

Parere n. 43/2024

**Parere al Comune di Desenzano del Garda in materia di licenze temporanee e 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 settembre 2024

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Desenzano del Garda (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 39484 del 25/06/2024 (acquisita al prot. ART n. 61453/2024 del 25/06/2024), 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, con riferimento al rilascio di n. 3 licenze temporanee ai sensi del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, e alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi (secondo il documento indicato come "*Proposta delibera Desenzano adeguamento tariffe*");
- nel corso dell'istruttoria gli Uffici dell'Autorità hanno richiesto un'integrazione documentale con la nota prot. ART n. 66072/2024 del 10/07/2024, a cui il Comune ha dato riscontro con la nota prot. n. 48280 del 09/08/2024 (acquisita al prot. ART n. 74834/2024 del 09/08/2024) fornendo ulteriori documenti e informazioni, tra cui il Tariffario vigente reso disponibile all'interno dei taxi e una "*Relazione aggiornamento delle tariffe di cui alla deliberazione di giunta comunale n. 304 del 23.11.2021 ai sensi dei punti 60 e 61 delle linee guida [...]*";
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente "*Regolamento per la disciplina del servizio pubblico non di linea Taxi*" (di seguito: Regolamento) adottato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 12 del 23/02/2024, 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]l fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana [...]"*.

Successivamente il legislatore è nuovamente intervenuto nel settore. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. 201/2011, nell'istituire l'Autorità di regolazione dei trasporti, ha attribuito alla stessa specifiche competenze in materia, tra cui:

- il monitoraggio e la verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. 201/2011);
- il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. 201/2011), sulla base dei principi di seguito riportati:
  1. l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario, anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali;
  2. una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;
  3. una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal soggetto competente per percorsi prestabiliti;
  4. il miglioramento della qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;
- la possibilità di ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio *«con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m»* sopra riportata (art. 37, comma 2, lett. n)).

Ulteriori misure *«per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma»* sono previste dall'art. 3

del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (*“Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici”*), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136.

L’Autorità, con l’*“Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull’autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità”* del 21 maggio 2015, ha rappresentato l’esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi volte ad adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera, a distanza, ormai, di molti anni dall’adozione della legge 21/1992, anche tenuto conto dei recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità. In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l’Autorità ha evidenziato, tra l’altro, l’opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all’adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l’attenzione sulla necessità di *«[...] dare attuazione [da parte dei Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell’articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell’organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l’uso collettivo dei taxi»*.

Con nota del 16 luglio 2020, indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nonché pubblicata sul proprio sito *web* istituzionale, l’Autorità è ulteriormente intervenuta sul tema dell’organizzazione del servizio taxi e, in particolare, sull’uso dei sistemi di connettività via *web* e sull’impiego delle nuove tecnologie per favorire l’intermediazione tra domanda e offerta di taxi, rimarcando, anche sulla scorta delle decisioni del Consiglio di Stato di cui alle sentenze del 4 giugno 2020, n. 3501/2020, n. 3502/2020 e n. 3503/2020, la necessità di: *i)* promuovere e verificare la rimozione di norme di legge regionali e/o norme di regolamenti comunali che, in qualsiasi modo, limitino la libertà dei titolari di licenza taxi di avvalersi dei vari servizi di interconnessione tra domanda e offerta eventualmente disponibili; *ii)* promuovere lo sviluppo e la diffusione di sistemi innovativi e competitivi che consentano l’interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi con conseguente aumento dell’efficienza e della qualità del servizio offerto; *iii)* vigilare, adottando le misure ritenute più opportune, affinché le società che gestiscono i servizi di interconnessione tra domanda e offerta non precludano, a coloro che aderiscono a tali servizi, di rivolgersi anche ad altri intermediari e di destinare una quota per l’esecuzione di corse intermediate da altre imprese.

Nella Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea del 4 febbraio 2022 è stata pubblicata la *“Comunicazione della Commissione concernente un trasporto locale di passeggeri su richiesta (taxi e veicoli a noleggio con conducente) ben funzionante e sostenibile (2022/C 62/01)”*. Con tale Comunicazione la Commissione europea ha formulato raccomandazioni relative alla regolamentazione dei servizi di taxi (e NCC), al fine di garantire ai cittadini una mobilità locale adeguata e sicura, migliorare la sostenibilità del settore e promuovere gli obiettivi del *Green Deal* europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Ha inoltre chiarito la necessità che le misure messe in atto dagli Stati membri (compresi sia i governi e i legislatori nazionali sia le autorità regionali e locali) per regolamentare i taxi e i servizi di noleggio con conducente siano conformi alle libertà fondamentali che sono alla base del mercato unico. La Comunicazione, più specificamente, contiene raccomandazioni concernenti, in particolare, l’efficienza del servizio, l’accesso a una mobilità adeguata e la sostenibilità del settore, la sostenibilità ambientale e lo sfruttamento dei vantaggi offerti dalla digitalizzazione.

L'Autorità, con la delibera n. 46/2022 del 23 marzo 2022, ha adottato le *“Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali”* (di seguito: Linee guida), che recepiscono gli orientamenti dell'Autorità già espressi nell'Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea, nonché nella nota dell'Autorità del 16 luglio 2020 indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome in merito all'uso dei sistemi di connettività via *web* e all'impiego delle nuove tecnologie per favorire l'intermediazione tra domanda e offerta di taxi. L'obiettivo delle Linee guida è quello di fornire, anche attraverso indicazioni di carattere metodologico, uno strumento a supporto dei soggetti competenti ai fini della predisposizione di schemi di atti da adottare in materia di servizio taxi sui quali è acquisito il parere preventivo dell'Autorità, nonché elementi per la determinazione del contingente, per l'organizzazione del servizio (considerando anche le piattaforme tecnologiche per l'intermediazione tra la domanda e l'offerta), per il monitoraggio della qualità del medesimo anche attraverso la predisposizione della carta della qualità e/o di indagini di *customer satisfaction*, e criteri per la determinazione di tariffe correlate ai costi di produzione del servizio.

Di recente, la Corte costituzionale, intervenendo in materia di rilascio di autorizzazioni per l'espletamento del servizio di noleggio con conducente con osservazioni pure estendibili al servizio taxi, ha affermato che *“I servizi di autotrasporto non di linea (...) concorrono a dare «effettività» alla libertà di circolazione, «che è la condizione per l'esercizio di altri diritti»* (sentenza n. 36 del 2024), per cui la forte carenza dell'offerta – che colloca l'Italia fra i Paesi europei meno attrezzati al riguardo, come risulta dai dati segnalati nell'opinione presentata dall'ANITRAV tanto nel presente giudizio quanto nel giudizio a quo – generata dal potere conformativo pubblico si è risolta in un grave disagio arrecato a intere fasce della popolazione e alle possibilità di sviluppo economico. Essa ha infatti innanzitutto danneggiato la popolazione anziana e fragile, che, soprattutto nelle metropoli, non è in grado di utilizzare (o anche semplicemente raggiungere) gli altri servizi di trasporto di linea, ma che ha stringenti necessità di mobilità che, in particolare, si manifestano in riferimento alle esigenze di cura. Ha compromesso le esigenze di accesso a una mobilità veloce, spesso indispensabile a chi viaggia per ragioni di lavoro. Ha recato danno al turismo e all'immagine internazionale dell'Italia, dal momento che l'insufficiente offerta di mobilità ha pregiudicato la possibilità di raggiungere agevolmente i luoghi di villeggiatura, come documentato dalla Regione Calabria nel giudizio a quo” (sentenza n. 137 del 2024).

## II. Osservazioni dell'Autorità

Alla luce del quadro normativo delineato nel par. I, nei limiti delle informazioni e della documentazione acquisita, l'Autorità esprime le proprie osservazioni ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011, nell'esercizio della propria funzione di verifica della corrispondenza dei livelli di offerta, delle tariffe e della qualità del servizio taxi 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 il Regolamento è stato approvato a febbraio 2024, senza preventiva acquisizione del parere dell'Autorità che, ai sensi di legge, riveste carattere obbligatorio e ha il fine specifico di verificare l'effettivo adeguamento del servizio ai principi individuati dal legislatore. Ad ogni modo, con riserva di un più approfondito esame del testo approvato, si evidenziano sin da subito, per un pronto aggiornamento del testo, le seguenti criticità rilevate: (i) l'elenco delle disposizioni normative che costituiscono la disciplina del servizio taxi, riportato all'art. 1, non è aggiornato all'attuale quadro normativo,

non menzionando l'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011 che reca i principi ai quali comuni e regioni si conformano per adeguare il servizio taxi; non risulta neanche menzionato l'art. 3 del d.l. 104/2023; (ii) il riferimento alle Linee guida approvate dall'Autorità, riportato all'art. 27 del Regolamento, risulta errato perché richiama la delibera n. 146/2021 relativa alla consultazione pubblica e non la delibera n. 46/2022 di adozione dell'atto finale; (iii) l'art. 13 prevede quale sistema ordinario di rilascio di licenze taxi il concorso per titoli, mentre le Linee Guida indicano come sistema più adeguato per la selezione dei tassisti quello del concorso per titoli ed esami.

## II.1 Contingente taxi

### 1.1 Rilascio di licenze temporanee

Secondo i dati forniti dal Comune, l'attuale contingente taxi è invariato dal 1960 ed è costituito da 12 licenze<sup>1</sup>; lo stesso Comune afferma che tale numero risulta insufficiente tanto da ritenere «*necessario l'incremento di n. 3 licenze temporanee, della durata di dodici mesi prorogabili per ulteriori dodici mesi, al fine di garantire un servizio di trasporto pubblico efficiente e rispondente alle esigenze emergenti*» (pag. 2 della relazione “Analisi semplificata [...]” allegata alla richiesta di parere).

Il Comune non fornisce una giustificazione del motivo per cui sarebbero necessarie n. 3 licenze (ancorché non esplicitato, sembrerebbe che il numero delle licenze temporanee provenga da una correlazione con la crescita della popolazione cittadina dal 1960, che però non può essere l'unico elemento quantitativo da considerare). Ai fini della valutazione del dimensionamento del contingente taxi, le Linee guida forniscono utili indicazioni metodologiche. In particolare, poiché il Comune ha meno di 100.000 abitanti è possibile adottare un approccio semplificato, basato sul confronto statistico con un campione di comuni paragonabili; in tale impostazione, la principale difficoltà per l'analisi consiste nel selezionare i comuni del campione scegliendo opportunamente gli indicatori su cui vanno effettuati i confronti quantitativi, e tra essi la popolazione non occupa necessariamente un posto privilegiato.

Ad ogni modo, venendo alla richiesta di parere, il Comune intende rilasciare le licenze temporanee sulla base dell'art. 3, comma 1, del d.l. 104/2023. A tal proposito si precisa che, stante la specificità della norma, approvata nell'ambito di misure urgenti per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma, e considerato, altresì, il carattere temporaneo delle licenze che il Comune intende assegnare, non si hanno osservazioni da formulare sul contingente individuato.

Tuttavia, pare utile rilevare come l'adozione di provvedimenti emergenziali mal risponda a esigenze di mobilità che si ripetono periodicamente («*specialmente nel periodo primavera-estate*», rileva il Comune nella già citata relazione “Analisi semplificata [...]”, dove si prevede peraltro una maggiore intensità dei flussi turistici nei prossimi anni), rendendo perciò più congruo che l'Amministrazione adotti soluzioni strutturali, mediante assegnazione di nuove licenze a tempo indeterminato, se del caso con efficacia limitata ai periodi dell'anno per i quali si registri un significativo incremento della domanda (c.d. “licenze stagionali”). Peraltro, l'art. 3, comma 1, del d.l. 104/2023 è applicabile esclusivamente «*[n]elle more della cognizione dei dati riguardanti la consistenza dei titoli abilitativi relativi agli autoservizi pubblici non di linea, connessa*

---

<sup>1</sup> Che, in base ai dati in possesso dell'Autorità, si affiancano a 5 autorizzazioni NCC.

*all'attuazione del decreto di cui all'articolo 10-bis, comma 3, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135»<sup>2</sup>.*

Da tali previsioni deriva che il rilascio di licenze temporanee non è un rimedio che può assumere carattere strutturale e, conseguentemente, **si invita il Comune a valutare un incremento stabile del contingente taxi.**

Riguardo allo schema di bando per l'assegnazione delle suddette licenze temporanee allegato alla richiesta di parere si osserva che al punto 1) dell'art. 1 viene precisato che il concorso si rivolge a coloro che sono già titolari di licenza taxi del Comune (ai quali le disposizioni legislative demandano il compito di valorizzare la licenza aggiuntiva mediante affidamento a terzi in possesso dei requisiti previsti dall'art. 6 della legge 21/1992, oppure in proprio col sistema della doppia guida), cosicché non è necessario mantenere i successivi punti da 2) a 12) dell'articolo .

## II.2 Adeguamento del sistema tariffario

### 2.1 Aggiornamento delle tariffe

Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a base multipla, approvate con deliberazione della Giunta Comunale n. 304 del 23/11/2021. La Tabella 1 riporta il confronto tra la struttura tariffaria attuale e quella proposta dal Comune, limitatamente alle principali componenti tariffarie.

Per il periodo da novembre 2021 a giugno 2024 (mese in cui è stata presentata la richiesta di parere) la variazione ISTAT dei prezzi al consumo in base all'indice FOI generale (senza tabacchi) è stata del +13,1%. L'aggiornamento del sistema tariffario proposto dal Comune presenta incrementi percentuali generalmente superiori alla variazione ISTAT di periodo.

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 |
|---|-----------------|------------------|------------|
| Apertura tassametro (€)   | 5,00            | 5,50             | 10,0%      |
| Corsa minima (€)  | 8,00            | 10,00            | 25,0%      |
| Sosta oraria (€)  | 35,00           | 40,00            | 14,3%      |
| Tariffa chilometrica urbana (€/km)                              | 0,95            | 1,10             | 15,8%      |
| Supplemento chiamata radiotaxi (esclusi residenti) (€)          | 1,00            | 2,00             | 100,0%     |
| Supplemento bagagli (€/cad)                                     | 0,50            | 0,50             | 0          |
| Supplemento animali (€/cad)                                     | 1,00            | 1,00             | 0          |
| Supplemento monovolume dal 5° posto                             | +30%            | +30%             | 0          |
| Supplemento monovolume dal 7° posto                             | +50%            | +50%             | 0          |
| Supplemento notturno (22:00-06:00)                              | +30%            | +30%             | 0          |
| Supplemento festivo   | +20%            | +20%             | 0          |
| Supplemento Centro storico di Sirmione                          | +50%            | 10,00            | n.a.       |
| Prenotazione corsa dagli alberghi alla stazione ferroviaria (€) | -               | 5,00             | n.a.       |

<sup>2</sup> Il riferimento è al Decreto Ministeriale n. 203 del 02/07/2024 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Si rileva l'introduzione del supplemento di prenotazione corsa dagli alberghi alla stazione ferroviaria del Comune.

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.**

## 2.2 Metodologia di determinazione dell'aggiornamento tariffario

Preliminamente si rileva che l'adeguamento del Tariffario taxi vigente avviene a distanza di soli 3 anni dal precedente aggiornamento, tempistica che appare prematura rispetto alle dinamiche economiche di medio periodo, che sono le uniche in grado di influenzare in maniera apprezzabile i costi di servizio. Infatti, il punto 60 delle Linee guida 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, tenendo conto del principio stabilito nelle Linee guida, nonché della mancata indicazione della periodicità di aggiornamento tariffario nel Regolamento, **è opportuno che l'Atto di approvazione delle tariffe riporti l'indicazione che il prossimo adeguamento tariffario avverrà tra cinque anni, salvo mutamenti significativi del quadro macroeconomico.**

Poiché non vi è evidenza che la quantificazione delle tariffe sia avvenuta in passato secondo il principio dell'orientamento ai costi di produzione del servizio, **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.** Potranno eventualmente considerarsi compensazioni tra le variazioni delle diverse voci, purché neutrali in termini di costo della corsa standard<sup>3</sup>.

Inoltre, rilevano le considerazioni seguenti.

- 1) Sul Tariffario esposto nelle autovetture taxi è riportata la seguente indicazione: «*L'apertura tassametro è esente dal supplemento festivo +20% e notturno +30%*». Tuttavia, tale previsione non è contenuta né nella DGC n. 304/2021 di approvazione delle tariffe vigenti né nella precedente DGC n. 112/2015 che approvava le precedenti tariffe, e a cui la DGC n. 304/2021 rimanda con la frase «*per*

<sup>3</sup> 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.

*quanto non previsto con il presente atto, rimangono in vigore le disposizioni di cui alla deliberazione [precedente]*». Si osserva che la stessa frase è stata adoperata nella DGC n. 112/2015 con riferimento alla remota DGC n. 69/2008. È evidente che il continuo rimando a statuizioni precedenti non risponde ai criteri di trasparenza ed efficacia dell'azione amministrativa perché comporta uno sforzo di ricerca di tali statuizioni a ritroso nel tempo. **È opportuno che l'Atto di statuizione delle tariffe taxi espliciti tutte le disposizioni in merito, senza rimandi ad altri documenti.**

- 2) La "corsa minima" subisce un cospicuo incremento del +25%. A tal proposito è bene ricordare 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; nondimeno, essa può costituire 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 standard).
- 3) Il sistema tariffario prevede due distinti supplementi minivan, espressi come maggiorazione percentuale del prezzo ordinario della corsa: il primo supplemento (+30%) si applica ai "minivan dal 5° posto in poi", il secondo (+50%) si applica ai "minivan dal 7° posto in poi" (maggiorazione che, a differenza dei supplementi festivo e notturno, si applica pure alla tariffa "apertura tassametro"). Questo sdoppiamento sembra inteso a remunerare in maniera differente i tassisti; rileva tuttavia il significato attribuito alla parola "posto", che può essere intesa come numero di posti disponibili nell'autovettura oppure come numero di "posti occupati" (ossia numero di passeggeri trasportati). Se il significato è quello di "posti disponibili", allora questa differenziazione risulta ingiustificata. Infatti, l'art. 23 del Regolamento stabilisce che agli utenti del servizio taxi «è fatto divieto di scegliere la vettura nei parcheggi autorizzati», salvo il caso che la prima vettura della fila non abbia la capienza sufficiente, cosicché un gruppo di 5 utenti che fosse costretto a prendere un minivan da 9 posti, perché unica vettura taxi momentaneamente disponibile, verrebbe ingiustamente gravato da una spesa più alta.  
Se il significato è quello di "posti occupati", allora una differenziazione sarebbe giustificata, però l'entità del supplemento calcolato come maggiorazione percentuale risulta sproporzionata<sup>4</sup>.  
In conclusione, **è necessario che il supplemento minivan venga stabilito in maniera equa, espresso preferibilmente in termini fissi (€/pax per ciascun passeggero oltre il 4°) e non come maggiorazione percentuale.**
- 4) Il sistema tariffario prevede un supplemento "sui generis", espresso come maggiorazione percentuale del prezzo ordinario della corsa (+50%) per i servizi verso il centro storico del confinante comune di Sirmione. Poiché nella statuizione delle tariffe occorre sempre tenere conto dei criteri di trasparenza, ragionevolezza e proporzionalità, nonché della sostenibilità del prezzo per l'utenza (punti 47-49 delle Linee guida), **è necessario eliminare il supplemento "Centro storico di Sirmione" e introdurre una tariffa a base chilometrica extraurbana, da applicare a tutti i servizi extraurbani, conformemente all'art. 13, comma 2, della legge n. 21/1992.**
- 5) La proposta del nuovo sistema tariffario prevede due distinti supplementi di chiamata radiotaxi.

<sup>4</sup> Come mostrato nel testo, il prezzo della corsa standard è 15 €. Nel caso di utilizzo di un minivan "piccolo", il supplemento passeggeri sarebbe 4,50 € (ovvero 2,25 €/pax); utilizzando un minivan "grande" il supplemento passeggeri diventerebbe 7,50 € (ovvero 1,88 €/pax). A titolo di paragone, secondo i dati in possesso dell'Autorità, il valore medio del supplemento passeggeri è inferiore a 1,00 €.

- a. Il primo supplemento, già previsto nel sistema vigente, è ambiguo perché non risulta chiaro a quali soggetti sia rivolto: secondo la delibera n. 304/2021 non si applica ai residenti, mentre secondo un'avvertenza del Tariffario si applica *“solo per chi chiama da fuori comune”*. Poiché una chiamata da fuori comune potrebbe provenire da un residente di Desenzano, mentre una chiamata con prelievo in ambito comunale potrebbe provenire da una persona non residente a Desenzano, se ne conclude che questo supplemento non è trasparente, prestandosi a un'applicazione del tutto discrezionale.
- b. Il secondo supplemento, di nuova introduzione, si applicherebbe alle corse prenotate dagli alberghi verso la stazione ferroviaria; questo supplemento vale oltre il triplo del supplemento di chiamata radiotaxi ordinario. Tale asimmetria potrebbe trovare giustificazione solo a fronte di un diverso livello di prestazione del servizio o di costi, che però non emerge dalla documentazione fornita dal Comune.

In conclusione, **è necessario che il supplemento per la prenotazione del taxi sia unico e applicabile indistintamente a tutti gli utenti.**

La Tabella 2 riporta il confronto tra i prezzi della corsa standard calcolati dagli Uffici dell'Autorità, con riferimento alle tariffe vigenti e a quelle proposte.

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

| Corsa standard<br>5 km + 5' | Prezzo con tariffe<br>vigenti | Prezzo con tariffe<br>proposte | Variazione |
|-----------------------------|-------------------------------|--------------------------------|------------|
| senza prenotazione          | 13,25 €                       | 15,00 €                        | +13,2%     |
| con prenotazione            | 14,25 €                       | 17,00 €                        | +19,3%     |

La corsa standard senza prenotazione subisce un aumento in linea con la rivalutazione ISTAT FOI di periodo, ma quella con prenotazione subisce un incremento superiore a causa dell'incidenza della variazione del supplemento radiotaxi.

Indipendentemente dall'entità dell'aggiornamento delle singole voci, che comunque deve essere rettificato secondo le indicazioni già fornite, **è necessario 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.** L'importo del supplemento radiotaxi aggiornato deve quindi tener conto anche della rivalutazione delle altre voci tariffarie.

## 2.3 Tariffe fisse, predeterminate, sharing

L'attuale sistema tariffario del Comune non prevede tariffe fisse predeterminate.

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 indica a Comuni e Regioni di adeguare il servizio taxi *«prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti»*, previo parere dell'Autorità.

Pertanto, **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.**

Ad esempio, vista l'estensione contenuta del comune, si potrebbe istituire una tariffa fissa per il servizio taxi da qualunque albergo di Desenzano alla stazione ferroviaria (e viceversa)<sup>5</sup>.

#### 2.4 Tariffario

Riguardo al Tariffario, ovvero lo strumento con cui si comunicano al pubblico le tariffe del servizio taxi, le Linee guida forniscono diverse indicazioni utili ad aumentare la trasparenza verso gli utenti del servizio, tra cui quella per 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).

Inoltre, il nuovo Tariffario, analogamente a quello vigente, **dovrà essere reso disponibile anche in lingua inglese** (punto 56 delle Linee guida) e contenere:

- i) **l'indicazione che gli eventuali pedaggi (es.: autostrada), compresi nel tragitto della corsa, sono a carico del cliente** (punto 53 delle Linee guida);
- ii) **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) **i recapiti (telefono, e-mail) dell'Ufficio a cui inoltrare eventuali reclami** (punto 55 delle Linee guida).

Infine, è **necessario che il Tariffario venga pubblicato presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio** (es.: stazioni, 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 (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 Desenzano del Garda, con l'invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 26 settembre 2024

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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

<sup>5</sup> Ad esempio, a Taormina, stante le piccole dimensioni del comune, è in vigore una tariffa unica.