

Parere al Comune di Bari 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 23 novembre 2023,

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Bari (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 9498 del 14/01/2020 (acquisita al prot. ART n. 429/2020 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 del servizio taxi;
- è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale il Comune di Bari ha fornito ulteriori integrazioni e chiarimenti (richiesta ART prot. n. 1781 del 30/01/2020 riscontrata con nota acquisita al prot. ART n. 14308 del 02/10/2020; richiesta ART prot. n. 15802 del 19/10/2020 riscontrata con nota acquisita al prot. ART n. 10182 del 13/04/2022; richiesta ART prot. n. 12411 del 04/05/2022 riscontrata con nota acquisita al prot. ART n. 56095 del 17/10/2023). Le interlocuzioni hanno riguardato principalmente i seguenti aspetti:
 - le analisi svolte per la determinazione delle nuove tariffe;
 - le indagini sui principali indicatori del servizio;
 - l'evidenza che le tariffe predeterminate risultino più vantaggiose rispetto alle tariffe a consumo;
- è stato analizzato il vigente *"Regolamento comunale servizio taxi"* (di seguito: Regolamento), adottato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 2 del 24/01/2017, limitatamente 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 inherente 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.

Col decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito 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 puntuale 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. 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. 201/2011);
- 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. 201/2011), 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)).

Ulteriori misure «*per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma*» sono previste dall'art. 3 del recente decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (“*Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici*”), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136.

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 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 dei 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 proprio sito web istituzionale, 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 intermediate 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 tale Comunicazione la Commissione europea 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.

L'Autorità, con la delibera n. 46/2022 del 23 marzo 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 delle Linee guida 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 di tariffe correlate ai costi 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 adeguamento tariffario.

II. Osservazioni sul sistema tariffario del Comune

Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a base multipla, approvate con deliberazione della Giunta Comunale n. 886 del 25/10/2007, e di un consistente numero di tariffe fisse predeterminate, approvate con deliberazione della Giunta Comunale n. 263 del 15/04/2014. L'attuale struttura tariffaria è composta dalle seguenti voci:

- i) **scatto di partenza** pari a 3,00 euro per servizio feriale e 5,00 euro per servizio notturno o festivo;
- ii) **corsa minima** pari a 5,00 euro per servizio feriale e 8,00 euro per servizio notturno o festivo;
- iii) **tariffe articolate in tre fasce**:

Componente	Parametri base	1 ^a progressione	2 ^a progressione (V > 50 km/h)
Tariffa chilometrica (€/km)	0,80	1,10	1,40
Frequenza scatti (m/scatto)	125,0	90,09	71,4
Tariffa oraria (€/h)	20,00	24,00	24,00
Frequenza scatti (sec/scatto)	18,0	15,0	15,0
Valore scatto singolo (€)	0,10	0,10	0,10

- iv) **supplementi extra-tassametro**:
 - bagagli, pari a 0,50 euro/cad a partire dal secondo collo;
 - animali, pari a 2,00 euro/cad.

Le tariffe proposte, che costituiscono oggetto del presente parere, derivano da un'istanza iniziale dei tassisti e dalle successive valutazioni effettuate dal Comune, descritte in particolare nella Relazione illustrativa acclusa al prot. ART n. 56095/2023 (di seguito: ultima missiva).

L'aggiornamento del sistema tariffario proposto con l'ultima missiva apporta alle componenti tariffarie incrementi percentuali rispetto al 2007 che vanno dal +8% al +40%, per cui i relativi valori risultano adeguati come segue:

- i) **scatto di partenza:** 3,50 euro per servizio feriale e 6,00 euro per servizio notturno o festivo;
- ii) **corsa minima:** 7,00 euro per servizio feriale e 9,00 euro per servizio notturno o festivo;
- iii) **tariffe articolate in tre fasce:**

Componente	Parametri base	1 ^a progressione	2 ^a progressione (V > 50 km/h)
Tariffa chilometrica (€/km)	0,90	1,20	1,60
Frequenza scatti (m/scatto)	111,0	83,3	64,0
Tariffa oraria (€/h)	22,00	26,00	26,00
Frequenza scatti (sec/scatto)	16,3	13,8	13,8
Valore scatto singolo (€/scatto)	0,10	0,10	0,10

- iv) **supplementi extra-tassametro:**
 - bagagli, pari a 1,00 euro/cad;
 - animali, pari a 2,00 euro/cad;
 - radiotaxi, pari a 1,00 euro/chiamata.

Si osserva che, nelle progressioni tariffarie, il valore dello scatto singolo rimane invariato (cioè 0,10 euro), con la conseguenza che si riduce lo spazio percorso (da 111 a 83,3 m) o il tempo trascorso (da 16,3 a 13,8 sec) relativo a ciascuno scatto. Ugualmente invariato rimane il supplemento animali, mentre si aggiunge il supplemento di chiamata radiotaxi.

La descrizione della struttura del sistema tariffario, che si evince dalla documentazione trasmessa dal Comune, non consente un'oggettiva e trasparente conoscenza di tutti i parametri che determinano la tipologia di tariffa applicabile o il passaggio tra le progressioni. Infatti:

- a) non risulta indicata la velocità sotto la quale la tariffazione avviene su base oraria e sopra la quale avviene su base chilometrica;
- b) manca l'indicazione della soglia di transizione fra la prima e la seconda fascia di tariffazione (solo nella delibera di approvazione delle tariffe del 2007 è indicato che questa transizione avviene al raggiungimento dell'importo di 7 euro sul tassametro);
- c) manca l'esplicita indicazione del valore dello scatto singolo nella terza fascia di tariffazione.

Pertanto, è necessario l'inserimento delle suddette informazioni a beneficio degli utenti nella descrizione della struttura del sistema tariffario contenuta nell'Atto di approvazione delle tariffe e, conseguentemente, nel Tariffario.

II.1 Metodologia di determinazione dell'aggiornamento tariffario

Preliminamente si rileva che il Regolamento approvato nel 2017 non tiene conto degli sviluppi normativi e tecnologici intervenuti negli ultimi anni, di cui si è dato cenno in premessa.

Pertanto, è necessario adeguare quanto prima il Regolamento del servizio taxi, tenendo conto dei principi di cui all'art. 37, comma 2, lettera m) del d.l. 201/2011 come declinati nelle Linee guida, e previa richiesta di parere all'Autorità.

In particolare, la struttura del sistema tariffario dovrebbe essere rispondente alle indicazioni contenute nei punti da 48 a 59 delle Linee guida, con particolare riferimento ai principi di orientamento al costo e sostenibilità del prezzo per l'utenza.

Ciò premesso, si rileva che la delibera di approvazione delle tariffe del 2007 prevedeva un aggiornamento biennale delle tariffe in base alla variazione dell'indice ISTAT. A tal proposito, è opportuno che la frequenza di aggiornamento del sistema tariffario, tenendo conto del punto 60 delle Linee guida, venga stabilita su periodicità quinquennale, salvo eventi eccezionali.

Per il periodo da ottobre 2007 a settembre 2023, la variazione ISTAT con l'indice FOI dei prezzi al consumo (senza tabacchi) è stata del +34,1%. L'aggiornamento del sistema tariffario proposto dal Comune presenta incrementi percentuali superiori alla variazione ISTAT con riguardo alla corsa minima feriale (+40%) e al supplemento bagagli (+100%).

È necessario che l'aggiornamento delle componenti tariffarie avvenga senza superare la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI.

Tuttavia, visto l'importante bacino di utenza del comune di Bari, in quanto capoluogo di regione e città metropolitana, nonché rilevante polo residenziale, produttivo e turistico, è opportuno che l'aggiornamento tariffario sia correlato oltre che alla rivalutazione ISTAT anche al mutamento del livello di qualità del servizio (ad esempio, riconoscendo l'80% dell'adeguamento inflattivo e vincolando il residuo 20% al raggiungimento di specifici indicatori qualitativi), secondo le previsioni del punto 61 delle Linee Guida.

Inoltre, rilevano le considerazioni seguenti.

- 1) La corsa minima costituisce di fatto un limite alla fruizione del servizio pubblico di taxi da parte degli utenti economicamente più deboli e pertanto deve essere adeguatamente ponderata coi principi di ragionevolezza e proporzionalità. È necessario che l'importo della corsa minima sia fissato in maniera tale da non vanificare la determinazione del prezzo in base alle tariffe a consumo (ad esempio, il valore della corsa minima potrebbe essere una quota minoritaria del prezzo della corsa standard¹).
- 2) Il compenso extra per i servizi notturno/festivo viene ottenuto ricorrendo a valori più elevati dello scatto di partenza e della corsa minima. Lo scatto di partenza notturno/festivo si può considerare come la somma dello scatto di partenza feriale e del supplemento notturno/festivo (attualmente, poiché lo scatto di partenza feriale è 3,00 euro mentre quello notturno/festivo è 5,00 euro, il supplemento notturno/festivo vale 2,00 euro). Portare lo scatto di partenza feriale a 3,50 euro significa applicare un incremento del 16,7%; con lo stesso incremento percentuale, il supplemento

¹ La corsa standard si basa su un percorso di 5 km con sosta/attesa di 5 minuti (non consecutivi) effettuato in un giorno feriale da parte di un utente privo di bagagli.

notturno/festivo diventa 2,33 euro, sicché lo scatto di partenza notturno/festivo aggiornato sarebbe 5,83 euro e non 6,00 euro come proposto dal Comune. In conclusione, è giustificato impiegare uno scatto di partenza per i servizi notturni/festivi diverso da quello feriale, purché determinato in maniera corretta. Invece, qualora si ritenga indispensabile che la corsa minima per i servizi notturno/festivo abbia un valore più elevato rispetto ai servizi diurni feriali, tale valore deve essere stabilito secondo il principio esposto al punto 1.

- 3) La soglia di transizione tra la prima e la seconda fascia tariffaria è stabilita in unità economiche (euro) e non in unità fisiche (chilometri); essa incide in modo non trascurabile sul prezzo della corsa: infatti, se si aumentano le tariffe unitarie ma si lascia invariata la soglia di transizione, allora questa soglia viene raggiunta prima, sicché un incremento delle tariffe unitarie richiede logicamente anche un incremento della soglia economica di transizione. **È necessario quindi che l'adeguamento riguardi anche le soglie di transizione tra le fasce tariffarie qualora dette soglie siano espresse in unità economiche.**
- 4) Il sistema tariffario prevede una progressione correlata alla velocità, ossia l'applicazione di una tariffa chilometrica più elevata quando il taxi viaggia a velocità superiori a 50 km/h (questa progressione, che equivale a una "tariffa di crociera", esiste anche in altri grandi comuni). Tuttavia, non viene chiaramente indicato che questa progressione, essendo la più costosa, deve potersi attivare solo dopo che il tassametro abbia superato la prima soglia di transizione tariffaria. **È necessario che venga esplicitato il meccanismo di applicazione della progressione tariffaria correlata alla velocità.**
- 5) Una delle avvertenze riportate sul Tariffario recita: "*L'importo segnalato dal tassametro è valido per 4 passeggeri. Per ogni passeggero in più oltre i 4 sarà corrisposto il 15% in più rispetto all'importo visualizzato*". Poiché le automobili sono omologate per trasportare 4 passeggeri oltre il conducente, la suddetta avvertenza deve intendersi nel senso che è prevista una maggiorazione nel caso che il servizio sia effettuato mediante un'autovettura fino a 9 posti. Tuttavia, non si rileva traccia di questo supplemento nella delibera del 2007 di approvazione del sistema tariffario, mentre nella delibera del 2014 di approvazione delle tariffe predeterminate si cita un supplemento di 2,00 € per ogni passeggero dopo il 4^a. Dunque, la maggiorazione del +15% indicata nel Tariffario non è congruente con le disposizioni, le quali prevedono un supplemento in misura fissa e non come maggiorazione percentuale.

In ogni caso, è necessario assicurare che anche il prezzo della corsa standard (punto 54 delle Linee guida), calcolato con le tariffe aggiornate, non sia superiore al valore ottenuto applicando la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI al prezzo della corsa standard calcolato con le tariffe vigenti.

Infine, allo scopo di poter 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, **è necessario che il Comune attivi un sistema di monitoraggio sistematico dei dati di domanda e di offerta del servizio taxi** (punti 32-33 delle Linee guida). Al riguardo, in occasione del futuro aggiornamento del Regolamento, dovranno essere introdotti specifici obblighi di trasmissione periodica dei dati del servizio in capo ai tassisti, alle organizzazioni associative degli stessi, nonché alle piattaforme tecnologiche o qualunque altro soggetto che li detenga.

II.2 Tariffe differenziate per categorie di utenti

L'attuale sistema tariffario del Comune non prevede agevolazioni correlate a specifiche casistiche, quali quelle riportate nel punto 63 delle Linee guida. Tuttavia, si rileva positivamente che il Comune intende introdurre nel nuovo sistema tariffario sconti per determinate tipologie di utenti (diversamente abili, donne in gravidanza, donne sole, minorenni) che rispondono ai principi di accessibilità e universalità propri dei servizi pubblici.

II.3 Tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti

L'attuale sistema tariffario del Comune prevede un numero considerevole di tariffe fisse predeterminate, approvate con la deliberazione della Giunta Comunale n. 263 del 15/04/2014, distinte in tre categorie:

- 1) tariffe per i collegamenti tra l'aeroporto e i principali quartieri cittadini: questa categoria è articolata in 8 declinazioni, con tariffe crescenti da 15 € a 35 € in base alla distanza dall'aeroporto;
- 2) tariffe per i collegamenti dagli alberghi cittadini con i principali punti di interesse (aeroporto, stazione, zona industriale, porto, fiera): questa categoria è articolata in 31 declinazioni, con tariffe variabili da 8 € a 45 € all'interno di una matrice costituita da 155 caselle;
- 3) tariffe per i collegamenti tra l'aeroporto o la stazione di Bari ed altri comuni della regione: questa categoria è articolata in 52 declinazioni, con tariffe crescenti da qualche decina a qualche centinaio di euro, in base alla distanza del comune.

Nell'aggiornamento del sistema tariffario sottoposto a parere il numero di tariffe predeterminate è ulteriormente aumentato: la categoria 1 dei collegamenti tra l'aeroporto e i principali quartieri cittadini viene articolata in 9 declinazioni, la categoria 2 dei collegamenti dagli alberghi cittadini coi principali punti di interesse impegna una matrice di 192 caselle, la categoria 3 dei collegamenti con gli altri comuni della regione si amplia fino a 64 destinazioni. Da ultimo, si aggiunge una quarta categoria, articolata in 3 declinazioni, per i collegamenti tra il centro città e i quartieri del Comune.

Tali tariffe, definendo un importo prestabilito, omnicomprensivo e invariabile per determinati percorsi, dovrebbero garantire una maggiore trasparenza del prezzo del servizio; tuttavia, un numero così elevato di relazioni finisce per ottenere un risultato opposto.

Il punto 68 delle Linee Guida prevede che le tariffe predeterminate «*riguardano le tratte più frequentate e i luoghi maggiormente rilevanti o caratteristici del territorio comunale o sovracomunale, a titolo esemplificativo e non esaustivo: stazione/ospedale, città/porto, città/stazione ferroviaria, città/aeroporto, ecc.*effettua opportune indagini di mercato, coinvolgendo anche i tassisti e le associazioni dei consumatori

Gli esempi riportati, anche se a titolo esemplificativo, forniscono un'indicazione precisa delle tratte che possono essere considerate oggetto dell'applicazione di tariffe predeterminate. Un'eccessiva proliferazione di tariffe predeterminate, che nel caso specifico arrivano addirittura ad essere centinaia, da una parte esclude il calcolo del prezzo tramite tassametro per un rilevante numero di corse (mentre la corsa a tassametro deve costituire la regola) e dall'altra parte rende difficoltosa la lettura del Tariffario. Ciò si discosta dalla prassi che si rileva negli altri comuni, anche di grandi dimensioni, dove, perfino nei casi più estremi, non si raggiunge un numero così elevato di tariffe predeterminate. Inoltre, tali tariffe vanno individuate secondo il punto 68 delle

Linee guida, e, nel caso in cui riguardino ampie zone della città per le quali le tariffe a consumo fornirebbero sostanziali differenze di prezzo, devono essere trasformate in “tariffe massime garantite”, in accordo al punto 65 delle Linee guida.

Dunque, è necessario ridurre, mediante accorpamento, il numero delle tariffe predeterminate concernenti la categoria delle relazioni tra l'aeroporto e i quartieri cittadini, nonché la categoria delle relazioni tra gli alberghi e i punti di interesse. A tal fine si prenda a riferimento il punto 70 delle Linee guida, dove, per i tragitti albergo-stazione, viene suggerito di riferirsi non ad un albergo specifico bensì alla zona della città dove sono ubicati più alberghi; in alternativa, è possibile ispirarsi al modello di alcune città europee, dove le zone a tariffa fissa sono anelli concentrici centrati sul punto di interesse (stazione, fiera...).

Riguardo all'introduzione della quarta categoria, ovvero quella delle tariffe predeterminate per i collegamenti tra il centro città e gli altri quartieri, essa potrà avvenire solo a seguito dell'espletamento delle indagini di mercato di cui al sopra citato punto 68 delle Linee guida.

Per quanto riguarda l'importo delle tariffe predeterminate, si osserva che, nel corso delle interlocuzioni col Comune, l'Autorità aveva richiesto evidenza dell'effettiva convenienza per l'utente di tali tariffe predeterminate rispetto alle tariffe a consumo. Il Comune ha svolto una campagna di simulazioni pratiche solo su alcune relazioni O-D. Attraverso queste simulazioni si appura che, per numerose relazioni O-D, l'importo della tariffa predeterminata equivale alla somma degli importi conteggiati dal tassametro per la corsa di andata e quella di ritorno. In altre parole, con la tariffa predeterminata un utente pagherebbe al tassista circa il doppio di quanto avrebbe pagato effettuando la corsa a tassametro. Ad esempio, per andare dalla stazione al porto il tassametro addebiterebbe circa 5,50-7,00 euro mentre la tariffa predeterminata prevede 12,00 euro; per andare dall'aeroporto alla stazione il tassametro addebiterebbe circa 15,00-17,50 euro mentre la tariffa predeterminata prevede 25,00 euro².

Ciò contrasta con i punti 66-67 delle Linee guida, ove si afferma: «Le tariffe predeterminate si intendono a corsa e si applicano dal luogo di partenza a quello di destinazione» (ovvero non devono remunerare anche il c.d. “ritorno a vuoto”), e inoltre: «Le tariffe predeterminate dovranno risultare più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite applicazione delle tariffe a consumo».

In presenza dei risultati delle suddette simulazioni che evidenziano come alcune tariffe predeterminate proposte possano risultare meno vantaggiose per l'utente rispetto alle tariffe a consumo, nelle more di effettuare la sperimentazione di verifica della convenienza per l'utente rispetto alle tariffe a consumo prevista dal punto 67 delle Linee guida, è necessario che le tariffe predeterminate siano trasformate in “tariffe massime garantite”, per l'applicazione delle quali il tassametro dovrà essere sempre attivato all'inizio della corsa e il prezzo applicabile sarà il minore tra quello calcolato con le tariffe a consumo e la tariffa predeterminata.

Inoltre, nelle more della riduzione del numero delle tariffe predeterminate, è opportuno che gli importi di queste non vengano rivalutati, se non a seguito e nella misura risultante dall'effettuazione della sperimentazione di verifica della loro effettiva convenienza rispetto all'applicazione della tariffa a consumo.

² Cfr. 1^ e 4^ tabella del documento denominato “Controllo dei percorsi a campione per le nuove tariffe taxi” incluso nell'ultima missiva.

Per quanto riguarda la categoria 3 delle tariffe predeterminate è utile richiamare l'art. 5-bis, comma 1-bis, della legge 21/1992 che recita: «*Per il servizio di taxi è consentito l'esercizio dell'attività anche al di fuori del territorio dei comuni che hanno rilasciato la licenza sulla base di accordi sottoscritti dai sindaci dei comuni interessati*». Quindi, al fine di incrementare l'efficienza del servizio, si invita il Comune a valutare la sottoscrizione di appositi accordi, improntati al principio di reciprocità³, con gli altri comuni con cui si intendono effettuare collegamenti taxi; **è opportuno che le informazioni riguardanti le relazioni intercomunali vengano fornite separatamente dal Tariffario.**

II.4 Tariffario

Riguardo al Tariffario, ovvero lo strumento con cui si comunicano al pubblico le tariffe del servizio taxi, le Linee guida forniscono una serie di indicazioni utili ad aumentare la trasparenza verso gli utenti del servizio: a tal proposito, **è necessario che il Tariffario risulti di facile lettura e di immediata comprensione da parte degli utenti e sia onnicomprensivo di tutte le componenti tariffarie vigenti** (punto 52 delle Linee guida).

In particolare, **è necessario che nel Tariffario:**

- i) **venga precisato se eventuali pedaggi (es. autostrada), compresi nel tragitto della corsa, debbano essere a carico del cliente** (punto 53 delle Linee guida);
- ii) **venga indicato il prezzo 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) **venga espressamente dichiarato che le tariffe predeterminate si applicano solo se risultano inferiori all'importo calcolato dal tassametro con le tariffe a consumo;**
- iv) **vengano indicati solo i supplementi che sono previsti dall'Atto di approvazione delle tariffe.**

Inoltre, come previsto al punto 56 delle Linee guida, a ragione della rilevante natura turistica del comune di Bari, **è necessario che il Tariffario venga reso disponibile anche in lingua inglese e che venga pubblicato presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio (es.: stazioni ferroviarie, aeroporti, porti, tribunali, ospedali, uffici di informazione turistica, posteggi taxi, ecc.), nonché sul sito internet del Comune, insieme al Regolamento, in un'apposita sezione dedicata al servizio taxi**, 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 Bari, con l'invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 23 novembre 2023

Il Presidente

Nicola Zaccheo

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

³ In altri termini, se un taxi di Bari può recarsi nel comune X a prelevare o depositare un cliente, anche un taxi del comune X deve potersi recare a Bari per lo stesso scopo.