

**Parere alla Città Metropolitana di Torino 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, nella seduta del 18 maggio 2023

premesse che:

- nel mese di marzo 2023 gli Uffici dell’Autorità hanno rilevato che la Città metropolitana di Torino, mediante il Decreto del Consigliere delegato n. 63/2023 del 7 marzo 2023, aveva proceduto ad adeguare il servizio taxi, in tema di aggiornamento tariffario;
- l’adeguamento di cui trattasi era avvenuto senza richiedere il parere di cui all’articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge n. 201 del 2011 che è preventivo e obbligatorio nonché rafforzato dalla previsione della lettera n) che consente all’Autorità di adire il TAR Lazio in caso di violazione delle disposizioni contenute nella citata norma;
- con nota prot. ART n. 9904/2023 del 13 aprile 2023 l’Autorità segnalava tale circostanza alla Città Metropolitana, che, con riscontro del giorno seguente, comunicava di aver avviato il procedimento di annullamento in autotutela del predetto Decreto n. 63/2023 di aggiornamento delle tariffe, poi conclusosi con decreto n. 113 del 19 aprile 2023, e che avrebbe proceduto alla redazione di un nuovo Decreto, avendo cura di richiedere il prescritto parere preventivo all’Autorità;
- l’Autorità ha quindi ricevuto dalla Città Metropolitana di Torino, con nota prot. n. 57104/2023 del 20 aprile 2023 (acquisita al prot. ART n. 10949/2023 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 l’Amministrazione ha ulteriormente integrato la documentazione prodotta, con note del 28 aprile 2023 (acquisita al prot. ART n. 12174/2023 in pari data) e del 5 maggio 2023 (acquisita al prot. ART n. 13509/2023 in pari data). Nel corso di tale fase interlocutoria, sono stati forniti dati, documenti e informazioni in merito, in particolare, ai seguenti aspetti:
  - o i criteri di determinazione delle tariffe;
  - o l’adeguamento applicabile alle tariffe predeterminate;
  - o la quantificazione di supplementi e progressioni tariffarie;
  - o l’istituzione del taxi sharing;
  - o gli esiti delle consultazioni con le associazioni di categoria/consumatori;
  - o la composizione delle Commissione consultiva;
- è stato analizzato il vigente Regolamento comunale recante *“Regolamento per la gestione unificata del servizio pubblico taxi nell’area metropolitana torinese”*, approvato con la Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 85-265268 del 21 giugno 2005 e s.m.i. (di seguito: Regolamento), con particolare riferimento alle parti in cui costituisce presupposto del sistema tariffario, nonché il *“Regolamento taxi nell’ambito territoriale dell’aeroporto Sandro Pertini”* (di seguito: Regolamento taxi dell’ambito aeroportuale), in quanto l’adeguamento tariffario è esteso anche all’ambito

territoriale dell'aeroporto di Caselle.

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.

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 il 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] 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 soggetto competente 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.

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.

## II. Osservazioni sull'aggiornamento tariffario - art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del decreto-legge 201/2011

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dall'Amministrazione, 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.

Le tariffe del servizio taxi si applicano nei territori dei comuni dell'Area metropolitana torinese<sup>1</sup> ed in particolare: Beinasco, Collegno, Grugliasco, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Rivoli, San Mauro Torinese, Settimo Torinese, Torino, Venaria Reale. Inoltre, l'applicazione si estende anche ai comuni appartenenti all'ambito territoriale dell'aeroporto Sandro Pertini, per espressa previsione dell'art. 3 del Regolamento taxi dell'ambito aeroportuale: Caselle Torinese, San Francesco al Campo, San Maurizio Torinese.

L'art. 32, comma 1, del Regolamento prevede che *“il servizio taxi si effettua a richiesta diretta del trasportato o dei trasportati dietro pagamento di un corrispettivo calcolato con tassometro omologato, sulla base di tariffe determinate dalla Provincia di Torino, sentita la Commissione consultiva d'area di cui all'art. 5, con il sistema cosiddetto “a tariffa progressiva multipla”, meglio descritto nell'allegato B al [...] regolamento”*. In relazione ai criteri di adeguamento delle tariffe, il successivo comma 2 prevede che *“la parte variabile della tariffa, a decorrere dall'anno 2006, è soggetta a revisione periodica, con cadenza annuale, in funzione del tasso programmato di inflazione, salvo eventuale recupero delle differenze in caso di rilevante scostamento del tasso effettivo di inflazione, previo parere della Commissione di cui all'art. 5 da esprimersi entro il primo trimestre di ciascun anno. Per scostamento rilevante si intende una differenza superiore al 25%”*.

Il sistema tariffario vigente è stato da ultimo aggiornato con il Decreto Sindacale n. 217-4906/2019 del 12 giugno 2019 con il quale sono stati adeguati *“i parametri chilometrici e minutari delle tariffe”* in base all'indice ISTAT FOI (reale) per il periodo dal 1° agosto 2012 al 31 dicembre 2018 e al tasso di inflazione programmata per l'anno 2019.

Il tariffario vigente risulta articolato in una **parte fissa composta da**: i) scatto bandiera (con eventuali supplementi: notturno, festivo, bagaglio, prenotazione telefonica, per passeggeri oltre il quarto); **una parte variabile composta da**: i) parametro base; ii) prima progressione; iii) seconda progressione; iv) progressione di crociera; v) progressione bloccata per corse di andata e ritorno.

---

<sup>1</sup> Art. 1, comma 2, del Regolamento.

Sono, inoltre, previste due “tariffe concordate” (da aeroporto a ZTL centrale e viceversa, e da aeroporto a zona ospedali e viceversa) e un supplemento fisso (dall’aeroporto ai comuni di Caselle, S. Francesco al Campo e S. Maurizio Canavese).

Il procedimento di approvazione delle nuove tariffe proposte nell’ambito della richiesta di parere è stato avviato dalla Città Metropolitana a seguito della richiesta dei rappresentanti delle Organizzazioni sindacali della categoria taxi. Nell’ambito del procedimento, la Commissione Consultiva dell’Area Metropolitana ha conferito ad alcuni membri della Commissione stessa l’incarico di istruire l’adeguamento delle tariffe.

L’aggiornamento, come previsto dall’art. 32 del Regolamento, riguarda la sola parte variabile della tariffa; in particolare, confrontando le tariffe oggetto di approvazione (a seguito degli arrotondamenti) con quelle vigenti, le singole componenti risultano incrementate come segue: parametro base +14,38% (da 1,53€ a 1,75€), prima progressione +12,61% (da 1,11€ a 1,25€), seconda progressione +12,69% (da 1,34€ a 1,51€), progressione di crociera +14,38% (da 1,53€ a 1,75€), progressione bloccata per corse di Andata e Ritorno +12,61% (da 1,11€ a 1,25€). Inoltre, nello schema di atto sottoposto al Parere dell’Autorità si propone l’aggiornamento della tariffa massima, con tassametro acceso, dall’aeroporto di Caselle verso la ZTL con un incremento pari a +11,11% (da 36,00€ a 40,00€) e della tariffa massima, con tassametro acceso, dall’aeroporto di Caselle verso la zona Ospedali con un incremento pari a +14,63% (da 41,00€ a 47,00€).

Il tariffario infine non prevede tariffe agevolate o sconti.

Preliminarmente, si rileva che il Regolamento, la cui ultima modifica risale al 24 settembre 2014, non tiene conto degli sviluppi normativi intervenuti negli ultimi anni, ampiamente illustrati in premessa. Si rende pertanto necessario che l’Amministrazione provveda quanto prima ad avviare il procedimento per 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 degli indirizzi contenuti nelle Linee guida. **L’adozione del regolamento revisionato dovrà avvenire previa richiesta di parere all’Autorità ai sensi della sopracitata disposizione normativa.**

Ciò premesso, l’Autorità esprime le seguenti osservazioni.

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

Occorre preliminarmente osservare 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. **A tal proposito, con riferimento alle singole componenti tariffarie, si segnala che l’incremento delle progressioni dovrebbe essere correlato ad un effettivo aumento dei costi (Punto 62 delle Linee guida). Pertanto, è necessario, quanto meno prima dei prossimi adeguamenti, verificare che la quantificazione delle diverse componenti sia conforme a tale principio.**

Ciò posto, in linea generale, con esclusivo riferimento alla quantificazione dell’incremento tariffario, l’adeguamento appare conforme a quanto previsto dal punto 61 delle Linee guida. L’Amministrazione ha rideterminato le tariffe applicando a quelle vigenti (determinate sul dato storico) il coefficiente di rivalutazione ISTAT dell’indice FOI relativo al periodo 2019-2022 (con il recupero dello scostamento dello 0,7% tra il tasso programmato e il tasso a consuntivo applicato per l’annualità del 2019 nell’ambito del precedente aggiornamento) e per l’anno 2023 il tasso di inflazione programmato rilevato nella Nota di aggiornamento al DEF pari al 4,3%, con arrotondamento ai due decimali e rimodulando i resti tra le varie componenti.

In esito all’applicazione dell’incremento con la metodologia sopra descritta, gli aumenti percentuali delle singole componenti tariffarie, inclusivi degli arrotondamenti sopra citati, oscillano tra il 12% e il 15%<sup>2</sup> circa (in funzione degli arrotondamenti operati) rispetto a quelle vigenti: tali aumenti percentuali, tenendo conto

---

<sup>2</sup> Variazione dovuta agli arrotondamenti effettuati a seguito dell’applicazione della percentuale di adeguamento calcolata dalla Città Metropolitana del 13,3% su tutte le componenti tariffarie.

che l'incremento riguarda la sola parte variabile della tariffa, appaiono mediamente in linea con la variazione dell'indice ISTAT FOI (senza tabacchi) per il periodo considerato, pari al 13,3%, calcolato come sopra indicato. Pertanto, l'adeguamento tariffario proposto appare adeguato.

Tuttavia, si rendono necessarie alcune considerazioni ulteriori riguardo alla metodologia prevista dal Regolamento anche tenuto conto di quanto indicato nelle Linee guida, in previsione del futuro aggiornamento dello stesso che, si auspica, potrà essere adottato prima del prossimo aggiornamento tariffario.

Si è ritenuto importante formulare una serie di prescrizioni/raccomandazioni che conducano la Città metropolitana ad aggiornare il Regolamento (la cui ultima modifica risale al 2014), in modo da rendere il sistema tariffario, attraverso una sua revisione complessiva, maggiormente rispondente al principio di orientamento ai costi, declinato nelle citate Linee guida, auspicandone l'adozione prima del prossimo aggiornamento tariffario.

Tale metodologia, infatti, prevede un aggiornamento annuale sulla base del tasso di inflazione programmato con un meccanismo correttivo (recupero delle differenze rispetto al tasso effettivo) in caso di scostamenti rilevanti (superiori al 25%) da applicare nell'ambito del successivo aggiornamento tariffario: tale sistema presuppone che l'adeguamento avvenga annualmente e mira ad allineare tempestivamente all'incremento del costo della vita le tariffe del servizio, nonché a un altrettanto tempestivo recupero nel caso di uno scostamento rilevante tra il tasso effettivo e quello programmato. Tuttavia, in proposito le LG al punto 61, prevedono che l'aggiornamento tariffario avvenga *“con frequenza definita dal SC e indicata nel Regolamento, di norma pari a cinque anni e comunque individuata tenendo conto della necessità di garantire il principio di accessibilità del servizio taxi”*. Ciò detto, pertanto, **con riferimento alla frequenza dell'aggiornamento è auspicabile una rivalutazione da parte dell'Amministrazione e conseguentemente, nel caso in cui si adotti una frequenza pluriennale sulla scorta delle previsioni delle LG, una revisione anche del tasso di inflazione applicabile, limitandola ai tassi effettivi risultanti degli indici ISTAT FOI**. L'utilizzo del tasso programmato, infatti, rischierebbe di prolungare per diversi anni gli eventuali effetti dovuti agli scostamenti tra i tassi previsionali ed effettivi quantificati a consuntivo dall'ISTAT per l'annualità di riferimento. **Inoltre, si ritiene che anche l'applicazione degli arrotondamenti debba rispondere, in quanto parte della metodologia di calcolo, a criteri predeterminati applicati uniformemente a tutte le componenti della tariffa e a tutti gli adeguamenti**. L'accordo in sede di Commissione consultiva sulla redistribuzione dei resti dell'arrotondamento operato su alcune componenti a compensazione di altre, non pare fondato su un criterio metodologico, né giustificato con adeguate motivazioni di carattere tecnico-economico. **È necessario, pertanto, optare per un criterio da specificare nell'atto di approvazione dell'adeguamento tariffario da applicare uniformemente a tutti gli arrotondamenti**.

Inoltre, in riferimento al sistema tariffario attualmente vigente, nel corso delle interlocuzioni con l'Amministrazione si è appreso che i valori teorici preesistenti sui quali si innesta la metodologia di aggiornamento non sono stati oggetto di un'apposita istruttoria tesa a valutare la sostenibilità per l'utenza caratteristica del servizio taxi nel bacino considerato, della quale va considerata anche la disponibilità a pagare, necessariamente differenziata per tipologie di utenti. La rilevanza di questo aspetto emerge con tutta evidenza dalla “funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea” attribuita al servizio taxi dall'art. 1, comma 1, della legge 21/1992, nonché dalla corrispondente previsione dell'art. 1, comma 2, della l.r. Piemonte n. 24/1995. Inoltre, la stessa qualificazione del servizio taxi quale servizio pubblico da cui deriva la necessità che siano assicurati determinati principi – tra i quali si annoverano il principio di universalità (i gestori dei servizi pubblici devono offrire prestazioni anche a fasce di clienti e in aree territoriali non convenienti), il principio di accessibilità dei prezzi, il principio del riconoscimento di un margine ragionevole di utile per il gestore del servizio<sup>3</sup> – confermano ulteriormente la rilevanza di tale aspetto. Le tariffe devono quindi essere quantificate bilanciando l'esigenza dei titolari di licenza di conseguire un ragionevole profitto e l'esigenza delle diverse categorie di utenza di poter usufruire dei servizi a costi

---

<sup>3</sup> In tal senso Consiglio di Stato sez. I, 7 maggio 2019, n. 1389.



accessibili. Pertanto, è opportuno che l'Amministrazione effettui nel prossimo futuro appositi approfondimenti finalizzati a verificare l'effettivo grado di accessibilità del servizio anche tramite analisi di disponibilità a pagare degli utenti, opportunamente suddivisi in più categorie (Punto 49 delle Linee Guida). Sull'adeguamento tariffario, inoltre, il Punto 61 delle Linee Guida prevede che, oltre al meccanismo di rivalutazione monetaria già descritto (che dovrebbe comunque costituire il limite massimo dell'adeguamento proprio in base al principio di garantire la più ampia accessibilità al servizio), l'adeguamento delle tariffe, soprattutto nel caso delle città o bacini comprensoriali delle dimensioni di quello in argomento, può essere correlato anche al mutamento del livello di 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, riservando una quota dell'incremento tariffario massimo, determinato sulla base della rivalutazione delle tariffe all'inflazione, all'incremento qualitativo effettivamente rilevato dal soggetto competente (ad es. con il riconoscimento dell'80% dell'adeguamento inflattivo e del residuo 20% esclusivamente in caso di raggiungimento di specifici indicatori qualitativi). **Pertanto, al fine di promuovere il miglioramento qualitativo del servizio offerto, l'Amministrazione in sede di revisione del Regolamento, dovrà opportunamente prevedere che la metodologia relativa all'aggiornamento tariffario sia correlata anche alla variazione del livello della qualità del servizio.**

A tal fine, si suggerisce di procedere, quanto prima, ad avviare la procedura di adozione della Carta della qualità del servizio<sup>4</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. A tal proposito si rimanda ai punti 80 e 81 delle Linee Guida.

### **Tariffe differenziate per categorie di utenti**

Relativamente al tema delle riduzioni tariffarie, si rammenta il principio di "*consentire una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe*" fissato dall'articolo 37, comma 2, lettera m), numero 3), del d.l. 201/2011, dal quale discende che le tariffe stabilite per via amministrativa non siano da intendersi come importi fissi, ma come importi massimi; ne deriva che il prezzo del servizio è liberamente suscettibile di riduzione. A tal proposito, si valuta positivamente quanto stabilito dall'art. 33 del Regolamento che consente sia la stipulazione di convenzioni con soggetti pubblici e privati, sia la possibilità per i titolari di licenza di proporre tariffe "*comunque non superiori a quanto definibile a tassametro*". Tuttavia, non sono previsti strutturalmente sconti in tariffa correlati a specifiche casistiche, quali quelle riportate nel Punto 63 delle Linee guida. Sul tema generale degli sconti, in particolare nei confronti di specifiche fasce di popolazione (a titolo esemplificativo, ma non esaustivo: persone a mobilità ridotta, donne sole in orario serale o accompagnate da minori, anziani), **si ritiene opportuno che l'Amministrazione ne valuti l'introduzione.** Le agevolazioni e gli sconti citati, infatti, consentono di ampliare la possibilità di accedere al servizio da parte di determinate tipologie di utenti e rispondono in pieno ai principi che devono regolare i servizi pubblici. I relativi oneri devono essere considerati nell'ambito della costruzione del sistema tariffario nel suo complesso e la loro introduzione può essere limitata nel caso in cui possano incidere in maniera significativa sugli introiti dei titolari di licenza rendendo le tariffe non più remunerative, avendo operato opportune verifiche sulla reale remuneratività delle stesse.

### **Composizione della Commissione consultiva**

Relativamente alla Commissione consultiva, l'attuale composizione, disciplinata dall'art. 6 del Regolamento prevede, opportunamente, un'adeguata rappresentanza degli enti appartenenti al bacino territoriale di riferimento, ma il peso della rappresentanza delle associazioni di categoria (un rappresentante designato da ognuna delle organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale, un rappresentante designato da ognuna delle associazioni degli artigiani di categoria maggiormente

---

<sup>4</sup> Si vedano in proposito i punti 82 e 83 delle Linee guida.

rappresentative a livello nazionale, un rappresentante designato da ognuna delle organizzazioni cooperative di categoria (maggiormente rappresentative a livello nazionale) non risulta proporzionato rispetto al peso della rappresentanza degli utenti (un unico rappresentante designato dalle associazioni dei consumatori di cui alla Legge Regionale 12 luglio 1994, n. 23). In particolare, dalla documentazione acquisita nella fase interlocutoria con l'Amministrazione è emerso che con il Decreto della Sindaca Metropolitana N. DCRS 38 del 15 aprile 2021 sono stati nominati 6 rappresentanti per gli enti locali dell'area, 17 rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali, Cooperative e Associazioni degli artigiani della categoria e un solo rappresentante delle associazioni di consumatori. **Si segnala la necessità che l'Amministrazione, nell'ambito della futura revisione delle disposizioni regolamentari, provveda alla revisione della composizione della Commissione consultiva in modo da assicurare un'adeguata e bilanciata presenza di ciascuna delle componenti, secondo le previsioni dell'art. 4, comma 4, della legge 21/1992, anche in relazione alle funzioni consultive sui temi tariffari.**

### **Tariffe predeterminate e sistema di monitoraggio**

Il tariffario dell'Area metropolitana di Torino prevede due tariffe predeterminate con destinazione l'Aeroporto e origine in specifiche aree della Città di Torino che l'Amministrazione ha adottato nella forma della tariffa massima garantita (Punto 65 e successivi delle Linee Guida).

Le tariffe predeterminate costituiscono per l'utente un chiaro elemento di trasparenza, definendo un costo prestabilito, omnicomprensivo ed invariabile per determinate coppie Origine-Destinazione, che garantisce una maggiore 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. Inoltre, tali tariffe, secondo le previsioni del punto 69 delle Linee guida devono essere: a) riferite ad una corsa per una specifica O-D; b) comprensive di tutti i supplementi, sconti o riduzioni; c) di tipo reciproco (ovvero devono essere previste sia in andata che in ritorno e con il medesimo importo sia per la tratta di andata che per quella di ritorno); d) portate a conoscenza degli utenti attraverso il tariffario.

L'Amministrazione deve garantire che le tariffe predeterminate introdotte rispondano ai requisiti sopra elencati e pertanto nell'ambito dei futuri procedimenti di revisione del Regolamento e di adeguamento tariffari dovranno essere adottate le seguenti indicazioni.

**Innanzitutto, si invita a rivalutare l'applicazione dei supplementi alle tariffe predeterminate attualmente prevista nell'ambito della Deliberazione della Giunta Provinciale n. 42-2290 del 29/01/2013, riallineandone la disciplina alle Linee guida e apportando le modifiche necessarie allo schema di tariffario.**

Nell'ambito della proposta di adeguamento tariffario è previsto anche l'aggiornamento dell'intero ammontare di tali tariffe predeterminate con le medesime modalità previste per le componenti tariffarie variabili. Tale circostanza, non totalmente in linea con l'oggetto degli adeguamenti tariffari individuati dal Regolamento (la sola parte variabile della tariffa), parrebbe condurre ad una progressiva erosione della convenienza per gli utenti di tali tariffe, in quanto all'aggiornamento dell'intero ammontare delle stesse corrisponde un aggiornamento parziale (della sola parte variabile) delle tariffe a tassometro.

**Al riguardo è altresì necessario che l'Amministrazione provveda a effettuare un apposito monitoraggio al fine di rilevare l'effettiva applicazione della tariffa predeterminata rispetto alla corrispondente tariffa a consumo risultante dal tassometro a fine corsa. Inoltre, in un arco temporale compatibile con la periodicità dell'aggiornamento tariffario adottata, è necessario che l'Amministrazione applichi la metodologia prevista al Punto 67 delle Linee Guida, effettuando apposite simulazioni in differenti giorni (festivi/feriali) e fasce orarie (di punta e di morbida), per confermare l'adeguatezza delle tariffe predeterminate.**



Al fine di consentire all'Amministrazione 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 ad attivare un sistema 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 dovrà valutare anche l'introduzione di 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, nell'ottica di un miglioramento continuo dell'offerta del servizio rispetto alle effettive esigenze di mobilità.**

### **Tariffe taxi sharing (o taxi collettivo) e tariffa sperimentale ZTL centrale**

Il punto 24 delle Linee guida disciplina la modalità condivisa, "taxi sharing", specificando che da un lato consente di ottimizzare l'utilizzo del parco autovetture taxi, con conseguente decongestionamento del traffico veicolare e connessi benefici in termini di sostenibilità ambientale; dall'altro, consente di condividere e, di conseguenza, di ridurre i costi a carico dei singoli passeggeri, incentivando l'uso del servizio da parte degli utenti. L'Amministrazione aveva avviato in passato (anni 2013-2014) due sperimentazioni della durata di sei mesi in merito a tale tipologia di servizio che attualmente, secondo le risultanze delle interlocuzioni con l'Amministrazione, non risultano più attive. **Essendo trascorso ormai quasi un decennio da tali iniziative ed essendo nel frattempo profondamente mutato il comportamento degli utenti, anche in relazione all'utilizzo delle (evolute) tecnologie digitali, l'Amministrazione potrebbe valutare la riattivazione della modalità condivisa in via sperimentale al fine di verificarne gli effetti e il grado di gradimento/utilizzo da parte dell'utenza. A tal fine, nel caso in cui l'Amministrazione decidesse di procedere in tal senso, dovrebbe, oltre a introdurre un'apposita tariffa *sharing*, monitorarne l'utilizzo attraverso la rilevazione dei dati sul campo, in modo da acquisire gli elementi necessari per le successive valutazioni circa il mantenimento di tale modalità di effettuazione del servizio.**

A tal proposito, inoltre, **in relazione alla tariffa recentemente introdotta con il Decreto del Consigliere delegato n. 93 del 5 aprile 2023 per le corse all'interno della ZTL centrale, ricomprendendo anche Piazza Vittorio Veneto, che sarà attiva dal 2 maggio al 31 luglio 2023, si raccomanda di provvedere a raccogliere i dati sull'effettivo utilizzo del servizio, necessari alle opportune valutazioni dell'Amministrazione circa il mantenimento in via strutturale o l'eliminazione di tale opzione tariffaria.**

### **Contenuto e pubblicizzazione del tariffario**

In relazione al tariffario, il documento mediante il quale si pubblicizzano le tariffe del servizio, l'art. 32, comma 3, del Regolamento opportunamente stabilisce che *"Il tariffario scritto in lingua italiana, inglese, francese e tedesca, e vidimato dal competente ufficio del Comune di Torino, deve essere esposto all'interno delle autovetture in modo ben visibile agli utenti. È data facoltà di apporre anche all'esterno un estratto del tariffario vidimato"*. Al riguardo **le Linee Guida forniscono una serie di indicazioni utili ai fini di incrementare la trasparenza dei costi del servizio per gli utenti che ineriscono proprio alla necessità che il tariffario sia chiaro, sintetico e onnicomprensivo di tutte le componenti tariffarie vigenti. In particolare, riguardo al contenuto si segnalano: i) la necessità che nel tariffario sia precisato se eventuali pedaggi (es. autostrada) compresi nel tragitto della corsa, debbano essere a carico del cliente (Punto 53 delle Linee Guida); ii) sia indicato il costo della corsa standard per 1 persona priva di bagagli, basata su un tragitto urbano di lunghezza 5 km con 5 minuti di sosta/attesa nel traffico durante il servizio feriale diurno (Punto 54 delle**

**Linee Guida).** Inoltre, devono essere riportate le mappe con l'individuazione delle aree cui si applicano le tariffe predeterminate che devono risultare leggibili e facilmente comprensibili all'utente.

Riguardo alla pubblicizzazione del tariffario si rammenta che, come previsto dal punto 57 delle Linee guida, è necessario che sia reso disponibile (oltre che all'interno di ciascun taxi come già previsto dall'art. 32, comma 3 del Regolamento), presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio quali, a titolo esemplificativo: stazioni ferroviarie, autostazioni, aeroporti, ospedali, tribunali, poli fieristici, uffici di informazione turistica, posteggi taxi e principali luoghi turistici. Inoltre, il tariffario deve essere pubblicato sul sito istituzionale dei comuni appartenenti al bacino comprensoriale del servizio taxi (inclusi i comuni dell'ambito territoriale dell'aeroporto Sandro Pertini cui è estesa l'applicazione delle tariffe).

A tal proposito, si segnala la necessità che la sezione attualmente dedicata al servizio sul sito istituzionale della Città Metropolitana sia resa maggiormente fruibile all'utente medio. Occorre al tal fine prevedere due distinte sezioni: una dedicata ai titolari di licenza, ove saranno pubblicati tutti gli atti amministrativi vigenti e attinenti al servizio; una dedicata agli utenti dove saranno pubblicate solo le informazioni essenziali di interesse dell'utenza ed in particolare il Regolamento del servizio e l'ultimo tariffario approvato (nel formato reso disponibile anche all'interno delle vetture). Si suggerisce, inoltre, con la finalità di consentire agli utenti di stimare, con un accettabile grado di approssimazione, la spesa di una corsa taxi, che nella sezione dedicata all'utenza sia pubblicata la spesa media (anche come intervallo di variazione) relativa a corse taxi per collegamenti tra punti strategici (ad esempio, tragitti tra stazioni e ospedali, tra aeroporto e stazioni, tra centro storico e centro fieristico), non già oggetto di tariffe predeterminate, che potranno costituire parametri di riferimento per gli utenti, utilizzabili per acquisire un'indicazione di massima della presunta spesa del servizio (si invita in proposito a prendere visione di quanto previsto dal Punto 58 delle Linee Guida).

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, è pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità ed è trasmesso alla Città Metropolitana di Torino, con l'invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 18 maggio 2023

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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