

**Parere alla Città di Ivrea 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 del 3 novembre 2022

premessi che:

- l’Autorità ha ricevuto dalla Città di Ivrea (di seguito, anche: Comune di Ivrea o Comune), con nota prot. n. AOO.c\_e379.04/08/2022.0029100 del 04/08/2022 (acquisita al prot. ART n. 17601/2022 in pari data), la 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;
- 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 5/10/2022 (acquisita al prot. ART n. 20751/2022), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 2/09/2022 (prot. ART n. 18640/2022). Nel corso di tale fase interlocutoria sono stati forniti dati, documenti e informazioni in merito, in particolare, ai seguenti aspetti:
  - o il regolamento vigente e le precedenti delibere di aggiornamento delle tariffe;
  - o la richiesta avanzata dai titolari di licenza taxi in ordine all’aggiornamento tariffario;
  - o la Carta della qualità;
  - o il valore dell’indice FOI preso a riferimento e il relativo periodo temporale di osservazione;
  - o gli esiti dell’eventuale monitoraggio sui dati di domanda e offerta in materia di adeguamento del servizio taxi;
  - o gli esiti delle eventuali consultazioni con gli stakeholder;
- è stato analizzato il vigente Regolamento comunale recante *“Disciplina per il rilascio delle licenze e la vigilanza sull’esercizio dei servizi pubblici non di linea su strada effettuato con autovettura”*, di cui alla Deliberazione del Consiglio comunale di Ivrea n. 76 del 04/10/1999 (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).

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 “[a]l 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.

Nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 4 febbraio 2022 è stata pubblicata 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 gli orientamenti dell'Autorità già espressi nell'Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea, nonché nella 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. 20 del Regolamento prevede che “[i]l servizio di taxi si effettua a richiesta diretta del trasportato o dei trasportati dietro pagamento di un corrispettivo calcolato con tassametro omologato sulla base di tariffe

*determinate dalle competenti autorità amministrative”, specificando<sup>1</sup> che “la tariffa è a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per il servizio extra-urbano” e che “[l]e tariffe sono approvate dal competente organo comunale e possono essere applicate soltanto dopo l’approvazione della Provincia”.*

Il sistema tariffario del Comune è disciplinato attualmente dalla delibera della Giunta comunale n. 164 del 20/09/2012<sup>2</sup>, che ha aggiornato le tariffe taxi previste originariamente dalla delibera della Giunta comunale n. 30 del 1° febbraio 2006. L’aggiornamento tariffario, indicato nelle delibere citate, è stato attuato “sulla base degli indici ISTAT Nazionali dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati”, a seguito di richiesta avanzata dai tassisti esercenti il servizio nella Città di Ivrea<sup>3</sup>.

Il tariffario vigente risulta così articolato: i) scatto alla partenza, tariffa minima, tariffa chilometrica, tariffa oraria di sosta; ii) maggiorazione notturna, tariffa festiva; iii) tariffa bagaglio.

Il procedimento di approvazione delle nuove tariffe proposte nell’ambito della richiesta di parere è stato avviato dal Comune a seguito della sopra citata istanza presentata e sottoscritta dagli esercenti il servizio taxi nel Comune sulla base della constatazione che l’ultimo aggiornamento tariffario risale al 26 ottobre 2012.

Rispetto alle tariffe vigenti risultano le seguenti variazioni: scatto iniziale +13% (da 3,11€ a 3,50€), tariffa minima +12% (da 6,25€ a 7,00€), tariffa chilometrica +13% (da 0,80€ a 0,90€), sosta oraria +12% (da 19,59€ a 22,00€), maggiorazione notturna +11% (da 2,34€ a 2,60€), tariffa festiva +13% (da 3,09€ a 3,50€), tariffa bagaglio +12% (da 0,49 a 0,55€) e risultano comprensive del costo dei pedaggi autostradali.

Il vigente tariffario infine non prevede tariffe predeterminate, né alcuna scontistica.

### **III. Osservazioni**

Preliminarmente si osserva che il Regolamento, adottato in data 4 ottobre 1999, non tiene conto degli sviluppi normativi intervenuti negli ultimi due decenni, ampiamente illustrati in premessa. Si rende pertanto necessario provvedere a adeguare la disciplina del servizio taxi sulla base di criteri da 1 a 4 della lettera m) dell’art. 37, comma 2, del d.l. 201/2011, tenendo conto anche delle Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali approvate dall’Autorità con delibera n. 46/2022 del 23 marzo 2022, previa richiesta di parere all’Autorità ai sensi della sopracitata disposizione normativa.

Ciò premesso e richiamato il procedimento di aggiornamento tariffario illustrato negli atti prodotti dal Comune, l’Autorità esprime le seguenti osservazioni.

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

Occorre premettere che l’aggiornamento tariffario, secondo i meccanismi previsti dalla Linee guida, presuppone una struttura tariffaria rispondente alle indicazioni contenute nei punti da 48 a 59. Ciò posto, in linea generale, la metodologia di aggiornamento tariffario utilizzata dalla Città di Ivrea appare conforme a quanto previsto dal punto 61 delle Linee guida. L’Amministrazione comunale ha calcolato le nuove tariffe applicando correttamente a quelle vigenti, determinate sul dato storico che viene dal Comune di volta in volta periodicamente aggiornato, il coefficiente di rivalutazione ISTAT dell’indice FOI relativo al periodo settembre 2012-marzo 2022, arrotondando, per eccesso al decimale successivo, i risultati ottenuti per determinare gli importi indicati nella richiesta di parere.

Al riguardo, si osserva un aumento percentuale delle singole componenti tariffarie, incluso degli arrotondamenti sopra citati, compreso tra l’11% e il 13%<sup>4</sup> rispetto a quelle vigenti, sostanzialmente in linea

<sup>1</sup> Il Regolamento richiama direttamente l’art. 13, co. 2 della legge 21/1992.

<sup>2</sup> Adottata in attuazione dell’art. 20, co. 3 del vigente Regolamento.

<sup>3</sup> Si tratta dell’istanza di cui al prot. n. 24724 del 4/07/2022 di aggiornamento delle tariffe, sottoscritta da tutti i titolari di licenza taxi della Città di Ivrea.

<sup>4</sup> In assenza degli arrotondamenti effettuati dalla Città di Ivrea, la variazione percentuale ottenuta confrontando le tariffe vigenti alle tariffe aggiornate sarebbe pari al 10,6%.

con la variazione dell'indice ISTAT FOI (senza tabacchi) per il periodo considerato, pari al 10,6%, come riscontrato dagli Uffici.

Al fine di valutare l'entità delle nuove tariffe con realtà simili, non risultando analoghe analisi da parte del Comune, gli Uffici dell'Autorità hanno effettuato alcune simulazioni basate sul criterio della "corsa standard", utilizzando i parametri<sup>5</sup> di cui al punto 54 delle Linee guida, dalle quali è emerso che la corsa standard a tariffe oggetto di aggiornamento della Città di Ivrea 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 turistica<sup>6</sup>.

Purtuttavia, al fine di promuovere il miglioramento qualitativo del servizio offerto è necessario che, in sede di revisione del Regolamento, venga previsto che **la metodologia relativa all'aggiornamento tariffario sia correlata anche alla variazione del livello della qualità del servizio**, documentato, ad esempio, mediante indagini di *customer satisfaction*, e/o risultante in esito a rilevazioni aventi ad oggetto aspetti di qualità erogata del servizio (punto 61 delle Linee guida).

A tal fine, è necessario che venga adottata, quanto prima, la Carta della qualità del servizio<sup>7</sup>, nella quale indicare *standard* di qualità da utilizzare quali parametri di riferimento al fine di misurare il mutamento del livello di qualità del servizio.

Inoltre, l'aggiornamento tariffario dovrebbe tenere conto del principio della sostenibilità in termini di impatto sull'utenza, attraverso, ad esempio, analisi della disponibilità a pagare degli utenti, che risulterà necessariamente diversificata. Peraltro, come previsto dal punto 60 delle Linee guida, l'aggiornamento tariffario deve essere effettuato con una frequenza periodica definita dal soggetto competente, di norma pari a cinque anni, e comunque garantendo il principio di accessibilità delle tariffe. Al riguardo, si rileva come, l'assenza nel Regolamento della procedura di aggiornamento delle tariffe abbia comportato che tutti gli adeguamenti attuati dal Comune siano stati effettuati su iniziativa e con le modalità suggerite dai tassisti esercenti il servizio nel territorio comunale, giusta quanto risulta dalle evidenze documentali ed in particolare dalla delibera comunale n. 30 del 1° febbraio 2006 e dalla delibera comunale n. 164 del 20 settembre 2012<sup>8</sup>.

Premesso ciò, **occorre che il Comune formalizzi la metodologia e la periodicità dell'adeguamento tariffario, tenendo conto della necessità di garantire l'accessibilità del servizio taxi** (punto 60 delle Linee Guida) e dell'obbligo di coinvolgere le associazioni dei consumatori (punto 51 delle Linee Guida) **in sede di aggiornamento del Regolamento**, ferma restando, comunque, la necessità della **previa richiesta di parere all'Autorità, ai sensi di quanto previsto dall'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011 e s.m.i.**

In aggiunta, al fine di garantire una maggiore trasparenza del sistema tariffario e consentire agli utenti di valutarne orientativamente la sostenibilità del relativo costo, **si prescrive di riportare nel tariffario il prezzo teorico di una corsa standard, basata su un tragitto urbano di lunghezza 5 km con 5 minuti di sosta/attesa nel traffico durante il servizio feriale diurno (cfr. punto 54 delle Linee guida), calcolata con le tariffe previste.**

#### **Tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti**

Il tariffario della Città di Ivrea non prevede alcuna tariffa predeterminata 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, che garantisce una maggiore

---

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

<sup>6</sup> 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>.

<sup>7</sup> Si vedano in proposito i punti 82 e 83 delle Linee guida.

<sup>8</sup> Con riguardo all'aggiornamento tariffario oggetto del presente parere, in assenza ad oggi di una procedura formalizzata nel Regolamento di coinvolgimento delle stesse associazioni dei consumatori, il Comune ha trasmesso (nel mese di agosto u.s.) la bozza di delibera di aggiornamento delle tariffe al Codacons e all'Adoc per eventuali informazioni o richieste da parte delle medesime associazioni, le quali non hanno fornito riscontro.

trasparenza del costo del servizio e rappresenta, pertanto, un elemento di maggior tutela del passeggero.

Il punto 67 delle Linee Guida prevede che le tariffe in esame debbano risultare più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a consumo e che, ai fini della fissazione dell'importo di ciascuna tariffa predeterminata, siano effettuate apposite simulazioni.

Al fine di individuare i tragitti per i quali definire tariffe predeterminate occorre rilevare quali siano le tratte più frequentate e i luoghi maggiormente rilevanti o caratteristici del territorio comunale (punto 68 delle Linee guida); a titolo esemplificativo, costituiscono possibili percorsi sui quali prevedere tariffe predeterminate: stazione-ospedale, centro città-stazione ferroviaria, città-aeroporto.

L'istituzione di tariffe predeterminate, inoltre, contribuisce al miglioramento della percezione del servizio da parte dell'utente, sia perché aumenta la trasparenza sul costo che l'utente dovrà sostenere, sia perché comporta un vantaggio economico stante la metodologia stessa con la quale le tariffe predeterminate sono definite (cfr. punto 67 delle Linee guida). È auspicabile che in futuro l'Amministrazione comunale valuti l'introduzione di tali tariffe, adottando la metodologia prevista dalle Linee guida (punti 65-70) per la relativa definizione.

Al fine di consentire al Comune di dotarsi degli strumenti adeguati per valutare la rispondenza dell'offerta di servizio alle effettive esigenze di mobilità nel territorio di competenza e conseguentemente anche l'adeguatezza del sistema tariffario adottato, circostanza ineludibile per un servizio pubblico, si invita il Comune ad attivare un sistema, seppur semplificato, di monitoraggio periodico e sistematico dei dati di domanda e di offerta (cfr. Parte I punti 32-33 e Parte V delle Linee guida), 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, si invita il Comune, in occasione del futuro aggiornamento del Regolamento, ad introdurre specifici obblighi di trasmissione periodica dei dati relativi all'utilizzo del servizio aventi come destinatari i tassisti, le eventuali organizzazioni associative degli stessi, nonché le piattaforme tecnologiche (laddove presenti), nell'ottica di un miglioramento continuo dell'offerta del servizio rispetto alle effettive esigenze di mobilità.

### **Tariffario**

Sebbene all'art. 20, comma 4, del Regolamento vigente sia prevista l'esposizione del tariffario all'interno delle autovetture, il Comune, nelle interlocuzioni citate in premessa, non ha fornito copia del documento che materialmente sarà a disposizione degli utenti all'interno dei taxi e nei luoghi di maggiore interesse. In proposito, si ricorda che il tariffario ha l'obiettivo di garantire una corretta e trasparente pubblicizzazione delle tariffe per cui **si prescrive al Comune di predisporre un tariffario chiaro, sintetico e onnicomprensivo delle tariffe vigenti.**

**In conformità al punto 57 delle Linee guida, si prescrive inoltre che il tariffario venga reso disponibile anche in lingua inglese e pubblicato nei luoghi di maggior interesse turistico della città (es. stazione ferroviaria), nonché in una apposita sezione del sito istituzionale del Comune facilmente accessibile.**

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

In tema di scontistiche, si rileva come la previsione dell'art. 20, comma 5 del Regolamento, ove si stabilisce che, "[q]ualora si riscontrino che non vengono applicate le tariffe deliberate dall'autorità amministrativa competente, si applica la sanzione pecuniaria di cui all'art. 12 del presente Regolamento...", appare eccessivamente rigida e parrebbe vietare l'applicazione di sconti da parte dei singoli tassisti, non essendo peraltro previsti sconti nel tariffario vigente.

In proposito, 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, ferma restando la necessità che l'eventuale offerta di sconti sia adeguatamente pubblicizzata, al fine di produrre dinamiche concorrenziali a vantaggio degli utenti. Pertanto, **si invita il Comune ad aggiornare il Regolamento vigente, tenendo conto di quanto previsto dal punto 50 delle Linee guida.**

L'art. 20 comma 3 (secondo capoverso) del Regolamento prevede inoltre la possibilità di introdurre “[...] *abbonamenti speciali per anziani, studenti, turisti, disabili, sentita la Commissione consultiva di cui all’art. 37*”. Al riguardo risulta che il Comune abbia adottato, con delibera del Consiglio comunale n. 63 del 28/11/2014, il regolamento relativo al “[...] *servizio di trasporto destinato alle persone fisicamente impedito all’utilizzo dei mezzi pubblici e ai ciechi assoluti*”. Tale iniziativa è valutata positivamente in quanto consente una migliore fruizione del servizio da parte di soggetti<sup>9</sup> che incontrerebbero maggiori difficoltà ad avvalersi del TPL di linea. **Si suggerisce pertanto, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili, di introdurre agevolazioni simili anche per altre casistiche, sotto forma di sconti in tariffa o con tariffe dedicate, al fine di agevolare l’utilizzo del servizio taxi (cfr. punto 63 delle Linee guida).**

\*\*\*\*\*

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, affinché la Città di Ivrea ottemperi alle prescrizioni ivi contenute, è trasmesso all’ente stesso e pubblicato sul sito web istituzionale dell’Autorità.

Torino, 3 novembre 2022

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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

---

<sup>9</sup> Il regolamento n. 63 del 28/11/2014 del Comune di Ivrea individua, come beneficiari del servizio, le persone residenti nel Comune stesso che presentino uno o più dei seguenti requisiti: “a) siano affetti da cecità assoluta, comprovata da verbale rilasciato dalla Commissione medica invalidi e ciechi civili competenti per territorio; b) siano affetti da disabilità motoria permanente derivante da invalidità riconosciuta pari o superiore al 74% che comporti inabilità e impossibilità alla deambulazione; c) siano affetti da impossibilità motoria derivante da impedimento fisico riconosciuto con dichiarazione medica”.