup>2</sup> L'ultimo aggiornamento tariffario del Comune di Parma è avvenuto con la delibera n. 97 del 29 aprile 2015.

individuando un aumento percentuale medio del costo di produzione del servizio pari a 8,88%.

Tale variazione percentuale è stata confrontata con la media degli aumenti medi individuati dal Comune per le sei tipologie di tariffe che costituiranno il nuovo schema tariffario: feriale diurna, notturna feriale/festiva, festiva diurna, bagagli, tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti all'interno della città e tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti esterni alla città c.d. "*tariffe fisse turistiche*"). Nel caso delle prime tre tipologie di tariffa, la relativa variazione percentuale è stata calcolata come media delle singole voci afferenti alla tariffa stessa.

Di seguito, si ripercorre il metodo seguito per calcolare l'aumento percentuale della tariffa feriale diurna. Il vigente tariffario prevede i seguenti valori delle cinque componenti costituenti la corsa standard feriale diurna: scatto alla partenza pari a € 3,20, chiamata a domicilio pari a € 1,50, importo chilometrico pari a 1,30 €/km, corsa minima pari a € 5,50, sosta oraria pari a 27 €/h (pari a 0,34 € ogni 45 secondi). Per ogni voce, il Comune ha individuato i nuovi importi: € 3,80 per lo scatto alla partenza, € 1,80 per la chiamata a domicilio, importo chilometrico pari a 1,50 €/km, € 6,70 per la corsa minima e 27 €/h per la sosta oraria (importo non variato). Sono state quindi calcolate le variazioni percentuali delle singole componenti pari rispettivamente a 18,75%, 20%, 15,38% 21,82% e 0% (non variata), sulla base delle quali è stata calcolata la variazione percentuale della tariffa feriale diurna, pari a 15,19%, come media dei predetti valori. Lo stesso procedimento è stato applicato per tutte le tipologie di tariffe oggetto di adeguamento, individuando i seguenti aumenti percentuali medi rispetto al 2015: i) tariffe feriali diurne +15,19%, ii) tariffe notturne feriali e festive +13,37%, iii) tariffe festive diurne +15,12%, iv) tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti all'interno della città (da posteggio a posteggio in fascia feriale diurna) +15,43%; invece, per le tariffe relative al trasporto bagagli, sci ed animali non è previsto alcun incremento (0%).

Con riferimento alle nuove tariffe fisse turistiche individuate dal Comune, non essendo queste presenti nel precedente tariffario del 2015, il Comune ha effettuato un confronto tra il valore delle tariffe predeterminate e l'analogo costo a tassometro derivante dai nuovi importi 2022 evidenziando come, mediamente, le tariffe fisse risultano inferiori del 4,04% rispetto alla tariffa a tassometro.

Una volta individuati gli aumenti percentuali medi delle tariffe, il Comune ha proceduto a calcolare un valore medio complessivo, addivenendo ad una stima della variazione percentuale media delle tariffe pari a 9,18%. Tale valore è stato poi confrontato con l'aumento percentuale del costo medio di produzione del servizio (pari a 8,88%), per giustificare la congruità dell'adeguamento delle tariffe del servizio.

### **III. Osservazioni**

Richiamato il procedimento di aggiornamento tariffario, l'Autorità esprime le seguenti osservazioni.

#### **Metodologia di determinazione dell'aggiornamento tariffario**

In linea generale, l'impostazione metodologica adottata dal Comune di Parma per determinare l'aggiornamento tariffario, ed il risultato ottenuto, non risultano pienamente condivisibili in quanto, oltre ad alcuni errori di computo di seguito segnalati, detta impostazione non consente di valutare adeguatamente gli effetti sull'utente finale del prospettato aumento.

Una metodologia adeguata è individuabile nel confronto della c.d. corsa standard, così come determinata dal Comune stesso, calcolata con le nuove tariffe rispetto a quella individuata con le tariffe vigenti, con una variazione percentuale di ciascuna delle nuove tariffe da contenere entro l'aumento percentuale medio dei costi di produzione del servizio<sup>3</sup>; tale metodologia parrebbe essere stata adottata dal Comune in occasione del precedente aggiornamento tariffario (2015) mentre nella documentazione trasmessa il costo delle corse standard calcolato con le nuove tariffe non risulta indicato.

---

<sup>3</sup> Peraltro, l'incremento dei costi di produzione del servizio viene applicato indistintamente all'intero ammontare della tariffa e quindi anche alla quota, non trascurabile, legata al costo del lavoro (si veda in proposito la Relazione istruttoria alle Linee guida, pag. 29) il cui eventuale incremento non è documentato nell'ambito delle tabelle ACI considerate quale base per l'aggiornamento.

In particolare, adottando la corsa standard come termine di confronto, dalle elaborazioni svolte nell'ambito dell'istruttoria degli Uffici, emerge quanto segue: un aumento percentuale del 16,78% per la corsa feriale diurna (8,94 € nel 2015 contro 10,44 € nel 2022); un aumento percentuale del 15,46% per la corsa feriale/festiva notturna (11,64 € nel 2015 contro 13,44 € nel 2022); un aumento percentuale del 17,21% per la corsa festiva diurna (9,88 € nel 2015 contro 11,58 € nel 2022). Tali risultati mostrano come l'effetto finale della nuova proposta tariffaria generi un aumento percentuale della corsa media **ben più alto sia dell'incremento medio complessivo** individuato dal Comune (pari a 9,18%, affetto, peraltro, da un errore di computo della componente "Avvicinamento", posto nella simulazione del Comune pari a 1,6 € invece che a 1,7 €, come da tariffario 2015), **sia dell'aumento percentuale medio del costo di produzione del servizio**, pari a 8,88%. Lo scostamento è attribuibile alla differenziazione degli incrementi per ciascuna componente tariffaria che, ove non supportata da ragionevoli motivazioni ed evidenze, risulta arbitraria, rendendo più oneroso il servizio per gli utenti in relazione all'effettivo utilizzo dello stesso.<sup>4</sup>

Inoltre, si ritiene che, nell'applicazione della metodologia per il calcolo della variazione percentuale media per ciascuna tipologia di tariffa, la corsa minima dovrebbe configurarsi come una fattispecie alternativa, e non come una componente addizionale che contribuisce a definire l'importo finale della corsa; la corsa minima si configura infatti come un'ulteriore casistica la cui variazione tariffaria, analogamente alla corsa standard, è più opportunamente da confrontare, e contenere, nell'ambito della variazione dei costi di produzione del servizio o altri opportuni indici (*infra*) presi a riferimento.

Si rappresenta come sul tema dell'aggiornamento tariffario, l'Autorità sia intervenuta con le citate Linee guida (punto 61) che prevedono che lo stesso possa essere correlato, oltre che ai costi di produzione del servizio (con riferimento alla spesa per il carburante, per la manutenzione del veicolo, spese assicurative, etc.), anche alla variazione del costo della vita (con riferimento all'indice ISTAT FOI e/o IPCA).

In tale ultimo caso, l'adeguamento tariffario dovrà essere coerente con l'andamento dell'inflazione rilevata attraverso gli indici citati, considerando l'ultimo periodo di disponibilità (almeno semestrale) dell'indice ISTAT utilizzato.

Inoltre, si ricorda come l'aggiornamento tariffario, oltre che ai costi di produzione del servizio, debba anche essere correlato alla variazione del livello di qualità del servizio stesso, documentato mediante indagini di *customer satisfaction* e/o risultante in esito a rilevazioni aventi ad oggetto aspetti di qualità erogata del servizio previsti nell'approvanda Carta della qualità (punto 61 delle Linee Guida).

**Per quanto sopra evidenziato è necessario che il Comune adotti una metodologia per l'aggiornamento delle tariffe che tenga conto della variazione dei costi delle corse standard, adeguando le singole componenti nella medesima misura (ove non vi siano specifiche evidenze della necessità di quantificare diversamente l'aggiornamento delle singole componenti medesime<sup>5</sup>), e rispetti i criteri precedentemente esposti, relativi al confronto della corsa standard a tariffe vigenti e con le nuove tariffe, contemperando inoltre le esigenze dei tassisti con la disponibilità a pagare degli utenti.**

#### **Le tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti interni alla città**

Le tariffe predeterminate costituiscono per l'utente un chiaro elemento di trasparenza, definendo un costo prestabilito, omnicomprensivo ed invariabile per determinati percorsi, volto a una maggiore tutela del passeggero, permettendo, altresì, una più agevole comunicazione dello stesso all'utenza.

È necessario altresì che esse risultino più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a consumo, come da simulazioni che il Soggetto Competente dovrebbe effettuare

---

<sup>4</sup> Tutte le corse con un minore apporto delle componenti con incrementi di minore entità (ad es. con poche soste nel traffico) avranno incrementi superiori al valore medio calcolato dal Comune.

<sup>5</sup> Prendendo come esempio la tariffa feriale diurna, la variazione delle singole componenti relative a tale tariffa avrebbe dovuto essere la medesima e non presentare variazioni percentuali diverse, a meno che tali differenze non rispondano a specifiche evidenze.

sulla base della procedura prevista dal punto 67 delle Linee Guida.

Inoltre, i tragitti sui quali si individuano le tariffe predeterminate devono essere definiti individuando le tratte più frequentate e i luoghi maggiormente rilevanti o caratteristici del territorio comunale (punto 68 delle Linee Guida), a titolo esemplificativo: stazione/ospedale, centro città/stazione ferroviaria, città/aeroporto, ecc.

Venendo al caso di specie, il tariffario vigente prevede percorsi a tariffe fisse dai principali posteggi della città esclusivamente in fascia giornaliera diurna e feriale.

Ai fini dell'aggiornamento tariffario, per ogni percorso a tariffa fissa, il Comune ha proceduto a calcolare il valore a tassametro, come derivante dall'applicazione della nuova tariffa feriale diurna, formulando successivamente la proposta della corrispondente tariffa fissa. Tale approccio porta ad individuare un valore medio della variazione percentuale di tali tariffe pari al 15,43%, ben più alto della variazione dei costi come determinata sulla base della metodologia utilizzata dal Comune.

Al riguardo, ai fini della fissazione e dell'aggiornamento dell'importo di ciascuna tariffa predeterminata, il Comune avrebbe dovuto effettuare una sperimentazione tramite opportune simulazioni in campo in differenti fasce orarie (sia di punta che di morbida) della settimana, rilevando i prezzi finali da tassametro relativi ad almeno venti corse compiute da almeno tre tipologie differenti di vetture taxi, evidenziando per ciascun tragitto il valore del percorso più breve (Km), la percorrenza media delle corse (Km) e il tempo medio di percorrenza (minuti). Al fine di garantire la vantaggiosità delle tariffe predeterminate, esse debbono essere inferiori al prezzo medio a tassametro derivante dalle citate simulazioni.

Sebbene in linea generale sia da valutare positivamente la previsione di tariffe predeterminate, **si evidenzia l'insufficienza e l'incompletezza delle analisi effettuate dal Comune**, in quanto le stesse sono genericamente riferite ai giorni feriali diurni, senza evidenza delle richiamate simulazioni e delle fasce orarie di effettuazione, né della rilevazione dei prezzi finali a tassametro.

Inoltre, dal confronto delle tariffe predeterminate vigenti con quelle oggetto del nuovo tariffario si evidenziano, in alcuni casi, aumenti ben superiori rispetto all'aumento percentuale medio dei costi di produzione del servizio taxi. Ad esempio, per le tariffe fisse da posteggio Stazione a Piazza Garibaldi si evidenzia un aumento percentuale pari al 21,82%, così come per la tratta da posteggio Piazza Garibaldi a posteggio Fiera pari quasi al 26%. **Ciò posto, per l'attività di adeguamento delle stesse, si richiama quanto già indicato nel paragrafo relativo all'aggiornamento tariffario (*supra*).**

Inoltre, si evidenzia come le tariffe predeterminate proposte parrebbero poco convenienti rispetto alle tariffe a tassametro relative al medesimo percorso, in contrasto con quanto previsto dal punto 67 delle Linee Guida; pertanto, si rende **necessario che il Comune provveda alla revisione delle tariffe predeterminate, verificandone la reale convenienza per l'utente rispetto alla tariffa tassametrica, in coerenza con quanto previsto dalle Linee Guida.**

#### **Le tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti esterni alla città (*c.d. tariffe fisse turistiche*)**

Il nuovo schema tariffario introduce, per la prima volta, le tariffe fisse turistiche, cioè tariffe per percorsi prestabiliti esterni alla città e verso le principali mete turistiche della provincia di Parma. In relazione alla richiesta degli Uffici in merito ai fattori, derivanti dall'analisi della domanda, considerati al fine di selezionare le tratte oggetto di tariffe fisse, il Comune afferma, da una parte, l'impossibilità di risalire a dati puntuali della domanda di utilizzo taxi a fini turistici per tali tratte, e dall'altra dichiara, sulla base di dati forniti dal Consorzio Radio Taxi, un'incidenza complessiva delle richieste di corse tra il 25% e il 30% sulle medesime tratte.

Analogamente a quanto già specificato al paragrafo II per le tariffe predeterminate su tratte interne alla città, si evidenzia come l'identificazione dei tragitti più frequenti ai quali applicare le tariffe predeterminate dovrebbe essere preceduta da opportune indagini di mercato, effettuate coinvolgendo tutti gli *stakeholder*, come previsto dal citato punto 68 delle Linee Guida.

Pertanto, al fine di verificare la reale necessità di istituire tali tariffe e la rispondenza dell'offerta del servizio alle effettive esigenze di mobilità nell'area di riferimento, si invita il Comune ad attivare un sistema di

monitoraggio periodico e sistematico dei dati di domanda e di offerta (si veda la Parte V delle Linee Guida), rilevando altresì l'eventuale specifico interesse turistico, che potranno essere acquisiti attraverso l'eventuale numero unico, il tassametro, presso i gestori di sistemi di intermediazione tra domanda e offerta di servizio taxi anche a mezzo di piattaforme tecnologiche (laddove presenti), mediante verifiche presso gli stazionamenti.

Al riguardo, infine, si invita il Comune, in occasione del futuro aggiornamento del Regolamento, ad introdurre specifici obblighi di trasmissione dei dati relativi all'utilizzo del servizio aventi come destinatari i tassisti, le organizzazioni associative degli stessi, nonché le piattaforme tecnologiche nell'ottica di un miglioramento continuo dell'offerta del servizio rispetto alle effettive esigenze di mobilità.

### **Scontistiche e supplementi previsti nel nuovo tariffario**

L'attuale tariffario prevede tre tipologie di scontistica: i) una scontistica del 10% sulla tariffa applicata a determinate categorie di utenti e, in particolare, alle persone non vedenti, alle persone con disabilità al 75%, nonché alle persone con età pari o superiore a 75 anni nelle tratte da e per gli ospedali; ii) relativamente alla tariffazione festiva, una scontistica pari al 100% della tariffa concernente la chiamata a domicilio per tutti i clienti che esibiranno la ricevuta/fattura relativa al pagamento della tassa di soggiorno presso una struttura ricettiva del Comune di Parma; iii) relativamente alla corsa minima, per il carattere di servizio pubblico che caratterizza il trasporto di piazza, una scontistica pari al 100% del valore della corsa minima stessa a favore di disabili ed anziani dai 70 anni in su.

Esse vengono tutte riconfermate nel nuovo schema tariffario. Al riguardo, però, **si prescrive al Comune di esplicitarle in modo dettagliato nel nuovo tariffario.**

Ciò detto, si valutano positivamente le scontistiche previste, sia quelle di cui ai punti i) e iii) che rispondono maggiormente all'esigenza di garantire una migliore fruizione del servizio da parte di soggetti che incontrerebbero maggiori difficoltà ad avvalersi del TPL di linea (anziani e persone a mobilità ridotta - PMR), sia quella di cui al punto ii) che appare astrattamente idonea alla promozione del turismo all'interno del territorio comunale.

Inoltre, si segnala come, in applicazione del principio di cui all'articolo 37, co. 2, lett. m), numero 3) del d.l. 201/2011 di *"consentire una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe"*, le tariffe stabilite per via amministrativa non siano da intendersi come importi fissi, ma come importi massimi, per cui il prezzo del servizio è liberamente suscettibile di riduzione. Pertanto, si invita il Comune, sempre in occasione del futuro aggiornamento del Regolamento, ad introdurre la possibilità per i titolari di licenza e le rispettive organizzazioni associative di prevedere sconti aggiuntivi rispetto a quelli previsti dal tariffario vigente.

Nella medesima logica di garantire una maggior fruizione del servizio da parte delle PMR, sono da valutare positivamente sia la convenzione stipulata dall'organizzazione associativa dei tassisti di Parma (Contap) con l'Associazione volontari *"Il Sereno"*, attiva nel reparto di oncologia dell'ospedale di Parma, finalizzata a garantire una tariffa agevolata alle persone che, al termine delle cure, devono rientrare al proprio domicilio, sia quelle stipulate con la Clinica Villa Maria Luigia di Monticelli Terme e delle Case di Riposo Villa San Bernardo e Villa Sant'Ilario, volte a prevedere tariffe agevolate per gli operatori che dal Pronto Soccorso devono rientrare alle proprie abitazioni.

Per quanto riguarda i supplementi, infine, il nuovo schema tariffario conferma la non cumulabilità di quelli del servizio notturno e del servizio festivo in modo che, a partire dalle ore 22 fino alle ore 6 dei giorni festivi, venga applicata la sola tariffa notturna e non anche quella festiva.

### **Ulteriori precisazioni**

In relazione all'approvando tariffario, l'art. 35, co. 5 del vigente Regolamento prevede esclusivamente l'obbligo di esposizione del tariffario all'interno di ciascuna autovettura adibita al servizio taxi. Al riguardo, in conformità al punto 57 delle Linee guida, **si prescrive che il tariffario venga reso disponibile anche in lingua**



**inglese e pubblicato nei luoghi di maggior interesse turistico della città, nonché sul sito web del Comune, almeno nella stessa area tematica dove è reperibile il regolamento e comunque assicurando un'adeguata visibilità.**

Infine, per una maggiore trasparenza nei confronti degli utenti, è necessario che nel nuovo tariffario sia precisato se eventuali pedaggi di qualsiasi natura (es: autostrada) siano a carico del cliente.

\*\*\*\*\*

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, affinché il Comune di Parma ottemperi alle prescrizioni ivi contenute, è trasmesso all'ente stesso e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

Torino, 30 giugno 2022

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente  
ai sensi del d.lgs. 82/2005)