

Parere al Comune di Trento 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 3 agosto 2023

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Trento (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 148390 del 18/05/2023 (acquisita al prot. ART n. 16034/2023 in pari data), la richiesta di parere preventivo 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, 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 04/07/2023 (acquisita al prot. ART n. 25954/2023), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 13/06/2023 (prot. ART n. 21298/2023). La fase interlocutoria ha riguardato i seguenti aspetti:
 - o le simulazioni necessarie alla predisposizione delle tariffe predeterminate;
 - o le tariffe fuori tassametro con particolare riferimento alle componenti tariffarie “scatti successivi” e “tariffa 3 (sobborghi collinari e tratte extraurbane)”;
- è stato analizzato il vigente “*Regolamento comunale per il servizio taxi*”, di cui alla Deliberazione del Consiglio Comunale di Trento n. 53 del 6 aprile 2016 (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.

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]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 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"*.

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, osserva quanto segue in tema di aggiornamento tariffario.

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

Preliminarmente, si rileva che il Regolamento non tiene conto degli sviluppi normativi intervenuti negli ultimi anni, soprattutto in materia di innovazione tecnologica applicata al servizio taxi, ampiamente illustrati in premessa. **Si rende pertanto necessario provvedere ad adeguare, quanto prima, la disciplina del servizio taxi sulla base dei 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.

L'art. 29 comma 2 del Regolamento, riprendendo quanto indicato dall'art. 13, comma 2 della legge quadro, prevede che *“La tariffa è a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per il servizio extraurbano”*; il comma 1 dell'articolo del Regolamento sopra citato prevede inoltre che *“La Giunta comunale, sentita la Commissione di cui all'articolo 3 — id est la Commissione consultiva e di concorso —, stabilisce le tariffe ovvero i limiti minimi e massimi per la prestazione del servizio taxi, nonché le condizioni di trasporto. La tariffa potrà essere aggiornata annualmente secondo gli indici ISTAT. Al fine di favorire l'uso del servizio di taxi potrà essere introdotta la taxi card prepagata con relativa riduzione dei costi per l'utente”*.

Il sistema tariffario del Comune è disciplinato attualmente dalla delibera della Giunta comunale n. 37 del 28/02/2022, che ha aggiornato le tariffe taxi previste dalla delibera della Giunta comunale n. 137 del 23 giugno 2014. Nelle delibere citate, l'aggiornamento è stato effettuato applicando alle tariffe vigenti l'adeguamento periodico dei valori monetari misurato dall'indice dei prezzi al consumo di operari e impiegati (FOI) senza tabacchi.

Il tariffario vigente presenta tre tariffe a base multipla, la tariffa per la corsa minima, una serie di supplementi e 6 tariffe predeterminate. La **Tariffa 1** e la **Tariffa 2** (tariffa da luogo di chiamata) entrambe applicabili a tratte fino a 10 km, prevedono un costo chilometrico pari a € 1,20 e a tempo pari a € 28,57 l'ora. Per la prima, lo scatto iniziale è di € 3,80; per la seconda, il costo per il prelevamento del cliente dal luogo di chiamata è compreso tra un minimo di € 3,80 e un massimo di € 6,60. La **Tariffa 3** (con attivazione automatica dal 10° km) reca un costo chilometrico pari a € 2,00 e a tempo pari € 28,57 l'ora. Sono poi presenti la **corsa minima** con un costo pari a € 6,60 e i seguenti **supplementi**: i) bagaglio a collo pari a € 0,60; ii) sci pari a € 1,70; iii) cani (escluso cani per non vedenti) pari a € 1,70; iv) bicicletta pari a € 1,70; v) notturno e festivo (non

cumulabili) pari a € 2,60; vi) supplemento zone collinari pari ad € 2,00¹; vii) supplementi più di 4 persone + 20% sull'importo a fine corsa. Inoltre, sono presenti le seguenti **tariffe predeterminate** con partenza dalla stazione ferroviaria di Trento con le relative destinazioni: Candriai pari a € 33,00; Vaneze pari ad € 43,60; Vason pari ad € 55,30; Viote pari ad € 58,50; Norge pari ad € 50,00; Maranza pari ad € 35,00.

Il procedimento di approvazione delle nuove tariffe proposte nell'ambito della richiesta di parere è stato avviato dal Comune a seguito di richiesta dei rappresentanti di categoria, tramite l'Associazione Artigiani della Provincia autonoma di Trento, nella quale viene formulata una proposta di aumento delle tariffe attualmente in vigore, nonché: a) la riformulazione della tariffa relativamente ai sobborghi e alle aree extraurbane (tariffa 3); b) l'eliminazione della tariffa scatti oltre i 10 km; c) l'aggiornamento di alcune tariffe.

Rispetto alle tariffe vigenti così come riportate risultano pertanto le seguenti variazioni:

- tariffa 1: i) scatto d'apertura da piazzola taxi pari a € 4,20m, ii) scatti successivi pari a € 1,30 al km e/o € 31,80 l'ora;
- tariffa massima su luogo di chiamata pari a € 7,40;
- tariffa 3 (attivazione per sobborghi collinari e tratte extraurbane): scatti successivi pari ad € 2,20 al km e/o € 31,80 l'ora;
- corsa minima pari a € 7,40;
- sosta oraria pari a € 31,80;
- supplementi: i) bicicletta pari ad € 1,90, ii) notturno e festivo (non cumulabili) pari a € 2,90, mentre i supplementi bagaglio a collo, sci, cani (escluso cani per non vedenti) e il supplemento per più di 4 persone non hanno subito variazioni;
- tariffe predeterminate in misura fissa, per tratta con partenza dalla stazione ferroviaria di Trento² per le seguenti destinazioni: Candriai pari a € 36; Vaneze pari ad € 48; Vason pari ad € 60; Viote pari ad € 65; Norge pari ad € 55; Maranza pari ad € 40.

Dal confronto del sistema tariffario vigente con il nuovo schema proposto, emerge come, oltre ad aggiornare tutti gli importi per tener conto dell'inflazione del periodo dicembre 2021-dicembre 2022, il Comune abbia intenzione di trasformare la vigente tariffa 3 (attivazione automatica dal 10° km), in tariffa per sobborghi collinari e tratte extraurbane a base multipla, determinata sia dal costo chilometrico di € 2,20 al Km sia dal costo orario pari ad € 31,80 l'ora.

II.1 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 ivi contenute ai punti da 48 a 59, con particolare riferimento ai principi di orientamento al costo e sostenibilità del costo per l'utenza. Pertanto, **è necessario che il Comune, quanto meno prima dei prossimi adeguamenti successivi a quello proposto, verifichi la rispondenza della struttura tariffaria ai principi delle linee guida e la conformità dell'adeguamento proposto all'effettivo aumento dei costi.**

¹ Applicabile per le seguenti destinazioni: località S. Nicolò, Bindesi, Valsorda, Cimirlo, Montevaccino, Sardagna, Gardolo di Mezzo, Rifugio Campel, Villa Margon.

² Come nota precedente.

Non risultando apposite analisi da parte del Comune, al fine di valutare il livello delle tariffe vigenti in raffronto con realtà simili, gli Uffici dell'Autorità hanno effettuato alcune simulazioni basate sul criterio della "corsa standard", utilizzando i parametri³ di cui al punto 54 delle Linee guida, dalle quali è emerso che la corsa standard (senza prenotazione) a tariffe vigenti del Comune di Trento risulta in linea con il prezzo medio della corsa standard di Comuni nazionali con popolazione residente compresa tra i 100.000 e i 150.000 abitanti, che presentano la stessa vocazione turistica⁴. A seguito dell'adeguamento proposto il valore si attesterebbe su un livello leggermente superiore rispetto alla media del campione considerato⁵.

Con riferimento alla struttura tariffaria, il Comune di Trento, in premessa alla richiesta di parere, ha dichiarato di avervi apportato modifiche su richiesta dei rappresentanti di categoria, in particolare riformulando la Tariffa 3. Il vigente Tariffario prevede che quest'ultima sia attivata automaticamente al raggiungimento del 10° km e nel caso in cui la destinazione sia uno dei sobborghi collinari (ne sono individuati 9) si applichi un supplemento di € 2,00, mentre nel nuovo schema tariffario l'attivazione avverrebbe sin dall'inizio della corsa nel caso in cui l'utente del servizio abbia come destinazione finale uno dei sobborghi collinari (il cui elenco verrebbe esteso a ben 48 località) oppure una tratta extraurbana.

La nuova Tariffa 3, prevedendo un costo chilometrico pari a € 2,20 e un costo orario pari a € 31,80, determina, per la parte chilometrica, un incremento nettamente superiore alla rivalutazione ISTAT per le corse fino a 10 km⁶.

Inoltre, la determinazione di tale nuova tariffa parrebbe essere basata sul recepimento della richiesta delle associazioni di categoria, che hanno ritenuto la proposta *"maggiormente rispondente, rispetto alla maggiorazione fissa, all'impegno di tempo e mezzi richiesto per detti servizi"*, ma non risulta supportata da dati quantitativi né dall'effettuazione di analisi a tale riguardo. Pertanto, non vi sono elementi valutabili riguardo all'adeguatezza della nuova tariffa in relazione ai costi di produzione del servizio che giustifichino un incremento superiore all'adeguamento effettuato solo sulla base dell'indice di rivalutazione ISTAT, con possibile incidenza negativa sull'accessibilità del servizio. Al riguardo, nel processo di determinazione delle tariffe, il punto 48 delle Linee guida prevede che i soggetti competenti debbano tenere conto del *"criterio dell'orientamento al costo di produzione del servizio (comprendente sia i costi operativi che quelli di capitale, come, a titolo esemplificativo, i costi del carburante, di manutenzione veicolo, di assicurazione, di ammortamento del costo del veicolo e inclusivo anche del costo del lavoro di tipo autonomo prestato dal titolare di licenza), che costituisce criterio alla base della struttura tariffaria dei servizi pubblici, acquisendo a tale scopo dai soggetti che ne hanno la disponibilità (titolari di licenza, organismi associativi, piattaforme di intermediazione ecc.) tutti i dati, anche economici, necessari, nel rispetto delle norme in materia di tutela dei dati personali"*. Inoltre, occorre tenere conto del principio della sostenibilità in termini di impatto sull'utenza, considerando la disponibilità a pagare degli utenti, necessariamente differenziata per tipologie di utenza

³ 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.

⁴ 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>.

⁵ Il prezzo della corsa standard calcolato con le tariffe adeguate all'indice ISTAT FOI proposte dal Comune di Trento sarebbe di € 13,35 su una media di € 12,18 relativa a 9 comuni con caratteristiche comparabili.

⁶ Dalle simulazioni effettuate dagli Uffici in relazione a corse con partenza dalla stazione ferroviaria e con destinazione sobborghi collinari (Gardolo di Mezzo, Sardagna, Bindesi Montevaccino, Gazzadina) con un tempo di attesa nel traffico di 5 minuti in orario feriale diurno, risultano incrementi, rispetto all'attuale tariffazione aggiornata all'indice ISTAT (11,30%), oscillanti tra il 19,9% e il 28,8%.

(punto 49 delle Linee guida). Allo stesso modo, il punto 61 delle Linee guida, in relazione alla previsione di supplementi tariffari stabilisce la necessità che gli stessi siano *“correlati ad un oggettivo aumento di costi o ad un maggiore livello di prestazione del servizio”*. 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 servizio⁷ – conferma 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 accessibili.

Infine, la nuova Tariffa 3, applicabile alle tratte extraurbane, prevedendo la tariffazione anche su base oraria, non appare in linea con quanto previsto dall’art. 13, comma 2 della legge n. 21/1992, che prevede esclusivamente la tariffazione chilometrica per il servizio extra-urbano.

Si prescrive, pertanto, al Comune di svolgere delle analisi finalizzate a stabilire il livello della nuova tariffa 3 secondo le indicazioni del punto 48 delle Linee guida, valutando di mantenere l’attuale configurazione della tariffa (aggiornando solo i relativi importi con la rivalutazione) sino all’esito delle analisi da svolgere. Qualora tale esito conduca l’Amministrazione alla decisione di introdurre la nuova tariffa, occorre che si tenga adeguatamente conto del principio di accessibilità del servizio da parte degli utenti, anche con apposite analisi sulla disponibilità a pagare (punto 49 delle Linee guida), adottando la tariffazione *“a base chilometrica per il servizio extra urbano”* prevista dall’art. 13, comma 2, della legge n. 21/1992.

Riguardo ai rimanenti elementi tariffari, fermo restando quanto sopra osservato circa l’esigenza che la struttura tariffaria sia rispondente alle indicazioni contenute nelle Linee guida ai punti da 48 a 59, con particolare riferimento ai principi di orientamento al costo e sostenibilità del costo per l’utenza, si osserva che la metodologia di aggiornamento utilizzata dal Comune di Trento appare conforme a quanto previsto dal punto 61 delle Linee guida. L’Amministrazione comunale ha infatti adeguato l’importo delle tariffe applicando a quello attuale il coefficiente di rivalutazione ISTAT dell’indice FOI senza tabacchi relativo al periodo dicembre 2021 - dicembre 2022, pari a 11,30%, arrotondando i risultati ottenuti alla prima cifra decimale⁸. A tal proposito **si invita a specificare il criterio utilizzato per l’arrotondamento nel provvedimento di approvazione delle tariffe, applicandolo uniformemente a tutte le singole componenti tariffarie.**

In merito alla frequenza dell’adeguamento tariffario, il Regolamento prevede all’art. 29, comma 1 che *“La Giunta comunale, sentita la Commissione di cui all’articolo 3, stabilisce le tariffe ovvero i limiti minimi e massimi per la prestazione del servizio taxi, nonché le condizioni di trasporto. La tariffa potrà essere aggiornata annualmente secondo gli indici ISTAT.”*

Sebbene la metodologia di aggiornamento appena descritta appaia conforme alle Linee Guida, **si ritiene in ogni caso opportuno, in aderenza al principio di accessibilità delle tariffe, che il Comune preveda, nel Regolamento, una frequenza di aggiornamento superiore all’annualità. Al riguardo il punto 60 delle Linee guida prevede, infatti, che *“Le tariffe sono soggette ad aggiornamento periodico, con frequenza definita***

⁷ In tal senso Consiglio di Stato sez. I, 7 maggio 2019, n. 1389.

⁸ A seguito dell’arrotondamento la variazione è compresa tra l’11,30% e il 12,12%. Inoltre, i supplementi relativi al bagaglio, al trasporto sci e al trasporto cani non hanno subito variazioni rimanendo confermati gli importi attualmente vigenti.

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”.

Inoltre, **il Comune potrebbe valutare l’opportunità di riservare una quota dell’aggiornamento tariffario secondo gli indici ISTAT** (che in assenza di approfondimenti sulla variazione dei costi di produzione del servizio e di analisi sulla disponibilità a pagare degli utenti dovrebbe essere considerato un limite massimo) **alla variazione del livello di qualità del servizio stesso** (ad es. con il riconoscimento dell’80% dell’adeguamento inflattivo e del residuo 20% esclusivamente in caso di raggiungimento di specifici indicatori qualitativi), 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), nell’ambito della quale siano indicati standard di qualità da utilizzare quali parametri di riferimento al fine di misurare il mutamento del livello di qualità del servizio.

II.2 Tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti

Il nuovo tariffario conferma le tariffe predeterminate già vigenti: i) stazione ferroviaria a Candriai; ii) stazione ferroviaria a Vaneze; iii) stazione ferroviaria a Vason; iv) stazione ferroviaria a Viote; v) stazione ferroviaria a Norge; vi) stazione ferroviaria a Maranza. I relativi importi sono stati aggiornati secondo l’indice ISTAT come sopra descritto. In questo caso l’Amministrazione ha optato per un arrotondamento all’unità di euro, diversamente da quanto fatto per l’adeguamento dei singoli elementi tariffari (arrotondati alla prima cifra decimale). **A tal proposito si invita, anche in questo caso, a specificare il criterio utilizzato per l’arrotondamento nel provvedimento di approvazione delle tariffe applicandolo uniformemente a tutte le tariffe predeterminate.**

Si evidenzia, inoltre, che le tariffe predeterminate costituiscono per l’utente un chiaro elemento di trasparenza, definendo un costo prestabilito, omnicomprensivo e invariabile per determinati percorsi, che garantisce una maggiore trasparenza del costo del servizio e rappresenta, pertanto, un elemento di maggior tutela del passeggero. **A tal proposito si prescrive di specificare nel tariffario che le tariffe predeterminate sono comprensive di tutti i supplementi, sconti e riduzioni e che sono di tipo reciproco, ossia previste sia in andata che in ritorno e con il medesimo importo sia per la tratta di andata che per quella di ritorno (punto 69, lett. b) e c) delle Linee guida).**

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.

In proposito, il Comune di Trento, nell’ambito delle interlocuzioni intercorse in fase istruttoria, ha reso noto di non aver effettuato le simulazioni di cui al citato punto 67. **È necessario, pertanto, che, in occasione del prossimo aggiornamento tariffario, il livello delle tariffe predeterminate venga stabilito soltanto a seguito dell’effettuazione delle simulazioni secondo il procedimento descritto dal citato punto 67 al fine di verificare che le tariffe fisse siano più vantaggiose per l’utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l’applicazione delle tariffe a consumo.**

In aggiunta, al fine di consentire al Comune di valutare la rispondenza dell’offerta di servizio alle effettive esigenze di mobilità nel territorio di competenza, nonché l’adeguatezza del sistema tariffario adottato, requisito ineludibile per un servizio pubblico, **si invita il Comune ad attivare un sistema di monitoraggio**

periodico e sistematico dei dati di domanda e di offerta, adeguato alle caratteristiche dei servizi interessati e del bacino di riferimento come definito al punto 32 delle Linee guida, che consenta di rilevare i dati/le variabili (attraverso l'eventuale numero unico, il tassometro, presso i gestori di sistemi di intermediazione tra domanda e offerta di servizio taxi anche a mezzo di piattaforme tecnologiche, mediante verifiche presso gli stazionamenti) **elencati nella parte V delle Linee guida** (punti 99-101).

Al riguardo, è necessario **che, in occasione del futuro aggiornamento del Regolamento, si introducano specifici obblighi di trasmissione periodica dei dati relativi all'utilizzo del servizio aventi come destinatari i tassisti, le organizzazioni associative degli stessi, nonché le piattaforme tecnologiche o qualunque altro soggetto li detenga**, nell'ottica di un miglioramento continuo dell'offerta del servizio rispetto alle effettive esigenze di mobilità.

II.3 Tariffario

Riguardo al tariffario le Linee Guida forniscono una serie di indicazioni utili al fine 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 e redatto secondo le indicazioni delle Linee guida**. In particolare, con riferimento al contenuto si segnala la necessità che nel tariffario: (i) 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); iii) sia riportato il logo dell'ente competente, il numero e la data dell'atto di approvazione delle tariffe e, in particolare, i recapiti dell'Ufficio al quale inoltrare suggerimenti e/o reclami (telefono, e-mail, modalità telematiche) – (punto 55 delle Linee guida).

In relazione alla pubblicizzazione del tariffario, l'art. 33, comma 1, lett. s) del vigente Regolamento prevede esclusivamente l'obbligo di esposizione del tariffario all'interno di ciascuna autovettura adibita al servizio taxi. Così come previsto al punto 56 delle Linee guida, attesa la rilevante natura turistica del Comune di Trento, è necessario che **il tariffario venga reso disponibile almeno anche in lingua inglese. È inoltre necessario che esso venga pubblicato presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio (quali, a titolo esemplificativo: stazioni ferroviarie, autostazioni, ospedali, tribunali, poli fieristici, uffici di informazione turistica, posteggi taxi e principali luoghi turistici), nonché sul sito istituzionale del comune insieme al Regolamento in un'apposita sezione dedicata al servizio**, come previsto dal punto 57 delle Linee guida.

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

Torino, 3 agosto 2023

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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