

**Parere al Comune di Bisceglie sulla definizione del 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 1° agosto 2024

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Bisceglie (di seguito: Comune) 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 riferimento alla definizione del sistema tariffario (rif. nota prot. n. 0038214 del 13/06/2024 acquisita al prot. ART n. 57603/2024 in pari data). In tale ambito sono stati forniti dal Comune il vigente *"Regolamento taxi e autonoleggio con conducente"* (di seguito: Regolamento), il Tariffario e la *"Relazione esplicativa"* (di seguito: Relazione) contenente le valutazioni tecnico/economiche condotte nella definizione delle tariffe;
- successivamente alla richiesta di parere è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale il Comune ha fornito ulteriori integrazioni e chiarimenti in merito alla determinazione delle tariffe (richiesta ART prot. n. 61746/2024 del 26/06/2024, riscontrata con nota prot. n. 0042101 del 01/07/2024 acquisita al prot. ART n. 62700/2024 in pari data, di seguito *"Integrazioni"*). La fase interlocutoria ha riguardato principalmente i seguenti aspetti:
  - o lo stato di attivazione del servizio taxi;
  - o le modalità di definizione delle componenti tariffarie;
  - o le modalità di attivazione della tariffa oraria;
  - o le simulazioni effettuate per la tariffa predefinita con destinazione aeroporto;

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.

Con il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, 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 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 [...].” In particolare, la lett. b) del medesimo articolo 6 consente agli enti competenti di bandire concorsi straordinari, ove la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal comune ad assicurare un livello di offerta adeguato, per il rilascio di nuove licenze ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della citata legge n. 21 del 1992.

Inoltre, l'art. 37 del sopra citato d.l. n. 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. n. 201/2011 cit.);
- 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. n. 201/2011 cit.), 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'articolo 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 n. 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 sito *web* istituzionale dell'Autorità, 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 la Comunicazione la Commissione UE 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.

Infine, l'Autorità in data 23 marzo 2022, con la delibera n. 46/2022 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 del menzionato documento 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 delle tariffe orientate al costo 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.

Preliminarmente, si osserva che con Delibera del Consiglio comunale n. 7 del 25/02/2016 rubricata *"Approvazione regolamento comunale taxi ed autonoleggio con conducente"* è stato approvato il testo del citato Regolamento; nella Relazione il Comune ha specificato che tuttavia il servizio *"non è mai divenuto operativo prima d'ora"* mentre, nell'ambito delle integrazioni, il Comune ha chiarito che la definizione del contingente pari a 6 licenze è avvenuta con delibera di Giunta comunale n. 386 del 20/12/2016<sup>1</sup>, pertanto la proposta presentata si configura come la prima stesura della struttura tariffaria che il Comune si accinge ad adottare ed è prodromica al rilascio delle licenze per l'avvio del servizio taxi.

Si osserva come il Regolamento, che è stato approvato senza acquisizione del parere dell'Autorità previsto dall'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 201/2011, non tenga conto dell'evoluzione normativa intervenuta nel corso degli ultimi anni, comprese le citate Linee guida adottate successivamente all'approvazione del Regolamento, e risulti privo di alcuni elementi essenziali potenzialmente impattanti anche sull'applicazione delle tariffe (*infra*); pertanto **è necessario che il Regolamento sia aggiornato alla normativa vigente ed in coerenza con le Linee guida, previa richiesta di parere preventivo all'Autorità ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011**. Analogamente, le citate Linee Guida potranno offrire elementi per **verificare se il contingente previsto con la delibera di Giunta comunale n. 386 del 20/12/2016 sia sufficiente per assicurare un servizio taxi adeguato alle esigenze territoriali**.

### II.1 Il sistema tariffario

#### 1.1 Le tariffe proposte

Il sistema tariffario proposto consta di tariffe a base multipla e tariffe predeterminate. Nella Relazione il Comune ha descritto gli elementi presi in considerazione per la definizione della struttura tariffaria, e degli importi delle sue componenti. Ulteriori specificazioni sulle modalità di applicazione delle tariffe sono poi

<sup>1</sup> Il Comune ha altresì specificato che, con la stessa deliberazione, è stato definito il contingente per i servizi NCC pari a 6 licenze di cui una sola risulta attiva ed è afferente ad un'autorizzazione rilasciata in data antecedente la citata delibera.

riportate all'interno del Tariffario (*infra*) che è stato fornito, in prima bozza, sia in italiano che in inglese.

Nella Relazione il Comune specifica che per la determinazione della tariffa chilometrica si è tenuto conto dei costi sostenuti dall'operatore quali *“carburante, usura pneumatici, manutenzione, quota ammortamento capitale e costo medio del lavoro”*, *“dalla letteratura specializzata in materia”*. Tramite i dati acquisiti dal sito ufficiale dell'ACI è stata calcolata l'incidenza complessiva delle citate voci di costo per l'uso del veicolo individuata in 0,23 €/km; il costo del lavoro è stato ricavato prendendo come riferimento il costo orario medio della manodopera di un Autista - cat. C1, pari a 18,88 €/h che, individuata la velocità commerciale media di 25 km/h (*infra*), determina un corrispondente costo chilometrico medio pari a 0,75 €/km; è stato, inoltre, definito in 0,02 €/km l'utile del tassista. Da tale analisi il Comune è pervenuto alla determinazione di una tariffa chilometrica finale di 1 €/km.

Per la tariffazione oraria, il Comune ha stimato la velocità media di percorrenza pari a 25 km/h prendendo a riferimento i percorsi più significativi nelle *“ordinarie condizioni di traffico”*. In considerazione della tariffa chilometrica individuata (*supra*), è stata individuata una corrispondente tariffa oraria pari a 25 €/h.

Per entrambe le tariffe è ipotizzata una sola progressione che determina un aumento dei costi unitari e che si attiva all'accumulo da tassametro di 9 € oltre allo scatto alla partenza. Inoltre, nell'ambito delle integrazioni il Comune ha specificato che la tariffa oraria si applica per velocità inferiori a 20 km/h<sup>2</sup>.

Sono state definite quote fisse (scatto alla bandiera), tariffe minime, una tariffa predeterminata per l'aeroporto, una tariffa massima per tragitti extraurbani con destinazione verso comuni all'interno dell'area provinciale (determinata dal Comune considerando il costo relativo alla località più distante raggiungibile e applicando la tariffa chilometrica), alcuni supplementi e sconti per determinate categorie di utenti e per specifiche destinazioni. Inoltre, nell'ambito del Tariffario, è stato riportato anche il prezzo della corsa standard pari a 11 €. La Tabella 1 riporta la struttura tariffaria proposta, limitatamente alle principali componenti tariffarie.

Tabella 1 – Tariffe proposte (elaborazione ART su dati forniti dal Comune)

Descrizione delle principali componenti tariffarie*	Tariffe proposte
Quota fissa <sup>3</sup> feriale diurna dalle 6:00 alle 22:00 (€)	3,50
Quota fissa festivo o notturno (€)	5,00
Tariffa 1 oraria (per $V < 20$ km/h) (€/h)	25,00
Tariffa 2 oraria (per $V < 20$ km/h) (€/h)	27,00
Tariffa chilometrica TTP1, base (€/km)	1,00
Tariffa chilometrica TTP2, progressione 1 (€/km)	1,30
Valore scatto singolo (€)	0,10
Soglia di progressione TTP1-TTP2 (€/km)	A seguito dell'accumulo di 9,00 € oltre la quota fissa iniziale indicata a tassametro
Tariffa minima feriale diurna dalle 6:00 alle 22:00 (€)	6,00
Tariffa minima festivo o notturno (€)	8,00
Tariffa massima extraurbana (€)	57,00
Tariffa fissa Aeroporto (€)	45,00
Supplemento bagagli, dal 2° collo (€/cad)	1,00
Supplemento passeggeri, dal 5° in poi (€/pax)	1,00
Supplemento animali (€/animale esclusi quelli nel trasportino)	2,00

<sup>2</sup> Mentre nella Relazione era erroneamente indicata la velocità di 50 km/h.

<sup>3</sup> La denominazione usualmente adoperata dagli altri Comuni per questa voce tariffaria è “scatto bandiera” (o anche “scatto alla partenza”).

\*Per semplicità, sia per la tariffa oraria che quella chilometrica, si intende con il suffisso 1 la tariffa iniziale (riferita alla tariffa tassametrica della prima progressione TTP1) e con il suffisso 2 la tariffa applicata a seguito della prima progressione (tariffa tassametrica seconda progressione TTP2).

Per quanto riguarda lo scatto alla partenza e la corsa minima, il Comune ha indicato nelle integrazioni come il relativo importo sia stato determinato prendendo a riferimento quanto disciplinato in comuni limitrofi che disponevano di tariffario aggiornato, apportando su tali valori degli adeguamenti al ribasso *“in considerazione della minor attrattiva turistica del Comune di Bisceglie e quindi della minor propensione alla spesa”*.

Si osserva che il valore dello scatto singolo rimane invariato e pari a 0,10 €, sia nella tariffazione oraria sia nella tariffazione chilometrica; tale valore dello scatto rimane costante anche nella prima progressione attraverso una riduzione della lunghezza/durata degli scatti. Per quanto riguarda le “quote fisse” sono determinate dal Comune tenendo conto dei *“più prevedibili percorsi basati sui punti di interesse dei cittadini”*.

## 1.2 Metodologia di determinazione dell’aggiornamento tariffario

Preliminamente si rileva che il tema delle tariffe è trattato all’art. 25 del Regolamento che, risalendo al 2016, non tiene conto in maniera compiuta degli sviluppi normativi e tecnologici intervenuti negli ultimi anni e di quanto indicato nelle Linee guida dell’Autorità. Per quanto riguarda la disciplina 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 (*infra*).

Tuttavia, le ipotesi contenute nella Relazione, in generale, sono state formulate secondo i principi richiamati dalle Linee guida, salvo alcune precisazioni di seguito riportate.

L’art. 25 del citato Regolamento indica che *“Le tariffe del servizio di taxi sono fissate periodicamente dal Comune”*; al riguardo è necessario che il Regolamento preveda la periodicità dell’aggiornamento delle tariffe, in linea con quanto indicato al punto 61 delle Linee guida che individua *“di norma”* un intervallo quinquennale. È altresì necessario che i futuri aggiornamenti delle componenti tariffarie avvengano in linea con quanto indicato al punto 62 delle Linee guida garantendo che anche 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.

Il Comune intende introdurre nel sistema tariffario la tariffa minima, differenziata tra servizi feriali diurni e festivi o notturni, per la cui definizione il Comune ha indicato nelle integrazioni di aver tenuto conto del relativo importo adottato dal Comune di Bari. Nel sottolineare come tale componente non sia presente in tutti i comuni, si ricorda come la stessa possa costituire un ostacolo 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<sup>4</sup>. Inoltre, anche il confronto con una realtà molto differente, come quella del Comune di Bari, potrebbe comportare una sovrastima di tali componenti. Conseguentemente, è necessario che l’importo della corsa minima sia fissato a un livello accessibile per l’utenza (ad esempio, l’importo della corsa minima potrebbe essere pari al 50% del prezzo della corsa standard). Inoltre, in considerazione della presenza di una quota fissa nel periodo festivo o notturno maggiore rispetto alla quota fissa feriale diurna, non vi è ragione per cui la corsa minima debba essere fissata in modo differente tra giorni

<sup>4</sup> Si rimanda a quanto osservato sul tema nell’ambito del Parere 26/2023 reso al Comune di Bari.

feriali e festivi (più alta in questi ultimi). Pertanto, anche al fine di rendere il tariffario più semplice alla comprensione degli utenti, **si raccomanda al Comune di non differenziare la corsa minima in base al ciclo giornaliero dei servizi (feriale, festivo, notturno)**.

L'art. 3 del Regolamento disciplina le modalità di richiesta del servizio taxi tra cui *"anche tramite chiamata con radio telefono, web e/o applicazioni informatiche certificate"*, tuttavia nel Regolamento non è disciplinata chiaramente la modalità operativa di utilizzo del tassametro in tali circostanze, aspetto che può incidere sul prezzo della corsa. Il servizio taxi non è ancora operativo e pertanto non c'è evidenza di quale sia l'effettivo canale di accesso al servizio utilizzato dagli utenti; al riguardo, nell'ambito delle integrazioni fornite, il Comune ha ribadito come *"[p]er l'accesso al servizio è attualmente previsto l'utilizzo di canali (radiotelefono e/o APP) a carico dei singoli tassisti. Laddove gli operatori dovessero richiederlo, questa Amministrazione potrà attivare un numero di telefono unico per l'accesso al servizio, al momento non previsto"*. Pertanto, a fronte dei diversi scenari che potrebbero configurarsi in tema di modalità di richiesta delle corse, **è necessario che nel Regolamento sia esplicitata la modalità di attivazione del tassametro** che avviene tipicamente al momento dell'avvio del servizio da parte del tassista. Al riguardo si osserva come nei casi nei quali la richiesta del servizio non avvenga in piazzola o per strada, ma da remoto (tramite radiotaxi o tramite altro dispositivo digitale o app che non fornisce al momento della richiesta la stima dell'importo della corsa), in considerazione della possibile diversa posizione del taxi a cui viene convogliata la richiesta, si potrebbe verificare la circostanza per la quale il taxi giunga al punto di prelievo dell'utente con un accumulo sul tassametro anche consistente. Fermo restando che il sistema dell'inoltro della chiamata dovrebbe avvenire presso il taxi libero più vicino o che può raggiungere più rapidamente il punto di prelievo dell'utente, rileva come tali circostanze non siano verificabili dall'utente comportando per lo stesso una difficoltà a valutare compiutamente la stima del prezzo. Pertanto, **è necessario indicare nel tariffario l'importo complessivo massimo che il tassametro può segnare quando il taxi giunge al punto di prelievo del cliente** (ad esempio, tale valore potrebbe essere pari al 50% del prezzo della corsa standard).

Inoltre, il Regolamento prevede che la chiamata possa avvenire anche attraverso applicazioni informatiche *"certificate"*. Non essendo chiaro il riferimento alla tipologia di certificazione, **è necessario che l'implementazione di tale previsione non costituisca ostacolo all'utilizzo delle applicazioni informatiche quale modalità per l'attivazione del servizio**.

### 1.3 Tariffe fisse, predeterminate, *sharing*

Il sistema tariffario proposto prevede una tariffa predeterminata per il collegamento tra la città di Bisceglie e l'aeroporto di Bari, considerata dal Comune la destinazione più significativa per gli utenti ai fini della previsione di una tariffa fissa.

Le tariffe fisse predeterminate, la cui finalità è di dare certezza e facilitare la comprensione per gli utenti dei prezzi per i servizi su specifiche destinazioni, devono risultare più convenienti per gli utenti rispetto alla tariffa a consumo. Sul tema si richiamano le indicazioni fornite ai punti 65-70 delle Linee guida.

Nell'ambito delle integrazioni il Comune ha simulato il prezzo a consumo della corsa per l'aeroporto pervenendo ad un valore di 83,74 €, maggiore dei 45 € previsti dalla tariffa predeterminata. Tuttavia, si osserva che le ipotesi adottate dal Comune non paiono corrette in quanto prevedono il confronto del prezzo a consumo di una corsa andata e ritorno con il prezzo di una tariffa fissa per la singola tratta. Al riguardo si evidenzia come il "ritorno a vuoto" sia un aspetto che deve essere già ricompreso nella definizione delle

singole componenti tariffarie, in considerazione di un principio generale di proporzionalità finalizzato a contemperare, da un lato, il possibile ritorno a vuoto – circostanza che non coinvolge solamente i servizi afferenti alle tariffe predeterminate – e, dall’altro lato, il fatto che tali corse a vuoto potrebbero non verificarsi o comunque la loro incidenza potrebbe essere residua, anche grazie a misure di flessibilità del servizio che l’ente competente (taxi sharing) può adottare. A tal proposito, gli Uffici hanno effettuato una simulazione su differenti scenari di percorso per l’aeroporto con diverse ipotesi di velocità di marcia individuando un *range* di tariffe a consumo comprese tra 48-52 €; pertanto la tariffa adottata dal comune (45 €) parrebbe, seppur di poco, maggiormente conveniente. Ad ogni modo, in considerazione dell’impossibilità di effettuare simulazioni sul campo a causa dell’assenza del servizio, e in mancanza di dati di maggior dettaglio (*infra*), **si prescrive di indicare la tariffa aeroportuale di 45 € come tariffa massima garantita configurando per il cliente il pagamento del prezzo più basso tra tale tariffa e quella derivante dal prezzo a consumo risultante da tassametro, rispetto al quale dovrà essere previsto l’obbligo del tassista di attivazione al momento dell’inizio del servizio** (cfr. punto 65 delle Linee guida). In seguito all’attivazione del servizio taxi, trascorso un congruo periodo di monitoraggio del servizio (*infra*) e della citata tariffa predeterminata, il Comune potrà effettuare analisi di maggior dettaglio e valutarne la trasformazione in tariffa fissa. Al riguardo, in considerazione della futura procedura di assegnazione delle licenze, e nelle more dell’aggiornamento del Regolamento nel quale definire in maniera strutturale gli obblighi di monitoraggio del servizio in coerenza con le Linee guida, **è necessario che nel bando di assegnazione delle licenze siano introdotti appositi obblighi di trasmissione dei dati (almeno richieste in evase, tempi medi di attesa degli utenti, produttività media per tassista), in via sperimentale, relativi al servizio svolto dai titolari delle licenze (per fascia oraria e giorno della settimana)**; tali obblighi potranno essere introdotti anche per un periodo di tempo limitato purché sufficiente a ottenere un significativo insieme di dati.

L’attuale Regolamento non disciplina la tariffa *sharing*; nell’osservare come la flessibilità del servizio *sharing* consenta di ottimizzare l’uso del taxi e che ben si potrebbe applicare su tratte che possono vedere una pluralità di richieste contemporanee, come ad esempio quelle per l’aeroporto, **si raccomanda di valutare l’introduzione del servizio taxi sharing e la definizione delle relative tariffe**<sup>5</sup> (cfr. Punti 23, 24, 71, 72 delle Linee guida).

#### 1.4 Tariffario

Riguardo al Tariffario, ossia 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 comprensivo di tutte le componenti tariffarie vigenti** (punto 52 delle Linee guida).

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

- i) **venga specificato che la tariffa oraria si attiva per velocità inferiori a 20 km/h;**

<sup>5</sup> A titolo puramente esemplificativo, e facendo riferimento alla tratta aeroportuale, si osserva come l’attuale tariffa fissa per l’aeroporto sia inherente ad un viaggio *“Sul tragitto indicato, privo di sosta o fermata intermedia”*, mentre *“In caso di richieste di variazione di tragitto da parte del cliente, il tassista è autorizzato a richiedere il pagamento a tassametro”*. Non risulta quindi contemplato e disciplinato il caso nel quale sia il tassista ad effettuare una sosta per eventualmente caricare un ulteriore cliente sul medesimo percorso. Pertanto, fermo restando quanto indicato al punto 24 delle Linee guida sulla modalità di utilizzo della condivisione del taxi, un’eventuale tariffa *sharing* potrebbe disciplinare tale circostanza andando ad individuare, nell’esempio, tariffe che per gli utenti siano più convenienti rispetto alla Tariffa aeroportuale e per il tassista più remunerativa rispetto all’applicazione della tariffa a consumo.

- ii) la Tariffa extraurbana sia indicata chiaramente come “Tariffa massima extraurbana” e venga indicato l’obbligo di attivazione del tassametro ad inizio servizio;
- iii) venga indicato chiaramente il nome dell’Aeroporto di cui alla rispettiva tariffa massima garantita e l’obbligo di attivazione del tassametro ad inizio servizio (*supra*);
- iv) venga indicato chiaramente se gli sconti si applicano anche per la tariffa per l’Aeroporto e in caso di raggiungimento della tariffa massima extraurbana;
- v) relativamente agli sconti “Taxi discoteca” e “Taxi ospedali”, venga indicato chiaramente se lo sconto è applicabile a prescindere della collocazione di tali destinazioni all’interno dell’area Comunale;
- vi) vengano riportati i recapiti (telefono, e-mail, ecc.) dell’Ufficio a cui inoltrare eventuali reclami (punto 55 delle Linee guida).

In aggiunta, è necessario che il Tariffario, in coerenza con il punto 57 delle Linee guida:

- vii) sia reso disponibile a tutti gli utenti su una sezione dedicata del sito web del Comune, assieme al Regolamento;
- viii) sia reso disponibile anche sui Taxi, nelle piazze, e nei maggiori punti di interesse del Comune.

Infine, in linea con quanto indicato al punto 58 delle Linee Guida, è **opportuno che il Comune pubblichi la spesa media** (anche come intervallo di variazione degli importi) relativa a corse taxi per collegamenti tra punti strategici (ad esempio, tragitti tra stazione e ospedali, tra porto e stazione, tra centro storico e centro fieristico, tra le destinazioni oggetto di scontistica), anche differenziata per tipologia di giorno della settimana e/o fascia oraria qualora si rilevi una elevata variabilità, che potrà costituire un parametro di riferimento per gli utenti, utilizzabile per acquisire un’indicazione di massima della presunta spesa del servizio.

\*\*\*\*\*

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, è pubblicato sul sito *web* istituzionale dell’Autorità ed è trasmesso al Comune di Bisceglie, con l’invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 1° agosto 2024

Il Presidente

Nicola Zaccheo

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