

Parere al Comune di Napoli 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 7 marzo 2024,

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Napoli (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. PG/2023/1048745 del 27/12/2023 (acquisita al prot. ART n. 83518/2023 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, relativamente alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi e di un nuovo "Regolamento comunale del trasporto pubblico non di linea" (di seguito: Regolamento);
- è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale il Comune ha fornito ulteriori integrazioni e chiarimenti (richiesta ART prot. n. 2024 del 17/01/2024 riscontrata con nota acquisita al prot. ART n. 16716 del 12/02/2024). L'interlocuzione ha riguardato principalmente i seguenti aspetti:
 - la delibera di approvazione delle tariffe vigenti;
 - gli esiti del monitoraggio periodico;
 - l'evidenza che le tariffe predeterminate risultino più vantaggiose rispetto alle tariffe a consumo;
- nel 2018 l'Autorità ha rilasciato al Comune il Parere n. 9 del 25/10/2018 in merito al riordino del sistema tariffario del servizio taxi sul presupposto di un annunciato aggiornamento del Regolamento, che però a tutt'oggi non è ancora avvenuto;

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 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.

II. Osservazioni dell’Autorità

Alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione acquisita, l’Autorità esprime le proprie osservazioni finalizzate a migliorare l’efficacia e l’efficienza del servizio taxi ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 201/2011, nell’esercizio della propria funzione di 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.

II.1 Regolamento taxi

Alla richiesta di parere non è allegato lo schema del Regolamento con relativo articolato di cui si propone la modifica, ma solo una relazione contenente alcune sintetiche indicazioni in merito agli aspetti che il Comune intenderebbe modificare. Dunque, poiché la documentazione fornita dal Comune non consente di apprezzare nel dettaglio le modifiche puntuali al Regolamento, ma fornisce soltanto un elenco dei principi che guiderebbero la futura attività di revisione, lo schema di Regolamento non costituisce oggetto del presente parere.

Tuttavia, si coglie l’occasione per richiamare l’attenzione sui seguenti punti:

- a) nel “quadro normativo di riferimento” non è indicato l’art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011 che contiene i principi che i comuni sono tenuti a seguire per adeguare il servizio taxi;
- b) manca un articolo specificamente dedicato al monitoraggio del servizio taxi, per l’acquisizione dei dati utili a verificare la reale adeguatezza del contingente (chiamate inevase, tempi di attesa, ecc.), e alla valutazione periodica delle *performance* del servizio sulla base di prestabiliti indicatori di qualità e/o dei risultati di indagini di *customer satisfaction*;
- c) l’utilizzo di veicoli di riserva per il servizio taxi, previsto dall’art. 6, comma 1, lett. d), del d.l. 223/2006, non necessita di una “licenza” essendo sufficiente che venga prevista l’attribuzione «*della possibilità di utilizzare veicoli sostitutivi ed aggiuntivi per l’espletamento di servizi diretti a specifiche categorie di utenti*», la quale si sostanzia in un titolo autorizzatorio che in nessun caso può essere convertito in licenza di esercizio;

- d) la conversione delle attuali licenze per servizio con trazione animale in ordinarie licenze taxi, tesa ad assecondare la richiesta delle associazioni di tutela della salute degli animali, andrebbe accompagnata, coerentemente, dall'espunzione dal Regolamento dell'intera sezione relativa al servizio con trazione animale.

Si rammenta al Comune che lo schema del Regolamento con le modifiche puntuali dovrà essere sottoposto all'Autorità per il rilascio dell'apposito parere.

II.2 Adeguamento del sistema tariffario

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 merito all'adeguamento del sistema tariffario.

2.1 Aggiornamento delle tariffe

Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a base multipla e di un consistente numero di tariffe fisse predeterminate, approvate con deliberazione della Giunta Comunale n. 299 del 01/06/2017, a cui hanno fatto seguito svariate disposizioni dirigenziali che rendono particolarmente difficoltosa la ricostruzione dell'evoluzione tariffaria.

L'attuale struttura tariffaria a base multipla è composta dalle seguenti componenti:

- i) **inizio corsa:** 3,50 euro per servizio feriale e 6,50 euro per servizio festivo;
- ii) **notturna feriale o festiva** (dalle 22:00 alle 6:00): 6,50 euro;
- iii) **corsa minima:** 4,50 euro per servizio feriale;
- iv) **tariffa chilometrica:** uno scatto di importo 0,05 euro ogni 48 m (equivalente a 1,042 euro/km);
- v) **tariffa oraria:** uno scatto di importo 0,05 euro ogni 8 secondi di sosta (equivalente a 22,50 euro/h);
- vi) **supplementi extra-tassametro:**
 - chiamata radiotaxi: 1,50 euro;
 - bagagli: 0,50 euro/cad;
 - animali: 2,00 euro/cad;
 - passeggeri dal 5^ in poi: 2,00 euro/cad;
 - corse originate dall'aeroporto: 5,00 euro;
 - corse per l'aeroporto: 4,00 euro;
 - ritorno a vuoto, per servizi che interessano talune località cittadine (Barra, Chiaiano, Pianura, Ponticelli, ecc.); 2,00 euro.

Le tariffe proposte, che costituiscono oggetto del presente parere, derivano da specifiche valutazioni effettuate dal Comune, descritte in dettaglio nell'apposita relazione acclusa alla richiesta di parere.

L'aggiornamento del sistema tariffario proposto apporta incrementi percentuali alle componenti tariffarie che vanno dal +12% al +33% rispetto al 2017 (eccetto il supplemento bagagli che rimane invariato), per cui i relativi importi risultano rivalutati come segue:

- i) **inizio corsa:** 4,00 euro per servizio feriale e 7,50 euro per servizio festivo;
- ii) **notturna feriale o festiva** (dalle 22:00 alle 6:00): 7,50 euro;
- iii) **corsa minima:** 5,50 euro per servizio feriale;

- iv) **tariffa chilometrica**: uno scatto di importo 0,05 euro ogni 42 m (equivalente a 1,19 euro/km);
- v) **tariffa oraria**: uno scatto di importo 0,05 euro ogni 7 secondi di sosta (equivalente a 25,71 euro/h);
- vi) **supplementi extra-tassametro**:
 - chiamata radiotaxi: 2,00 euro;
 - bagagli: 0,50 euro/cad;
 - animali: 2,50 euro/cad;
 - passeggeri dal 5^ in poi: 2,50 euro/cad;
 - corse originate dall'aeroporto: 6,00 euro;
 - corse per l'aeroporto: 4,50 euro;
 - ritorno a vuoto, per servizi che interessano talune zone della città (Barra, Chiaiano, Pianura, Ponticelli, ecc.); 2,50 euro.

La descrizione della struttura tariffaria consente la conoscenza dei parametri di funzionamento del tassametro ma, per risultare pienamente trasparente, richiede le seguenti precisazioni:

- a) occorre specificare la velocità sotto la quale la tariffazione avviene su base oraria e sopra la quale avviene su base chilometrica;
- b) occorre chiarire se è prevista una corsa minima per i servizi “notturno/festivo”, perché attualmente è presente solo la “corsa minima feriale”;
- c) non si comprende il significato della componente “notturna feriale o festiva”: occorre precisare se questa dicitura è correlata alla voce “inizio corsa” oppure alla “corsa minima” (v. punto b)).

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.

Per quanto riguarda le tariffe fisse predeterminate si rinvia all'apposito paragrafo.

2.2 Metodologia di determinazione dell'aggiornamento tariffario

Preliminamente si rileva che il nuovo Regolamento in via di approvazione tiene conto, in base a quanto è dato evincere, degli sviluppi normativi e tecnologici intervenuti negli ultimi anni, di cui si è dato cenno in premessa. Per quanto riguarda la descrizione del sistema tariffario, è necessario che il Regolamento sia 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 l'art. 21, comma 1, del Regolamento stabilisce che le tariffe sono sottoposte a verifica annuale. A tal proposito, è opportuno che la frequenza di aggiornamento del sistema tariffario, tenendo conto del punto 60 delle Linee guida, venga stabilita, di norma, su periodicità quinquennale.

Per il periodo da giugno 2017 a dicembre 2023 (ultimo dato disponibile), la variazione ISTAT con l'indice FOI dei prezzi al consumo (senza tabacchi) è stata del +17,7%. L'aggiornamento del sistema tariffario proposto dal Comune presenta incrementi percentuali superiori alla variazione ISTAT con riguardo alla corsa minima feriale (+22%) e a quasi tutti i supplementi extra-tassametro.

È necessario che, nelle more delle analisi relative alla determinazione dei costi di produzione del servizio e della disponibilità a pagare degli utenti, l'aggiornamento delle componenti tariffarie avvenga senza superare la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI.

In ogni caso, è necessario assicurare che anche il prezzo della corsa standard (punto 54 delle Linee guida)¹, 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.

Tuttavia, visto l'importante bacino di utenza del Comune, 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 di qualità erogata e/o percepita), secondo le previsioni del punto 61 delle Linee guida.

Inoltre, rilevano le considerazioni seguenti.

- 1) Il supplemento delle corse in partenza dall'aeroporto è maggiore di quello delle corse con arrivo all'aeroporto. Questa asimmetria appare giustificabile solo a fronte di un diverso livello di prestazione del servizio o di costi in base alla direzione secondo cui si svolgono i collegamenti, cioè se in partenza o in arrivo (cfr. punto 62 delle Linee guida), che il Comune deve evidenziare nell'Atto di approvazione delle tariffe. In caso contrario, **è necessario che il supplemento aeroporto sia unico per le corse con origine o destinazione aeroporto.**
- 2) Riguardo al supplemento del "ritorno a vuoto" previsto per i servizi effettuati da certe zone cittadine si evidenzia come, il prezzo del servizio taxi sia sempre da intendersi già comprensivo del "ritorno a vuoto" del veicolo, perché l'utilizzo più consueto consiste nel trasportare il passeggero da un punto di partenza ad un punto di arrivo diverso da quello di partenza, risultando residuali i servizi di andata e ritorno dal medesimo luogo; inoltre, poiché il servizio taxi è un servizio pubblico, non sarebbe consentita alcuna forma di selezione arbitraria riguardo il luogo di origine/destinazione del trasporto (purché ubicato entro i confini del territorio comunale). Fermo restando il principio di cui sopra, **il supplemento del "ritorno a vuoto" può essere mantenuto, previa corretta ridenominazione, nel caso in cui corrisponda al supplemento di cui all'art. 21, comma 6 del Regolamento² e sia volto a incentivare la copertura del servizio in zone particolarmente isolate, come individuate dal Comune.** In ogni caso, il punto 62 delle Linee guida stabilisce il principio che tutti i **supplementi devono essere comunque correlati ad un oggettivo aumento di costi o ad un maggiore livello di prestazione del servizio.**
- 3) Una delle avvertenze riportate sul Tariffario recita: "*Attenzione: Raddoppio tariffa per destinazioni Extraurbane*". Anche nella proposta di adeguamento delle tariffe allegata alla richiesta di parere è riportato, dopo i supplementi: "*Raddoppio tariffa per destinazione extraurbane (rientro dalla destinazione ed eventuali pedaggi)*". Non è chiaro a quale tariffa si faccia riferimento per il suddetto "raddoppio" e comunque, nella stanziazione del prezzo del servizio, occorre sempre tenere conto dei criteri di trasparenza, ragionevolezza e proporzionalità, nonché della sostenibilità in termini di impatto per l'utenza (punti 47-49 delle Linee guida). Da ciò discende che **è necessario introdurre una tariffa chilometrica extraurbana (ex art. 13, legge n. 21/1992) da applicare ai servizi extraurbani e**

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 su prenotazione. Col sistema tariffario vigente il prezzo della corsa standard è 12,15 euro.

² "Le tariffe si applicano all'interno del centro abitato [...]. Oltre tale limite il prezzo sarà stabilito mediante specifico supplemento da determinarsi all'interno del sistema tariffario".

determinata su basi di costo e sostenibilità per l'utente.

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.

2.3 Tariffe differenziate per categorie di utenti

L'attuale sistema tariffario del Comune prevede agevolazioni per specifiche casistiche (corse dirette agli ospedali; trasporto di: persone diversamente abili, donne sole in orari notturni, ultrasettantenni non accompagnati), in linea con le indicazioni contenute al punto 63 delle Linee guida.

2.4 Tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti

Con il precedente Parere n. 9 del 25/10/2018 l'Autorità si era espressa in maniera sfavorevole riguardo la proposta del Comune di riordino delle tariffe predeterminate, che partendo da 95 relazioni le aumentava a 106, perché l'istruttoria aveva evidenziato «*la mancanza di elementi informativi anche quantitativi finalizzati alla conoscenza della domanda effettiva e potenziale, per ciascun percorso oggetto di tariffazione predeterminata*». Nel Parere l'Autorità aveva segnalato al Comune la necessità di ridurre il numero delle tariffe predeterminate per non rischiare di «*vanificare del tutto la finalità, insita nell'istituzione di questa tipologia di tariffa, di garantire certezza e trasparenza dei corrispettivi dovuti per determinate tratte*».

Il Tariffario vigente all'epoca, approvato con la delibera di Giunta comunale n. 299/2017, non fu modificato ed è ancora in vigore. Esso prevede ancora un numero considerevole di tariffe fisse predeterminate, distinte in due categorie:

- 1) tariffe per i collegamenti tra i principali punti di interesse della città: questa categoria risulta articolata in 18 declinazioni, con tariffe variabili da 8 € a 27 € all'interno di una matrice a doppia entrata contenente 63 valori;
- 2) tariffe c.d. "tariffe taxi predeterminate extraurbane": questa categoria comprende 16 offerte, con tariffe crescenti da 50 € a 360 €, di cui la maggior parte sono itinerari a/r turistici.

Nell'ottica di ridurre il numero delle tariffe predeterminate in ambito urbano, il Comune ha ipotizzato di riferirsi all'origine e alla destinazione «*non più intesi come punti bensì come aree corrispondenti alle dieci Municipalità in cui è suddiviso il territorio del Comune, al fine di garantire il servizio a tutti i quartieri ed una univocità di interpretazione*» (cfr. "Verbale n. 1 del 06/12/2023 di riunione della Commissione Consultiva Trasporto Pubblico non di linea", allegato all'integrazione documentale). Così facendo, il numero delle tariffe predeterminate della prima categoria, relative all'aggiornamento del sistema tariffario sottoposto al presente parere, si riduce ad una matrice contenente 42 valori.

Tenuto conto di quanto già espresso nel Parere n. 9/2018, con riguardo alla prima categoria si ritiene che l'operazione di raggruppamento effettuata dal Comune, sebbene apprezzabile nelle intenzioni, non risulti efficace, perché finisce per coinvolgere zone troppo ampie della città, tra le quali le tariffe a consumo

potrebbero in vari casi risultare meno onerose e, pertanto, più vantaggiose per l'utente delle corrispondenti tariffe predeterminate, in contrasto sia col principio che le tariffe predeterminate devono riguardare percorsi prestabiliti (ex art. 37, comma 2, lett. m), punto 3, del d.l. 201/2011) sia col punto 67 delle Linee guida³. Al fine di scongiurare questa situazione, **è necessario che le tariffe predeterminate riguardino solo relazioni biunivoche tra luoghi specifici di rilevante interesse** (punto 68 delle Linee guida) e non genericamente tra un quartiere della città ed un altro, cosicché si ritiene più efficace ritornare ai collegamenti puntuali, come previsto attualmente, ma raggruppando i punti di origine/destinazione.

In merito agli importi, la rivalutazione del 18% applicata alle tariffe predeterminate in ambito urbano risulta coerente con la variazione ISTAT con l'indice FOI dei prezzi al consumo (senza tabacchi) rispetto al 2017. Ciononostante, poiché non vi è evidenza della convenienza di tali tariffe per l'utente, **è opportuno che gli importi delle tariffe predeterminate in ambito urbano vengano rivalutati in misura inferiore alla variazione ISTAT FOI e corretti solo a seguito della sperimentazione tramite simulazioni in campo (da eseguirsi secondo il punto 67 delle Linee guida) per renderli più convenienti rispetto all'applicazione della tariffa a consumo.**

Per quanto concerne la categoria delle c.d. "tariffe taxi predeterminate extraurbane", che nella proposta è rimasta inalterata salvo l'adeguamento degli importi in misura del +18%, si osserva che essa risultava presente già nella delibera di Giunta Comunale n. 1136 del 10/07/2009, all'interno della sezione denominata "Tariffa extra urbana", dove gli importi, come nell'attuale Tariffario, non riguardavano solo il viaggio di andata ma spesso si riferivano a un "pacchetto" comprensivo di sosta di attesa e viaggio di ritorno.

La possibilità per un Comune di stabilire tariffe predeterminate per il servizio taxi di collegamento con località ubicate fuori dal territorio comunale è stata confermata anche dal giudice amministrativo, perché ciò può contribuire al governo della domanda e dell'offerta del servizio taxi. Tuttavia, deve rilevarsi come *«la predisposizione di una tariffa fissa debba necessariamente prescindere dalla rigida determinazione su base kilometrica pena la vanificazione di tale modalità tariffaria. In altre parole se la tariffa fissa deve limitarsi ad essere la traduzione monetaria della distanza kilometrica non vi sarebbe ragione di introdurla»*⁴. Ed infatti, come dimostrano gli esempi seguenti, le tariffe taxi predeterminate extraurbane del Comune non hanno ragion d'essere.

Ad esempio, la tariffa predeterminata per il collegamento di solo andata per Amalfi⁵ è fissata in 140 €. Il prezzo che si ottiene utilizzando la vigente tariffa chilometrica risulta $1,042 \text{ €/km} \times 70,6 \text{ km} = 73,6 \text{ €}$ (al netto dei pedaggi autostradali), e raddoppiandolo in forza dell'avvertenza sul "raddoppio tariffa per destinazioni extraurbane" (cfr. Par. 2.2, punto 4), diventa sostanzialmente la tariffa predeterminata.

Inoltre, anche per i "pacchetti" extraurbani presenti nel Tariffario del Comune è facilmente verificabile che essi non risultano più vantaggiosi per l'utente rispetto alle tariffe a consumo.

Ad esempio, la tariffa predeterminata per Pompei⁶ è stabilita in 100 € e comprende viaggio a/r più 2 ore di sosta; utilizzando le vigenti tariffe a consumo, il prezzo sarebbe 26,70 € per l'andata più 26,70 € per il ritorno

³ Nel corso delle interlocuzioni col Comune, l'Autorità aveva richiesto evidenza dell'effettiva convenienza per l'utente di tali tariffe rispetto alle tariffe a consumo, senza però ricevere conferme: il Comune si è limitato ad effettuare l'aggiornamento degli importi in base alla variazione ISTAT.

⁴ TAR Liguria, sentenza n. 356 del 17/04/2019.

⁵ Distanza pari a 70,6 km tramite l'autostrada A3 e la statale SS163 (fonte: Google Maps).

⁶ Distanza pari a 25,6 km tramite l'autostrada A3 (fonte: Google Maps).

più 45 € di attesa, totale 98,40 € (al netto dei pedaggi autostradali). Il valore coincide sostanzialmente con la tariffa predeterminata, e ciò rende immediatamente evidente come tale tariffa sia la semplice traduzione in forma monetaria della distanza chilometrica e del tempo di attesa del servizio privo di interruzioni.

Dunque, qualora il Comune intenda stabilire una tariffa predeterminata su talune tratte extraurbane, la determinazione dell'importo va subordinata alla sperimentazione di cui al punto 67 delle Linee guida, cui deve far seguito l'applicazione di una apprezzabile riduzione affinché tali tariffe risultino più vantaggiose per l'utente dei prezzi che si otterrebbero a tassametro mediante le tariffe a consumo.

Nel frattempo, è opportuno che le informazioni riguardanti le relazioni intercomunali siano escluse dal Tariffario.

2.5 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 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) **vengano riportati i recapiti (telefono, e-mail, ecc.) dell'Ufficio a cui inoltrare eventuali reclami** (punto 55 delle Linee guida).

Inoltre, come disciplinato al punto 56 delle Linee guida, in ragione della rilevante natura turistica del Comune, **è necessario che il Tariffario 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 Napoli, con l'invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 7 marzo 2024

Il Presidente

Nicola Zaccheo

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