

Parere al Comune di Carloforte in materia di sistema 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,

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Carloforte (di seguito, anche: Comune), con note del 11/04/2024 (acquisite in data 12/04/2024 ai prott. ART nn. 38722, 38723), 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 sistema tariffario del servizio taxi;
- successivamente alla richiesta di parere, è stata avviata una interlocuzione, nel corso della quale il Comune ha ulteriormente integrato la documentazione prodotta, con nota del 23/05/2024 (acquisita al prot. ART n. 51896/2024), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 08/05/2024 (prot. ART n. 47691/2024). La fase interlocutoria ha riguardato i seguenti aspetti:
 - l'istruttoria condotta al fine di determinare la struttura tariffaria anche con riferimento al criterio dell'orientamento al costo del servizio, ovvero, le eventuali analisi comparative effettuate con riguardo ai sistemi tariffari di realtà simili;
 - l'eventuale coinvolgimento delle associazioni di categoria e dei consumatori nell'ambito del procedimento di definizione delle tariffe;
 - le motivazioni per le quali sono state introdotte le progressioni tariffarie;
 - le modalità di passaggio tra i diversi livelli tariffari introdotti;
 - la ripartizione dei costi del traghettamento tra cliente e operatore taxi;
 - le modalità di determinazione delle tariffe predeterminate anche di A/R;
 - l'eventuale stipula di convenzioni con i comuni di destinazione di alcune tariffe predeterminate;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente *"Regolamento servizio taxi con autovettura"* (di seguito: Regolamento), su cui recentemente è stato rilasciato il parere dell'Autorità n. 5/2024 dell'8 febbraio 2024.

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 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 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

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.1 Il nuovo sistema tariffario proposto dal Comune

Il Comune di Carloforte è attualmente privo del servizio taxi, benché in passato fosse stato avviato un procedimento per l'assegnazione delle licenze, con esito infruttuoso a causa della rinuncia da parte dei vincitori del concorso. Il Comune, pertanto non dispone di dati rilevati sul campo che possano supportarne le scelte in materia di tariffe. Dalle interlocuzioni citate in premessa su specifica richiesta degli Uffici dell'Autorità circa i criteri utilizzati per la determinazione dei livelli tariffari (orientamento al costo di produzione del servizio, analisi comparativa con realtà simili), il Comune ha fatto riferimento ai Comuni di Cagliari e di Villasimius senza fornire, tuttavia, riscontri utilizzabili per comprendere le modalità attraverso le quali il Comune è pervenuto all'esito finale oggetto del presente parere.

Il sistema tariffario proposto dal Comune consta di:

- (i) una “**quota fissa di partenza**” articolata secondo il ciclo giornaliero dei servizi: diurna feriale (dalle ore 6:00 alle ore 22:00) pari a 3,00 €, diurna festiva (dalle ore 6:00 alle ore 22:00) pari a 4,00 €, notturna (dalle ore 22:00 alle ore 6:00) pari a 6,00 €;

- (ii) una “**corsa minima**” articolata secondo il ciclo giornaliero dei servizi: diurna feriale (dalle ore 6:00 alle ore 22:00) pari a 6,00 €, diurna festiva (dalle ore 6:00 alle ore 22:00) pari a 8,00 €, notturna (dalle ore 22:00 alle ore 6:00) pari a 9,00 €;
- (iii) una “**tariffa progressiva multipla urbana**” composta da una tariffa oraria di 26,00 €/h e una tariffa chilometrica di 1,00 €/km (scatti di 0,10 €/cad., rispettivamente ogni 15 secondi per la tariffa oraria e ogni 100 metri per la tariffa chilometrica);
- (iv) una “**tariffa tassametrica progressiva (TTP)**”, che si applica quando la velocità supera 30 km/h, declinata in tre progressioni che si attivano al raggiungimento di determinate soglie economiche: progressione TTP1 pari a 1,00 €/km fino al raggiungimento di un importo di 9,00 € oltre alla quota fissa di partenza, progressione TTP2 pari a 1,20 €/km fino al raggiungimento di ulteriori 9,00 €, progressione TTP3 pari a 1,50 €/km oltre tale ultima soglia;
- (v) una “**tariffa extraurbana**” pari a 1,50 €/km;
- (vi) tre **tariffe fisse urbane**: “paese verso cimitero A/R (km 3 dal porto/centro)” pari a 5,00 €, “taxi discoteca (minimo di 3 persone max 5 verso o uscita da discoteche fuori dal centro)” pari a 5,00 €/pax, “taxi tour (tour panoramico Punta – Caletta – Faro 1h ca.)” pari a 35,00 €;
- (vii) quattro **tariffe fisse extraurbane**: “Aeroporto Cagliari Elmas – solo 1 tratta (km 80 circa dal porto di Portovesme)” pari a 100 €, “Cagliari centro/ospedali A/R (km 90 circa dal porto di Portovesme)” pari a 120 €, “Carbonia centro/ospedale A/R (km 17 circa dal porto di Portovesme)” pari a 50 €, “Iglesias centro/ospedale A/R (km 23 circa dal porto di Portovesme)” pari a 60 €.
- (viii) due **sconti**: Taxi rosa, con riduzione del 20% per “*donne in stato di gravidanza e donne in notturna sole o accompagnate da minore*”; Taxi argento, con riduzione del 10% per utenti over 70.

L’articolazione del sistema tariffario progettato dall’Amministrazione comunale appare eccessivamente complessa, rispetto anche al bacino di utenza del Comune e alla relativa estensione territoriale, a causa dei numerosi elementi da considerare nel calcolo del prezzo finale della corsa. Si rilevano, infatti, tre quote fisse differenziate per fasce orarie (diurna e notturna) e giorni della settimana (feriali/festivi) e ben tre progressioni tariffarie con soglie di passaggio correlate all’importo cumulato risultante a tassametro (quota fissa di partenza cui si somma la quota variabile chilometrica o oraria), e pertanto anch’esse variabili in funzione delle fasce orarie e dei giorni della settimana. Il Comune non ha fornito elementi per giustificare tale complessa articolazione (che, oltre ad essere rara nel panorama italiano, si rinviene solo in alcune città metropolitane), limitandosi a specificare che “*parametri come la velocità di marcia, le fasce chilometriche e km percorsi, risultano essere più congrue alla nostra realtà*”, argomentazione evidentemente non sufficiente per supportare la scelta. Anche il campione che parrebbe essere stato utilizzato dal Comune a fini comparativi, sul quale l’Amministrazione stessa ha precisato che “*una comparazione è difficoltosa e imprecisa per via della particolare realtà isolana*”, non fornisce significativi elementi al riguardo. Infatti, si rileva come la scelta dei comuni comparabili appaia non adeguata e numericamente limitata: da una parte il Comune di Cagliari, capoluogo di Regione con 560mila abitanti, non è comparabile con il Comune di Carloforte che ha 6mila abitanti, dall’altra parte il Comune di Villasimius, che da solo è insufficiente per una valutazione oggettiva.

Inoltre, la mancanza di un servizio taxi attivo non permette di supportare la valutazione con dati rilevati sul campo. Considerata la rilevanza della trasparenza delle tariffe (elevata ad uno dei principi guida dell’attività di adeguamento del servizio taxi ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m), n. 3 del d.l. 201/2011, che nel disporre “*una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe*” specifica anche “*la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori*”) e considerato pure che un sistema tariffario

complesso non facilita la possibilità per gli utenti di prevedere il prezzo del servizio e finisce perciò per rappresentare una barriera all'accessibilità del servizio stesso, la scelta del numero e tipologia degli elementi tariffari deve essere attentamente valutata dall'Amministrazione sulla base dei principi di proporzionalità e ragionevolezza e conseguentemente deve essere limitata laddove non necessaria. L'istruttoria del Comune non consente di apprezzare la valutazione della necessità della struttura tariffaria proposta, la cui scelta pare connessa solamente ad una mera trasposizione degli elementi tariffari presenti in altre realtà la cui selezione, peraltro come già accennato, appare quantomeno discutibile.

È necessario, pertanto, che il Comune provveda ad una semplificazione del sistema tariffario mediante la riduzione degli elementi che lo compongono orientando la relativa scelta ad una più agevole prevedibilità del prezzo finale per gli utenti del servizio.

Si suggerisce a questo scopo di eliminare le tre progressioni tariffarie TTP1, TTP2 e TTP3, eventualmente fissando l'unica tariffa chilometrica su un valore intermedio, in modo che il sistema tariffario sia composto da: quota fissa di partenza (come attualmente prevista); tariffa urbana chilometrica (sopra i 30 km/h, prezzo per chilometro); tariffa urbana oraria (sotto i 30 km/h, prezzo per ora); tariffa extraurbana (prezzo per chilometro); tariffe predeterminate; sconti in tariffa; corsa minima.

Trattandosi della prima applicazione del sistema tariffario il Comune potrà adottarlo in via sperimentale per un periodo determinato, durante il quale rilevare i dati necessari per eventualmente rimodulare le varie componenti in funzione delle esigenze di remunerabilità in relazione ai costi del servizio in capo ai titolari di licenze taxi e in relazione all'accessibilità del servizio da parte degli utenti, anche aprendo un confronto con le rispettive associazioni. **A tale scopo si ritiene necessario che il Comune acquisisca, prima del rilascio delle licenze, da parte dei vincitori della selezione, specifici impegni relativi alla trasmissione periodica dei dati (punti 73-74 delle Linee guida), con riferimento almeno a:** numero di corse effettuate, lunghezza e tempo di percorrenza medio delle corse, numero di corse con applicazione della tariffa urbana, numero di corse con applicazione della tariffa extraurbana, numero di corse per ciascuna tariffa predeterminata. I dati rilevati potranno essere maggiormente utili se ripartiti sulle diverse fasce orarie/giorni della settimana (almeno feriale, festivo). Dall'analisi di tali dati, al termine del periodo di sperimentazione potrà essere valutata la rimodulazione della quantificazione dei vari elementi tariffari ovvero la modifica della struttura del tariffario, nel caso in cui i dati raccolti rivelino la necessità di procedere in tal senso. In ogni caso, **la trasmissione dei dati relativi al servizio oltre ad essere utile ai fini tariffari è indispensabile per valutare l'efficacia del servizio in relazione al grado di soddisfazione della domanda di mobilità degli utenti e, pertanto, dovranno essere raccolti per tali ulteriori finalità di monitoraggio anche oltre il periodo di sperimentazione del sistema tariffario (punti 32-33 delle Linee guida).**

Con riguardo all'indicazione del valore degli scatti riportato nel tariffario si invita a correggere l'importo orario che è pari a 24 euro considerando uno scatto del valore di 0,10 euro ogni 15 secondi.

II.2 Tariffe predeterminate

Riguardo alle tariffe predeterminate le Linee guida prevedono che il loro importo venga stabilito a seguito di specifiche simulazioni (punti 65-70 delle Linee guida). Nel caso di specie le tariffe predeterminate extraurbane (“*Aeroporto Cagliari Elmas – solo 1 tratta (km 80 circa dal porto di Portovesme)*”, “*Cagliari centro/ospedali A/R (km 90 circa dal porto di Portovesme)*”, “*Carbonia centro/ospedale A/R (km 17 circa dal porto di Portovesme)*”, “*Iglesias centro/ospedale A/R (km 23 circa dal porto di Portovesme)*”), risultano essere state fissate con valori estremamente eterogenei e con condizioni operative particolari. Infatti, considerando

che alcune tariffe sono per corse A/R mentre altre sono per singola tratta e che trattandosi di tariffe extraurbane occorre considerare solo la tariffa chilometrica, risultano valori chilometrici oscillanti da un minimo di 0,66 €/km a un massimo di 1,47 €/km. Inoltre, nella documentazione trasmessa non si chiarisce in che modo le tratte di andata e ritorno dovranno operare in relazione alla previsione di un eventuale tempo di attesa massimo, né si fa cenno circa l'eventuale considerazione di tale elemento nella determinazione della tariffa. Si evidenzia, peraltro, che un utente intenzionato a recarsi all'ospedale di Cagliari (corsa di 90 km), pagherebbe 135 € per il tragitto di solo andata con la tariffa extraurbana, mentre usufruendo della tariffa predeterminata di andata e ritorno (corsa di 180 km) pagherebbe 120 € con chiaro disallineamento della tariffa di sola andata extraurbana la quale, peraltro, potrebbe essere ragionevolmente utilizzata dall'utente in caso di ricovero. Considerando le modifiche che dovranno essere apportate al sistema tariffario, in particolare l'eliminazione delle progressioni chilometriche e l'eventuale rimodulazione del prezzo al chilometro, nonché l'eterogeneità e le incongruenze di prezzo chilometrico che caratterizzano le tariffe predeterminate attualmente proposte, **si ritiene necessario procedere alla rideterminazione delle stesse in modo che il relativo importo chilometrico sia compatibile con le tariffe a consumo e reso più omogeneo tra le diverse tratte, chiarendo anche le modalità operative delle tariffe A/R in relazione agli eventuali tempi massimi di attesa che dovranno essere esplicitati nel tariffario.** In particolare, per le tratte extraurbane si suggerisce di ridefinirne l'ammontare prendendo a riferimento la tariffa chilometrica e assicurando che il prezzo finale sia più conveniente rispetto alle tariffe a consumo secondo le indicazioni del punto 67 delle Linee guida. In ogni caso, è necessario che le tariffe predeterminate siano introdotte in via sperimentale provvedendo a seguito dell'attivazione del servizio a definirne l'ammontare secondo la metodologia descritta al citato punto 67 delle Linee guida in particolare riguardo alle tariffe predeterminate con partenza e destinazione in ambito urbano. **Nel corso del periodo di applicazione sperimentale delle tariffe occorre che tutte le tariffe predeterminate siano trasformate in tariffa massime garantite, applicabili con tassametro attivo e solo nel caso in cui risultino più convenienti rispetto alle tariffe risultanti dal tassametro a fine corsa.**

Infine, si segnala l'opportunità di valutare se le esigenze turistico-ricreative connesse alla tariffa "taxi tour (tour panoramico Punta – Caletta – Faro 1h ca.)" non possano essere soddisfatte anche da altre tipologie di servizi non di linea (NCC, servizi privati a mercato anche su piattaforma digitale).

II.3 Tariffario e trasparenza

Riguardo al tariffario, **si rende necessario indicare 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).

Inoltre, **occorre specificare, in corrispondenza delle tariffe massime garantite, che la tariffa prevista troverà applicazione solo nel caso in cui risulti più bassa dell'importo a tassametro** che dovrà essere tenuto attivo fino a fine corsa.

Nello schema di tariffario **è opportuno sostituire il numero di fax attualmente indicato con l'indicazione di un numero telefonico e dell'indirizzo e-mail dell'ufficio competente** per il servizio e per il ricevimento dei reclami dell'utenza.

Si invita inoltre a dare seguito a quanto già previsto nel Regolamento del servizio taxi con riguardo alla creazione di una pagina *web* dedicata al servizio, il cui indirizzo dovrà essere indicato nel tariffario, al fine di pubblicare il Regolamento e il tariffario (art. 30, comma 7 e 9 del Regolamento) che dovrà essere reso disponibile anche presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio.

Si segnala, infine, l'opportunità che nella sezione del sito *web* istituzionale del Comune dedicata al servizio taxi sia pubblicata anche la spesa media relativa a corse per collegamenti tra punti strategici cui non sia già applicata una tariffa predeterminata – (punto 58 Linee guida).

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, è pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità ed è trasmesso al Comune di Carloforte, 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)