

Parere al Comune di Sanremo in materia di adeguamento tariffario 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 dell'8 settembre 2022

premessi che:

- l'Autorità ha ricevuto dal Comune di Sanremo (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. AOO.c_i138.15/06/2022.0053691 del 15/06/2022 (prot. ART n. 14634/2022 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);
- il servizio taxi oggetto dell'istanza è esercito nell'ambito comprensoriale costituito dai comuni di Sanremo e Ospedaletti ai sensi della convenzione stipulata tra i due enti, di cui alla delibera del Consiglio Comunale di Sanremo n. 18 del 27 marzo 2014¹;
- 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 2/08/2022 (acquisita al prot. ART n. 17391/2022), in risposta alla nota dell'8/07/2022 (prot. ART n. 16157/2022). Nel corso di tale fase interlocutoria sono stati forniti dati, documenti e informazioni in merito, in particolare, ai seguenti aspetti:
 - o le precedenti determinazioni di aggiornamento delle tariffe adottate dai Comuni facenti parte dell'ambito comprensoriale del servizio taxi oggetto di istruttoria;
 - o i criteri adottati alla base della scelta delle voci di costo oggetto di aggiornamento e degli indici presi a riferimento;
 - o l'eventuale attivazione della tariffa "taxi sharing", la presenza di tariffe predeterminate, la scontistica applicata sulle tariffe tassametriche;
 - o la Carta della qualità vigente;
- è stato analizzato il vigente Regolamento unificato per la gestione del servizio taxi in ambito comprensoriale, di cui alla Deliberazione del Consiglio comunale di Sanremo n. 18 del 14/03/2014 (di seguito: Regolamento), 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).

¹ A tal riguardo, il Comune di Sanremo è il mittente della richiesta di parere e pertanto viene considerato nel presente parere quale interlocutore di riferimento (per semplicità espositiva laddove necessario si farà quindi riferimento alle determinazioni di tale Comune).

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 degli 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. 5 dello schema di convenzione per la gestione unificata del servizio taxi prevede che *"Il sistema tariffario con la sua specifica articolazione, da applicarsi su tutta l'area sovra comunale, è quello determinato nel regolamento unificato e dovrà garantire uniformità tariffaria in tutto il comprensorio"*. L'art. 18 del vigente Regolamento, prevede che *"Il servizio di taxi si effettua a richiesta diretta del trasportato o dei trasportati dietro pagamento di un corrispettivo calcolato con tassometro omologato, sulla base delle tariffe determinate dai comuni aderenti al comprensorio"*.

Il comma 3 del medesimo art. 18 prevede che l'aggiornamento tariffario dovrà avvenire con cadenza biennale in base alle variazioni del costo della vita rilevato dall'indice ISTAT. Inoltre, al comma 5 è indicato che *"In caso di eccezionali e documentati aumenti dei costi di gestione, la revisione delle tariffe potrà avvenire anche nell'arco del biennio, a seguito di richiesta della categoria."*

Premesso ciò, dall'istruttoria è emerso che il sistema tariffario del comprensorio è disciplinato attualmente dall'Allegato A al Regolamento, come da deliberazione del Consiglio Comunale di Sanremo n. 18 del 27 marzo 2014², aggiornato una prima volta con determinazione dirigenziale n. 593 dell'8 marzo 2016³, e da ultimo aggiornato con determinazione n. 249 del 20 gennaio 2022⁴ (*infra*). Quest'ultimo adeguamento è indicato nelle determinazioni essere stato attuato *"calcolando le variazioni ISTAT dei prezzi al consumo per le Famiglie di Operai e Impiegati (FOI) dal 2016 al 2021 (mese di dicembre)"*, e arrotondando tali valori al decimale più prossimo.

In merito all'adeguamento tariffario avvenuto a gennaio 2022, in primo luogo, pare opportuno evidenziare come già tale atto avrebbe dovuto essere oggetto di richiesta di parere preventivo all'Autorità, da parte dei Comuni interessati, prima della sua adozione. In secondo luogo, seppur dalla documentazione trasmessa all'Autorità risulti che i Comuni stessi abbiano preso atto della volontà comunicata dal Consorzio Taxi, l'organismo associativo dei tassisti operante nel comprensorio, di non voler applicare al pubblico le tariffe così aggiornate, le pertinenti determinazioni comunali non risultano essere state revocate o comunque ritirate, mantenendo pertanto, allo stato, la propria valenza giuridica.

Il tariffario risulta, in ogni caso, così articolato: i) scatto inizio corsa, corsa minima, scatti successivi (tariffa chilometrica), attesa oraria (tariffa oraria); ii) supplemento notturno, supplemento festivo; iii) supplemento passeggero (oltre al quarto passeggero), supplemento bagagli, supplemento trasporto animali; iv) tariffe predeterminate per collegamenti a punti di interesse prestabiliti.

Le tariffe proposte nell'ambito della richiesta di parere sono state determinate dai Comuni sulla base delle istanze del Consorzio Taxi appartenente alla Confartigianato Imperia e accogliendo le motivazioni riconducibili: ad aumento generale dei costi del carburante (+10,5% per la benzina e +27,79% per il gasolio, variazioni indicate dal Consorzio come avvenute in una sola settimana di giugno 2022), agli investimenti effettuati negli ultimi 5 anni (rinnovo mezzi, acquisto di auto sostitutiva per i consorziati e di un'autorimessa), al confronto con comuni limitrofi (anche se di dimensione differente) che avrebbe evidenziato come i valori del tariffario vigente applicato nell'ambito comprensoriale siano inferiori dal 20 al 33% rispetto alle analoghe voci dei comuni limitrofi.

² Analoga deliberazione del Consiglio Comunale di Ospedaletti n. 11 del 9 aprile 2014.

³ Analoga determinazione per il Comune di Ospedaletti n. 11 dell'8 marzo 2016.

⁴ Analoga determinazione per Comune di Ospedaletti n. 1 del 20 gennaio 2022.

Rispetto alle tariffe vigenti (gennaio 2022) risultano le seguenti variazioni: scatto inizio corsa +25% (da 3,20€ a 4,00€), corsa minima + 6% (da 8,50€ a 9,00€), scatti successivi +14% (da 2,10€ a 2,40€), supplemento passeggero +1 % (da 2,10€ a 2,12€), attesa oraria -0,1% (da 26,50€ a 26,48€), supplemento notturno +1% (da 2,10€ a 2,12€), supplemento festivo +1% (da 2,10€ a 2,12€), supplemento bagaglio -4% (da 1,10 a 1,06€), supplemento trasporto animali +100% (da 0,50€ a 1,00€).

Inoltre, risultano attualmente 3 tariffe fisse per le seguenti destinazioni: 8,00€ da Piazza Colombo a Ospedale di Sanremo, 20,00€ da piazza Colombo a The Mall (outlet); 20,00€ da piazza Colombo o Stazione FF.SS a Casa Circondariale di Sanremo.

III. Osservazioni

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

Metodologia di determinazione dell'aggiornamento tariffario

In linea generale, pur dovendosi tenere conto della attuale congiuntura economica che comporta significative discontinuità nei tassi di inflazione, con evidenti riflessi anche sui costi sostenuti dagli operatori taxi, si valuta l'impostazione metodologica adottata dal Comune per determinare l'aggiornamento tariffario, e, conseguentemente, il risultato ottenuto, non pienamente condivisibile in quanto detta impostazione non consente di valutare adeguatamente e in trasparenza gli effetti sull'utente finale del prospettato aumento. A tal riguardo, si osserva infatti che tra i principi alla base dell'adeguamento del servizio taxi in ambito di fissazione delle tariffe, rientra *“la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori”* (art. 37, comma 2, lettera m), n. 3) e che l'Autorità monitora e verifica *“la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti”*.

Una metodologia adeguata per procedere alla revisione tariffaria è individuabile nel confronto della c.d. corsa standard, da determinarsi in funzione di parametri rappresentativi delle tipologie di corse più diffuse nel territorio di riferimento, calcolata con le nuove tariffe rispetto a quella individuata con le tariffe vigenti. Al riguardo è stata effettuata una simulazione⁵, non risultando analoghe analisi da parte del Comune, utilizzando i criteri di cui alla Linea guida p.to 54, dalla quale è emerso che la corsa standard a tariffe vigenti⁶ del Comune di Sanremo risulta in linea con il prezzo medio della corsa standard di Comuni situati nell'area geografica del Nord e Centro Italia nel 2019, che presentano una analoga vocazione turistica⁷.

Verificato dunque che il livello delle tariffe vigente è in linea con quello di un campione di comuni comparabili, è possibile valutare l'intervallo di variazione ammissibile nel quale comprendere l'incremento tariffario. Pertanto, ai fini dell'aggiornamento delle tariffe vigenti di cui alla richiesta di parere, pare opportuno fare riferimento a indici rappresentativi di un andamento medio tendenziale, in quanto il richiamo a variazioni puntuali dei prezzi avvenuta nel brevissimo periodo (come la settimana indicata dal Consorzio taxi citato dal Comune) potrebbe riflettere valori anomali correlati ad eventi eccezionali, non risultando pertanto adeguato a essere utilizzato come elemento di riferimento all'adeguamento tariffario. Ove l'incremento del costo della corsa standard calcolato con le nuove tariffe proposte sia compreso nella variazione media degli indicatori predetti, l'aumento può ritenersi giustificato, anche se occorre, in ogni

⁵ La corsa standard si basa su un percorso di 5 km con sosta/attesa di 5 minuti effettuata alle ore 10.00 in un giorno feriale da parte di un utente privo di bagagli.

⁶ Nella determina comunale inerente all'aggiornamento tariffario adottato a gennaio 2022 si richiama l'indice FOI e l'aumento previsto delle varie voci costituenti la tariffa oscilla in un range dal +5 al +10% (quest'ultimo valore inerente al supplemento bagaglio). Al riguardo, l'indice FOI relativo al periodo marzo 2016 - dicembre 2021 risulta essere mediamente pari al 6,6%, per cui gli aumenti deliberati risulterebbero essere contenuti nell'ordine di grandezza dell'indice di riferimento.

⁷ Fonte: Classificazione Istat dei Comuni secondo la categoria turistica prevalente e i quintili degli indici sintetici di densità, disponibile al seguente link: <https://www.istat.it/it/archivio/247191>.

caso, valutare anche il punto di vista degli utenti, sotto il profilo dell'accessibilità del servizio. Al riguardo, gli Uffici dell'Autorità hanno effettuato apposite simulazioni, applicando gli indicatori di riferimento della dinamica inflattiva, sia con riguardo a dati puntuali che a dati pluriennali, attraverso le quali si evidenzia che l'aggiornamento tariffario proposto risulta superiore, ancorché lievemente, rispetto alle ipotesi di aggiornamento correlato all'applicazione di tutti gli indicatori citati, per cui si invita il Comune a verificare la coerenza degli aggiornamenti tariffari proposti, tenendo altresì conto della rappresentatività della corsa standard rispetto alle abitudini di spostamento del comprensorio di riferimento e del principio di accessibilità delle tariffe.

Inoltre, è opportuno che l'aggiornamento tariffario, sia 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 da prevedere nell'ambito della Carta della qualità, (punto 61 delle Linee Guida), che come evidenziato dal Comune risulta assente. Le modifiche previste inoltre non appaiono condivise con le associazioni dei consumatori, il cui coinvolgimento risulta necessario ogniqualvolta si proceda alla predisposizione delle tariffe del servizio taxi, nonché dei relativi aggiornamenti

In conclusione, è necessario che il nuovo aggiornamento, in relazione al quale è stata formulata richiesta di parere, sia effettuato utilizzando la metodologia appena descritta della corsa standard e che il relativo incremento tenga conto della dinamica inflattiva, facendo riferimento ad indicatori descrittivi della stessa risultanti dalle rilevazioni ufficiali riferite all'ultimo anno disponibile (Documento di Economia e Finanza oppure Nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza), contemperando altresì le esigenze dei tassisti con la disponibilità a pagare degli utenti. In tale ambito, infine, il nuovo tariffario dovrà essere aggiornato anche con l'indicazione del costo della corsa standard.

Le tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti

Le tariffe predeterminate costituiscono per l'utente un chiaro elemento di trasparenza, definendo un costo prestabilito, omnicomprendente 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 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.

Nell'ambito comprensoriale sono previste 3 tipologie di tariffe predeterminate la quali non risultano oggetto di aggiornamento.

Al riguardo si coglie l'occasione per osservare che laddove si intendano istituire o aggiornare tariffe predeterminate, queste debbano essere precedute da opportune simulazioni sul campo, effettuate dal Comune, 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). L'individuazione 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 consentire ai Comuni di premunirsi degli strumenti adeguati per poter eventualmente individuare e verificare la reale necessità di istituire nuove tariffe predeterminate 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.

Ciò detto, al fine di garantire la vantaggiosità delle tariffe predeterminate, esse dovranno essere inferiori al prezzo medio a tassametro derivante dalle citate simulazioni. Nel caso di specie, non c'è evidenza della metodologia adottata per l'individuazione delle attuali tariffe predeterminate. Ad ogni modo si evidenzia come **l'adozione di un adeguamento del sistema tariffario comporti la necessità che il Comune verifichi il permanere delle condizioni di vantaggiosità che tali tariffe predeterminate hanno lo scopo di garantire, in coerenza con quanto precedentemente richiamato dalle Linee guida.**

Scontistiche e supplementi previsti nel nuovo tariffario

L'art. 18 del Regolamento prevede al comma 6 che *"Sono consentite forme di agevolazione tariffaria ad opera di associazioni, consorzi o cooperative di tassisti, purché praticate a categorie di clienti ben individuate, a seguito di specifici rapporti convenzionali"*. Come indicato dal Comune l'attuale tariffario non prevede nessuna tipologia di scontistica.

Anche in considerazione delle conseguenze che la pandemia ha avuto sugli stili di mobilità degli utenti i cui effetti potrebbero permanere in futuro, ed in coerenza con i criteri consigliati nelle Linee guida (p.to 63), si suggerisce di valutare eventuali esigenze di mobilità per determinate categorie di utenza che potrebbero essere agevolate dall'introduzione di una possibile scontistica.

Al riguardo, si segnala come, in applicazione del principio di cui all'articolo 37, comma 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, in caso di adozione di tali agevolazioni, dovrà permanere la possibilità per i titolari di licenza, e le rispettive organizzazioni associative, di prevedere sconti aggiuntivi rispetto a quelli previsti dal tariffario.

Ulteriori precisazioni

In relazione al tariffario, l'art. 18, comma 10 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 dei Comuni del Comprensorio su una sezione del sito dedicata dove sia reso reperibile anche il Regolamento, e comunque assicurandone un'adeguata visibilità.**

Inoltre, in considerazione sia di quanto esposto in merito ai criteri per la definizione delle tariffe, sia in merito alla necessità che il soggetto pubblico competente esegua un monitoraggio sulla qualità dei servizi di trasporto pubblico non di linea di sua competenza, **è opportuno che i Comuni si attivino per la predisposizione della Carta della qualità dei servizi da tenere aggiornata e da rendere disponibile anche sul sito dell'ente.**

Infine, per una maggiore trasparenza nei confronti degli utenti, si ricorda che, oltre a quanto precedentemente indicato, è necessario che nel nuovo tariffario: siano esplicitate le eventuali tariffe predeterminate; sia precisato se eventuali pedaggi di qualsiasi natura (es: autostrada) siano a carico del cliente; sia esplicitata la modalità di calcolo della tariffa in coerenza con quanto prestabilito dall'art. 13 comma 2 della Legge quadro che prevede una tariffa a base multipla per il servizio urbano e una tariffa a

base chilometrica per il servizio extraurbano.

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, affinché i comuni dell'ambito comprensoriale ottemperino alle prescrizioni ivi contenute, è trasmesso agli enti stessi e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

Torino, 8 settembre 2022

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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