

Parere al Comune di Feltre in materia di adeguamento tariffario del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 24 ottobre 2024

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Feltre (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 30619 del 13/09/2024 (acquisita al prot. ART n. 85472/2024 del 13/09/2024), 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 alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi secondo il documento che viene indicato nella nota di richiesta come *"Tabella con tariffario vigente, proposta tassisti, adeg. ISTAT FOI, proposta Comune"*;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente *"Regolamento comunale per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea taxi e noleggio con conducente con autovettura"* (di seguito: Regolamento), adottato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 7 del 10/02/1999, limitatamente alle parti in cui costituisce presupposto del sistema tariffario;

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Inquadramento giuridico

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (*"Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea"*), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente alla gestione del servizio.

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

Col decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (*"Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale"*), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell'ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l'accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso. In particolare, l'art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste «[a] 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 intermedie da altre imprese.

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

L'Autorità, con la delibera n. 46/2022 del 23 marzo 2022, ha adottato le “*Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali*” (di seguito: *Linee guida*), che recepiscono gli orientamenti dell'Autorità già espressi nell'Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea, nonché nella nota dell'Autorità del 16 luglio 2020 indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome in merito all'uso dei sistemi di connettività via *web* e all'impiego delle nuove tecnologie per favorire l'intermediazione tra domanda e offerta di taxi. L'obiettivo delle *Linee guida* è quello di fornire, anche attraverso indicazioni di carattere metodologico, uno

strumento a supporto dei soggetti competenti ai fini della predisposizione di schemi di atti da adottare in materia di servizio taxi sui quali è acquisito il parere preventivo dell'Autorità, nonché elementi per la determinazione del contingente, per l'organizzazione del servizio (considerando anche le piattaforme tecnologiche per l'intermediazione tra la domanda e l'offerta), per il monitoraggio della qualità del medesimo anche attraverso la predisposizione della carta della qualità e/o di indagini di *customer satisfaction*, e criteri per la determinazione di tariffe correlate ai costi di produzione del servizio.

II. Osservazioni sul sistema tariffario del Comune

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità 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.

Nella richiesta di parere il Comune dichiara che il contingente taxi consiste in 3 licenze, ma il servizio taxi comunale viene garantito da un solo tassista; nel Comune sono inoltre presenti 6 autorizzazioni NCC.

Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a base multipla, approvate con deliberazione della Giunta Comunale n. 82 del 20/03/2008. La Tabella 1 riporta il confronto tra la struttura tariffaria attuale e quella proposta da ultimo dal Comune, limitatamente alle principali componenti tariffarie.

Per il periodo da marzo 2008 ad agosto 2024 la variazione ISTAT dei prezzi al consumo in base all'indice FOI generale (senza tabacchi) è stata del **+32,6%**. L'aggiornamento del sistema tariffario proposto dal Comune presenta incrementi percentuali inferiori 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
Scatto di partenza (€)	2,50	3,25	30,0%
Corsa minima (€)	6,50	8,00	23,1%
Sosta oraria (€/h), con scatti ogni 10'	17,00	22,00	29,4%
Tariffa chilometrica (€/km)	0,83	1,00	20,5%
Supplemento festivo	0,00	0,00	0,0%
Supplemento notturno (dalle 22:00 alle 06:00)	+25%	+30%	20,0%
Supplemento bagagli (€/cad)	0,60	0,70	16,6%
Supplemento corsa extracomunale	0,00	0,00	0,0%

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 alcuni casi, inoltre, le soluzioni adottate non paiono rispondenti al principio della sostenibilità per l'utenza, in termini di disponibilità a pagare (es.: l'eccessiva ampiezza dell'intervallo tra gli scatti della componente oraria della tariffa, fissato 10 minuti).

In particolare, occorre:

- a) chiare se la tariffa “sosta oraria” si applica anche alle situazioni in cui il veicolo viaggia a velocità ridotta o nulla (ad esempio, nel traffico oppure durante l’attesa ai semafori);
- 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 nella tariffazione su base chilometrica.

Pertanto, **è necessario l’inserimento di tali informazioni, a beneficio degli utenti, nell’Atto di approvazione delle tariffe e, conseguentemente, nel Tariffario.**

II.1 Metodologia di determinazione dell’aggiornamento tariffario

Preliminarmente si rileva che il Regolamento, risalente al 1999, non tiene conto degli sviluppi normativi e tecnologici intervenuti negli ultimi anni, di cui si è dato cenno in premessa.

Indi, si evidenzia che 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.**

Inoltre, rilevano le considerazioni seguenti.

- 1) Il supplemento notturno è espresso tramite una maggiorazione percentuale dell’importo ordinario della corsa. Aumentando sia le singole componenti tariffarie sia la percentuale di maggiorazione del supplemento notturno si genera un duplice aggravio sul prezzo finale. Al fine di tutelare la sostenibilità del prezzo per l’utenza, **è opportuno che il supplemento notturno rimanga invariato.**
- 2) Nell’attuale sistema tariffario viene specificato che il supplemento festivo non è cumulabile con quello notturno; tuttavia, il supplemento per servizio festivo è fissato a zero. Si invita il Comune a verificare la correttezza di questo dato, che generalmente è uguale al supplemento notturno.
- 3) Affinché il prezzo calcolato dal tassametro sia massimamente aderente all’effettivo utilizzo del servizio, **è opportuno che la tariffazione avvenga mediante scatti a frequenza elevata, cioè con intervalli di piccola ampiezza** (ad esempio, si potrebbero utilizzare intervalli di 100 m per la tariffazione chilometrica e 1 minuto per la tariffazione oraria).

La Tabella 2 riporta il confronto tra i prezzi relativi alla corsa standard¹ calcolato dagli Uffici dell’Autorità con le tariffe vigenti e quelle proposte.

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

Corsa standard	Prezzo con tariffe vigenti	Prezzo con tariffe aggiornate	Variazione
----------------	----------------------------	-------------------------------	------------

¹ La corsa standard è definita al punto 54 delle Linee guida: essa si basa su un percorso di 5 km con sosta/attesa di 5 minuti (non consecutivi) effettuato in un giorno ferialo da parte di un utente privo di bagagli.

5 km + 5'	12,32 €	15,58 €	+26,5%
-----------	---------	---------	--------

Poiché la corsa standard subisce un aumento inferiore alla rivalutazione ISTAT FOI, l'aggiornamento tariffario proposto soddisfa il principio di sostenibilità del prezzo per l'utenza.

II.2 Tariffe fisse, predeterminate, sharing

L'attuale sistema tariffario del Comune non prevede tariffe fisse predeterminate. Le tariffe predeterminate, definendo un importo prestabilito, omnicomprendivo e invariabile per determinati percorsi, garantiscono una maggiore trasparenza del prezzo del servizio e rappresentano, pertanto, un elemento di maggior tutela del passeggero. Al riguardo, l'art. 37, comma 2, lettera m), n. 3 del d.l. 201/2011 dispone che i comuni adeguano il servizio taxi «*prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti*», previo parere dell'Autorità.

Pertanto, **è necessario che il Comune, ove ne valuti l'utilità rispetto alle effettive esigenze del contesto territoriale, introduca tariffe predeterminate su specifici tragitti di particolare interesse per gli utenti**, impiegando la metodologia prevista dai punti 65-70 delle Linee guida per la definizione delle relative tariffe, in occasione del successivo aggiornamento tariffario.

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

II.3 Tariffario

Riguardo al Tariffario, ovvero lo strumento con cui si comunicano al pubblico le tariffe del servizio taxi, non è possibile esprimere osservazioni perché il Comune non ne ha prodotto evidenza. Tuttavia, le Linee guida forniscono una serie di indicazioni utili ad aumentare la trasparenza verso gli utenti del servizio. In particolare, **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, **è necessario che il Tariffario venga reso disponibile anche in lingua inglese** (punto 56 delle Linee guida).

Con riferimento al contenuto, **è necessario che nel Tariffario:**

- i) **vengano precisati gli eventuali pedaggi (es.: autostrada) che sono a carico del cliente** (punto 53 delle Linee guida);
- ii) **venga indicato il prezzo della corsa standard per 1 persona priva di bagagli, basata su un tragitto urbano di lunghezza 5 km con 5 minuti di sosta/attesa nel traffico durante il servizio feriale diurno** (punto 54 delle Linee guida);
- iii) **vengano riportati i recapiti (telefono, e-mail, ecc.) dell'Ufficio a cui inoltrare eventuali reclami** (punto 55 delle Linee guida).

Infine, è necessario che il Tariffario venga pubblicato presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio (es.: stazioni ferroviarie, ospedali, uffici di informazione turistica, posteggi taxi, ecc.), nonché sul sito Internet del Comune, insieme al Regolamento, in un'apposita sezione dedicata al servizio taxi (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 Feltre, con l'invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 24 ottobre 2024

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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