

**Parere al Comune di Belluno 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 maggio 2024

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Belluno (di seguito, anche: Comune), con nota del 01/02/2024 (acquisita al prot. ART n. 15507/2024 del 08/02/2024), 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, in merito alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi;
- l'Autorità ha richiesto un'integrazione documentale con nota prot. ART n. 26820/2024 del 12/03/2024, a cui il Comune ha risposto con nota prot. n. 17814 del 12/04/2024 (acquisita al prot. ART n. 38883/2024 in pari data), riguardo principalmente ai seguenti aspetti:
  - le analisi svolte per la valutazione delle tariffe;
  - la Carta della qualità;
  - gli esiti dell'eventuale monitoraggio periodico del servizio erogato;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente *"Nuovo regolamento per la disciplina dei servizi pubblici non di linea"* (di seguito: Regolamento), adottato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 29 del 13/05/2003, 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]ll 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 sul sistema tariffario del Comune

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.

Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a base multipla, approvate con deliberazione della Giunta Comunale n. 42 del 21/03/2014. L’attuale struttura tariffaria è composta dalle seguenti voci:

- i) **tariffa minima**<sup>1</sup>: 8,00 €, comprensiva di 2,1 km o 9 minuti di sosta;
- ii) **tariffe a consumo articolate in due classi**:

Componente	Tariffa 1 solo andata	Tariffa 2 a/r
Tariffa chilometrica (€/km)	1,70	0,85
Frequenza scatti (m/scatto)	n.d.	n.d.
Sosta oraria (€/h)	25,00	25,00
Frequenza scatti (minuti/scatto o secondi/scatto)	4'22" = 262"	2'11" = 131"

- iii) **supplemento festivo o notturno** (dalle ore 22:00 alle ore 06:00): maggiorazione del 30%;
- iv) **supplementi extra-tassametro**:
  - bagagli: 0,50 €/cad.

Le tariffe proposte, che costituiscono oggetto del presente parere, derivano dalle richieste dell’associazione di categoria dei tassisti, che il Comune ha elaborato sulla base delle proprie valutazioni di opportunità, contenendo gli aumenti.

Ciononostante, l’aggiornamento del sistema tariffario proposto apporta incrementi percentuali a buona parte delle componenti tariffarie che vanno dal +17% al +100% rispetto ai valori del 2014, per cui i relativi importi risultano rivalutati come segue:

<sup>1</sup> La denominazione generalmente adoperata dai Comuni per questa voce tariffaria è “corsa minima”.

- i) **tariffa minima:** 10,00 €, comprensiva di 2,1 km o 9 minuti di sosta;
- ii) **tariffe a consumo articolate in due classi:**

Componente	Tariffa 1 solo andata	Tariffa 2 a/r
Tariffa chilometrica (€/km)	2,00	1,00
Frequenza scatti (m/scatto)	n.d.	n.d.
Sosta oraria (€/h)	30,00	30,00
Frequenza scatti (minuti/scatto o secondi/scatto)	4'22" = 262"	2'11" = 131"

- iii) **supplemento festivo o notturno** (dalle ore 22:00 alle ore 06:00): maggiorazione del 30%;
- iv) **supplementi extra-tassametro:**
  - bagagli: 1,00 €/cad;
  - minivan: maggiorazione del 20%;
  - guida disagievole per condizioni meteo: maggiorazione del 30%.
- v) **agevolazioni:** sconto del 10% per anziani ultrasessantacinquenni e del 30% per donne e bambini nell'orario di servizio notturno.

Si rileva l'introduzione del supplemento per l'impiego di veicoli omologati al trasporto di più di 5 persone, nonché del supplemento per condizioni meteo avverse (ghiaccio/neve): si tratta di supplementi ampiamente diffusi e non sussistono obiezioni alla loro introduzione.

Inoltre, si apprezza l'introduzione di alcune riduzioni che ampliano la possibilità di accesso al servizio da parte di determinate tipologie di utenti fragili.

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 di funzionamento del tassametro. Infatti:

- a) occorre esplicitare lo scatto di partenza, attualmente ricompreso nella tariffa minima;
- b) una previsione del Tariffario stabilisce che *"Si comprende nei minuti/secondi anche la percorrenza con velocità al di sotto di 25 km\h"*; la velocità di 25 km/h rappresenta dunque la soglia sotto la quale la tariffazione avviene su base oraria e sopra la quale avviene su base chilometrica: tale aspetto va precisato;
- c) oltre alla frequenza degli scatti nella tariffazione su base oraria, occorre indicare la frequenza degli scatti anche nella tariffazione su base chilometrica (es.: 1 scatto ogni 100 m).

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

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

Dunque, 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 del servizio e sostenibilità del prezzo per l'utenza. Inoltre, tenendo conto del punto 60 delle Linee guida, è opportuno che la frequenza di aggiornamento del sistema tariffario venga stabilita, di norma, su periodicità quinquennale.

Ciò premesso si osserva che, per il periodo da aprile 2014 a febbraio 2024 (ultimo dato disponibile alla data di richiesta del parere), la variazione ISTAT dell'indice FOI dei prezzi al consumo (senza tabacchi) è stata del +19%. L'aggiornamento del sistema tariffario proposto dal Comune presenta incrementi percentuali per le singole voci che sono superiori alla variazione ISTAT di periodo (eccetto la "tariffa chilometrica" che aumenta del +17,6%), discostandosi perciò dalle prescrizioni sull'aumento massimo previste dal punto 61 delle Linee guida.

**È necessario che l'aggiornamento di ciascuna componente tariffaria venga determinato senza superare la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI, in base al valore disponibile alla data di effettiva applicazione dell'aggiornamento.**

**In ogni caso, è necessario assicurare che anche il prezzo della corsa standard (punto 54 delle Linee guida)<sup>2</sup>, 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.**

Inoltre, rilevano le considerazioni seguenti.

- 1) Attualmente la "tariffa minima" (o, preferibilmente, "corsa minima") è fissata in 8 € ed è comprensiva dei primi 2,1 km o 9 minuti spesi a velocità inferiore a 25 km/h. La corsa minima è una soglia, peraltro non presente in tutti i comuni, che evita ai tassisti di svolgere servizi a remunerazione troppo bassa. Per un'equa determinazione di tale soglia si rimanda al successivo punto 2): qui si evidenzia che, ai fini di semplicità della struttura del sistema tariffario e della sua corretta applicazione, è opportuno che la corsa minima non ricomprenda una percorrenza o un'attesa minima perché, in linea teorica, la corsa potrebbe svilupparsi interamente a velocità sostenuta (sicché, con le tariffe vigenti, il prezzo al tassametro sarebbe:  $1,70 \text{ €/km} \times 2,1 \text{ km} = 3,57 \text{ €}$ ), oppure a bassa velocità a causa del traffico (sicché, con le tariffe vigenti, il prezzo al tassametro sarebbe:  $0,007 \text{ €/sec} \times [9'42''] \times 262 \text{ sec} = 5,50 \text{ €}$ ), producendo risultati incoerenti tra loro, anche a causa della mancata indicazione dello scatto di partenza nel Tariffario).
- 2) 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 con i principi di ragionevolezza e proporzionalità. È necessario che l'importo della corsa minima venga 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 standard).

<sup>2</sup> La corsa standard si basa su un percorso di 5 km con sosta/attesa di 5 minuti effettuata in un giorno feriale da parte di un utente privo di bagagli. Col sistema tariffario vigente, e ipotizzando che la tariffazione chilometrica avvenga ad intervalli di 100 m, il prezzo della corsa standard è 8,57 €, sicché il prezzo aggiornato non deve superare 10,20 €.

- 3) È opportuno che la tariffazione avvenga mediante scatti a frequenza elevata, cioè con intervalli di piccola ampiezza (ad esempio, si potrebbero utilizzare scatti ad intervalli di 100 m e 1 minuto).
- 4) Il prezzo del servizio taxi è 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. In tal senso, la Tariffa 2 (che è pari alla metà della Tariffa 1) non trova adeguata giustificazione. Tuttavia, per evitare un aggravio iniquo per gli utenti delle rare corse a/r (le quali, venendo contabilizzate alla Tariffa 1, costerebbero il doppio rispetto alla Tariffa 2), si invita il Comune a sostituire la Tariffa 2 con un'indicazione formulata per esempio nel seguente modo: “Per le corse che originano e terminano nello stesso luogo con cliente a bordo, si applica lo sconto del 50% sul prezzo indicato dal tassametro al termine della corsa”.
- 5) Attualmente la parte chilometrica della Tariffa 1 (ritorno a vuoto già compreso) è uguale al doppio della parte chilometrica della Tariffa 2 (a/r con cliente a bordo), mentre la parte oraria delle due tariffe è identica ma si applica con frequenza diversa (nella Tariffa 1 l'intervallo di tempo è doppio rispetto alla Tariffa 2). Tuttavia, poiché la parte oraria del prezzo non dipende dalla frequenza di tariffazione<sup>3</sup>, è opportuno uniformare la frequenza degli scatti per le due tariffe, fermo restando quanto indicato al punto 4.

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 opportuno 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 prossimo aggiornamento del Regolamento, andranno introdotti specifici obblighi di trasmissione periodica dei dati di utilizzo 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 predeterminate per percorsi prestabili

Il Comune intende introdurre nel sistema tariffario la tariffa predeterminata sul percorso Stazione-Nevegal<sup>4</sup>. Le tariffe predeterminate, definendo un importo prestabilito, omnicomprensivo e invariabile per determinati percorsi, garantiscono una maggiore trasparenza del prezzo del servizio e rappresentano, pertanto, un elemento di maggior tutela del passeggero. Al riguardo, l'art. 37, comma 2, lettera m), n. 3 del d.l. 201/2011 dispone che i comuni adeguano il servizio taxi «*prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti*».

Pertanto, è necessario che il Comune effettui un'indagine dei possibili percorsi che collegano luoghi rilevanti o caratteristici del territorio su cui prevedere l'applicazione di ulteriori tariffe predeterminate, impiegando la metodologia prevista dai punti 65-70 delle Linee guida per la relativa definizione.

Il punto 67 delle Linee Guida prevede che queste tariffe risultino più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi

<sup>3</sup> Ad esempio, si supponga per semplicità che la corsa consista in un tragitto complessivo di 10 km e 16'44" spesi a bassa velocità. Il prezzo calcolato con la Tariffa 1 (cioè per una corsa di solo andata) è 20 € + 8,73 €, dove il primo importo si riferisce alla parte chilometrica e il secondo alla parte oraria; invece, il prezzo calcolato con la Tariffa 2 (cioè per una corsa a/r con cliente a bordo) è 10 € + 8,73 €.

<sup>4</sup> Località turistica ubicata su un altopiano a circa 1000 m di quota.

ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a consumo e che, per la fissazione dell'importo di ciascuna tariffa predeterminata, siano effettuate apposite simulazioni. Nelle more delle suddette simulazioni, **è necessario che, inizialmente, le tariffe predeterminate siano stabilite come "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.

### II.3 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, tra cui **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, con riferimento al contenuto del tariffario, **è necessario che:**

- 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 previsto al punto 56 delle Linee guida, **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, 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 Belluno, con l'invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 23 maggio 2024

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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