

Parere al Comune di Lucca 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 26 giugno 2024,

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Lucca (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 210869 del 22/11/2023 (acquisita al prot. ART n. 69916/2023 del 23/11/2023), 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 secondo il documento che viene indicato nella nota di richiesta come *“Prospetti nuove tariffe proposte e tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti”*;
- l’Autorità ha richiesto un’integrazione documentale con la nota prot. ART n. 76887/2023 del 11/12/2023, a cui il Comune ha dato riscontro da ultimo con la nota 82430 del 13/05/2024 (acquisita al prot. ART n. 48804/2024 del 13/05/2024) fornendo ulteriori documenti e informazioni, tra cui il Tariffario vigente reso disponibile all’interno dei taxi e un documento che viene indicato nella nota di accompagnamento come *“Prospetto tariffe attuali e rivalutate”* (di seguito: Prospetto), il quale, per talune componenti tariffarie, riporta valori di adeguamento diversi da quelli indicati originariamente con la nota di richiesta di parere;
- il Comune ha già ricevuto dall’Autorità il Parere n. 7/2018 del 27/09/2018 e il Parere n. 9/2020 del 19/11/2020, in entrambi i quali si fornivano indicazioni in materia tariffaria da recepire nel Regolamento;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente *“Regolamento comunale per l’esercizio dei servizi pubblici di trasporto non di linea”* (di seguito: Regolamento), adottato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 47 del 04/05/2021 e successivamente emendato a seguito di una pronuncia del giudice amministrativo, 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 inerente alla gestione del servizio.

In base alla suddetta normativa, in particolare, le Regioni individuano i criteri cui devono attenersi i Comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea. I Comuni, con propri regolamenti, individuano: il numero e il tipo di veicoli da adibire al servizio, le modalità per lo svolgimento di questo, i criteri per la determinazione delle tariffe, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza.

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 puntuali disposizioni poste "[a]l fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana [...]".

Successivamente il legislatore è nuovamente intervenuto nel settore. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. 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 degli Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi».

Con nota del 16 luglio 2020, indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nonché pubblicata sul 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 intermedie da altre imprese.

Nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 4 febbraio 2022 è stata pubblicata la “Comunicazione della Commissione concernente un trasporto locale di passeggeri su richiesta (taxi e veicoli a noleggio con conducente) ben funzionante e sostenibile (2022/C 62/01)”. Con 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. 276 del 27/12/2012. La Tabella 1 riporta il confronto tra la struttura tariffaria attuale e quella proposta da ultimo dal Comune, limitatamente alle principali componenti tariffarie. Nella nota di accompagnamento delle integrazioni il Comune ha sottolineato che l'adeguamento tariffario *«che si intende attuare è relativo esclusivamente alla rivalutazione annuale ISTAT (indice FOI generale) nel rispetto di quanto disposto dagli artt. 60 e 61 delle vostre "Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali"»*.

Per il periodo da dicembre 2012 ad aprile 2024 la variazione ISTAT dei prezzi al consumo in base all'indice FOI generale (senza tabacchi) è stata del +20%. L'aggiornamento del sistema tariffario proposto dal Comune presenta incrementi percentuali inferiori o uguali alla variazione ISTAT di periodo, con tre eccezioni.

Tabella 1 – Confronto tra tariffe vigenti e tariffe proposte (elaborazione ART su dati forniti dal Comune)

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffe vigenti	Tariffe proposte	Incremento
Abbassamento bandiera (€)	3,60	4,30	19,4%
Corsa minima diurna feriale (€)	7,50	9,00	20,0%
Corsa minima diurna festiva (€)	7,50	11,00	46,7%
Corsa minima notturna (orario 01:30-5:30) (€)	20,00	20,00	0
Sosta oraria (€)	26,00	31,00	19,2%

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffe vigenti	Tariffe proposte	Incremento
Tariffa chilometrica urbana (€/km)	1,40	1,70	21,4%
Tariffa chilometrica extraurbana (€/km)	1,90	2,30	21,1%
Supplemento chiamata radiotaxi (€)	1,50	1,80	20,0%
Supplemento chiamata differita radiotaxi (€)	5,00	6,00	20,0%
Chiamata urbana (€)	7,50	9,00	20,0%
Supplemento bagagli (€/cad)	1,00	1,20	20,0%
Supplemento animali (€/cad)	-	2,00	n.a.
Supplemento dal 5° passeggero	-	2,00	n.a.
Supplemento notturno	+20%	+20%	0
Supplemento festivo	+20%	+20%	0

Si osserva che, nel Prospetto del Comune, tra le tariffe vigenti figura una componente denominata “corsa minima festiva” pari a 9,00 € che il Comune suppone di rivalutare a 11,00 € (con un aumento del +22,2%). Tuttavia, tale componente non è presente tra quelle indicate nel Tariffario adottato con la citata delibera di Giunta Comunale n. 276/2012, tanto meno risulta presente nel Tariffario presente a bordo dei taxi. In mancanza di specificazione da parte del Comune, parrebbe trattarsi di uno sdoppiamento dell’attuale corsa minima diurna di importo 7,50 € tra servizi feriali e festivi e, se così fosse, l’aumento della corsa minima diurna nel caso di servizio festivo sarebbe pari al +46,7%; su questo aspetto si rimanda alle considerazioni espresse nel par. II.1.

Tra le ulteriori novità si rilevano l’introduzione del supplemento animali e l’introduzione del supplemento passeggeri oltre il 4°: anche su questo aspetto si rimanda alle considerazioni del par. II.1.

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 e di formazione del prezzo finale della corsa per l’utente. In particolare, occorre:

- a) chiarire quale sia la “tariffa oraria”, considerato che al momento è indicata soltanto la tariffa relativa alla “sosta oraria”;
- b) specificare la velocità sotto la quale la tariffazione avviene su base oraria e sopra la quale avviene su base chilometrica;
- c) indicare la frequenza degli scatti, sia nella tariffazione su base chilometrica (es.: 1 scatto ogni 100 m) sia nella tariffazione su base oraria (es.: 1 scatto ogni minuto), attualmente mancanti.

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, in base a quanto è dato evincere, il Regolamento non tiene conto in maniera compiuta degli sviluppi normativi e tecnologici intervenuti negli ultimi anni, di cui si è dato cenno in premessa.

In particolare, l'art. 29 del Regolamento prevede che le tariffe vengano determinate «*in relazione ai costi del servizio localmente risultanti*» ma nulla dice riguardo la sostenibilità del prezzo per l'utenza (punto 49 delle Linee guida). Poiché non vi è evidenza che la quantificazione delle tariffe sia avvenuta (in passato come adesso) secondo i suddetti principi, **è necessario che l'aggiornamento di ciascuna componente tariffaria avvenga senza superare la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI, in base all'ultimo valore disponibile alla data di effettiva approvazione dell'aggiornamento.**

Inoltre, si osserva che l'art. 29 del Regolamento stabilisce una periodicità biennale per l'aggiornamento delle tariffe; tale statuizione non è in sintonia col punto 60 delle Linee guida, il quale prevede che le tariffe siano soggette ad aggiornamento periodico con frequenza «*di norma pari a cinque anni e comunque individuata tenendo conto della necessità di garantire il principio di accessibilità del servizio taxi*». Perciò, **è opportuno che la frequenza degli aggiornamenti tariffari tenga conto del principio stabilito nelle Linee guida.**

Inoltre, rilevano le considerazioni seguenti.

- 1) Nell'attuale Tariffario la "corsa minima" presenta una differenziazione per i servizi notturni svolti nell'orario 01:30-05:30: tale corsa minima notturna si applica in alternativa al supplemento del +20% previsto per i servizi notturni. Nella proposta di adeguamento, il Comune sembrerebbe voler differenziare la corsa minima anche tra servizi diurni feriali e festivi. A tal proposito è bene evidenziare che la corsa minima è una soglia, peraltro non presente in tutti i comuni, che evita ai tassisti di svolgere servizi a remunerazione troppo bassa; essa 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 sostenibilità. In conseguenza di quanto sopra, **è necessario che l'importo della corsa minima sia fissato in maniera equa** (ad esempio, l'importo della corsa minima potrebbe essere pari al 50% del prezzo della corsa standard¹). Inoltre, non vi è ragione per cui la corsa minima debba essere fissata in modo differente tra servizi feriali e servizi notturni/festivi (più alta in questi ultimi), considerato che nei servizi notturni/festivi si applica già un apposito supplemento. Perciò, **è opportuno non differenziare la corsa minima in base al ciclo giornaliero dei servizi (feriale, festivo, notturno).**
- 2) Appare utile osservare che il "supplemento dal 5° passeggero" riguarda solo le autovetture omologate da 6 a 9 posti (ovvero fino a 8 passeggeri più il conducente), cioè i c.d. "minivan". Nella proposta del Comune non è chiaro come debba applicarsi questo supplemento, cioè se per ogni passeggero dal 5° in poi, oppure se in importo fisso a prescindere dal numero di passeggeri; nel primo caso l'importo di 2 €/pax risulta eccessivo (per un gruppo di 8 persone darebbe luogo a 8 € di maggiorazione) in confronto ai valori presenti in altri comuni (tipicamente 1 €/pax oppure 4 €/vettura). Dunque, **è necessario che l'importo del supplemento per l'utilizzo del minivan venga stabilito in maniera proporzionata e specificando anche l'unità di misura (€/pax o €/vettura).**
- 3) Dalla documentazione fornita emerge che in caso di chiamata radiotaxi urbana il tassametro viene attivato al momento di inizio del servizio; il Tariffario vigente contiene l'avvertenza che in tal caso il taxi «*si presenta al cliente con max € 7,50 sul tassametro*». Questa circostanza risulta essere sostituita nella nuova proposta da una tariffa denominata "chiamata urbana", non più indicata come tariffa massima. La soluzione proposta, con una valorizzazione posta pari all'importo della corsa minima,

¹ La corsa standard è definita al punto 54 delle Linee guida: essa 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.

appare non adeguata e sproporzionata, anche in considerazione dell'impossibilità per l'utente di verificare che la sua chiamata di servizio venga acquisita dal tassista disponibile più vicino al punto di prelievo richiesto. Pertanto, **è necessario che la tariffa "chiamata urbana" sia esplicitata come l'importo massimo che il tassametro può segnare quando il taxi giunge al punto di prelievo del cliente, da fissare in maniera equa** (ad esempio, tale importo potrebbe essere pari al 50% del prezzo della corsa standard²).

- 4) Il Tariffario prevede due distinti supplementi di chiamata radiotaxi: da quanto si comprende, il supplemento denominato "chiamata differita radiotaxi", che vale oltre il triplo del supplemento di chiamata radiotaxi ordinario, si applica alle prenotazioni per un servizio taxi non immediato. Questa asimmetria troverebbe giustificazione solo a fronte di un diverso livello di prestazione del servizio o di costi che però non emerge dalla documentazione fornita dal Comune. Pertanto, **è necessario che il supplemento chiamata differita radiotaxi venga eliminato.**
- 5) Il Tariffario vigente contiene la seguente avvertenza: «*b) Nel caso di prelevamento dell'utente in territorio extraurbano, se il cliente ritorna verso Lucca centro il tassametro viene fatto ripartire da € 7,50 se invece prosegue la corsa verso altra destinazione il tassametro non viene cambiato*». Risulta oggettivamente arduo comprendere la *ratio* di questa statuizione così come la genesi della cifra indicata, salvo constatare che attualmente coincide con la corsa minima diurna. Per l'adeguamento tariffario non si comprende se questa avvertenza rimane (come lascerebbe intuire il documento inizialmente allegato alla richiesta di parere, dove però l'importo diventa 8,00 € senza che ne sia data alcuna ragione) oppure se decade (come lascerebbe intendere il Prospetto). In termini pratici, poiché tale avvertenza si riferisce a servizi che si svolgono parzialmente o interamente in ambito extraurbano, e quindi non obbligatori, **è opportuno che il Comune espunga dal Tariffario l'avvertenza b).**
- 6) Il Tariffario vigente contiene la seguente avvertenza: «*c) Nel caso di spostamenti tra due punti del centro storico, tra i parcheggi della circonvallazione e il centro storico e/o tra i parcheggi della stazione e P.za Napoleone, sarà applicata la corsa minima di € 6,50 più eventuali maggiorazioni (festivo o notturno) (salvo soste prolungate)*». Questa avvertenza sembra doversi intendere nel senso che viene applicata una corsa minima di entità ridotta (6,50 € invece di 7,50 €) per certi tragitti, ma non è priva di ambiguità riguardo le modalità applicative. Poiché nella proposta di adeguamento tariffario non si fa menzione di questa avvertenza, che appare poter generare incertezza negli utenti stante l'ampia varietà di casi a cui potrebbe non venir applicata, **è opportuno che il Comune espunga dal Tariffario l'avvertenza c).**

La Tabella 2 riporta il confronto tra i prezzi relativi alla corsa standard calcolato dagli Uffici dell'Autorità con le tariffe vigenti e quelle proposte.

Tabella 2 – Confronto tra i prezzi della corsa standard (elaborazione ART su dati forniti dal Comune)

Corsa standard	Prezzo con tariffe vigenti	Prezzo con tariffe aggiornate	Variazione
5 km + 5'	12,77 €	15,38 €	+20,4%

² In esito al combinato delle prescrizioni dei punti 1) e 2), la somma dell'importo massimo per chiamata radiotaxi e della corsa minima non deve essere superiore all'importo della corsa standard.

Poiché la corsa standard subisce un aumento superiore (ancorché di poco) alla rivalutazione ISTAT FOI, l'aggiornamento tariffario proposto non soddisfa il principio di sostenibilità del prezzo per l'utenza.

Pertanto, è necessario che gli aumenti delle componenti tariffarie garantiscano che il prezzo della corsa standard non sia superiore al valore ottenuto applicando la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI al prezzo della medesima corsa calcolato con le tariffe vigenti.

Inoltre, si desidera evidenziare che, nonostante l'importo della corsa minima notturna sia rimasto invariato a 20 €, esso era, e continua ad essere, palesemente sproporzionato in confronto al prezzo di una corsa standard in orario notturno, che con le tariffe vigenti risulta pari a 15,32 € e con le tariffe aggiornate diventa 18,46 €.

II.2 Tariffe fisse, predeterminate, sharing

L'attuale sistema tariffario del Comune non prevede tariffe fisse predeterminate. Sul punto si osserva che il Comune aveva allegato alla richiesta di parere un documento contenente anche ipotesi di tariffe predeterminate, salvo poi specificare nella nota di accompagnamento delle integrazioni che veniva *«rimandata ad una nuova istruttoria la predisposizione e l'approvazione di un tariffario comprensivo anche di tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti»*.

Le tariffe predeterminate, definendo un importo prestabilito, onnicomprensivo 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»*, previo parere dell'Autorità.

Il punto 67 delle Linee Guida prevede che queste tariffe risultino più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a consumo e che, ai fini della fissazione dell'importo di ciascuna tariffa predeterminata, siano effettuate apposite simulazioni. Al fine di individuare i tragitti per i quali definire tariffe predeterminate occorre rilevare quali siano le tratte più frequentate e i luoghi maggiormente rilevanti o caratteristici del territorio comunale (punto 68 delle Linee guida); a titolo di esempio, possibili tragitti sui quali prevedere tariffe predeterminate sono: stazione-ospedale, centro città-stazione ferroviaria.

Pertanto, nell'ambito delle attività che svilupperà con la nuova istruttoria, è necessario che il Comune effettui un'indagine dei possibili percorsi su cui prevedere l'applicazione di tariffe predeterminate, impiegando la metodologia prevista dai punti 65-70 delle Linee guida per la relativa definizione.

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 quella per la quale 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 Lucca, con l'invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 26 giugno 2024

Il Presidente

Nicola Zaccheo

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