

Parere al Comune di Cavallino-Treporti 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.

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 19 marzo 2025

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Cavallino-Treporti (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 30035 del 31/12/2024 (acquisita al prot. ART n. 136970/2024 del 31/12/2024), 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 adeguamento delle tariffe del servizio taxi;
- nel corso dell'istruttoria gli Uffici hanno richiesto un'integrazione documentale con la nota prot. ART n. 9175/2025 del 24/01/2025, a cui il Comune ha dato riscontro con la nota prot. 3657 del 17/02/2025 (acquisita al prot. ART n. 16444/2025 del 17/02/2025), fornendo ulteriori informazioni, tra cui il Tariffario vigente reso disponibile all'interno dei taxi;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi si è tenuto conto dello schema del nuovo Regolamento del servizio taxi e delle relative osservazioni rese dall'Autorità con il Parere n. 8/2025 il 19/02/2025;

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 puntuali disposizioni poste *«[a]l fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi»*

necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana [...]]».

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

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

Riguardo a detta disciplina generale, il Consiglio di Stato - Prima Sezione consultiva ha statuito, nel parere n. 1427/2024 reso nell'adunanza del 9 ottobre 2024, che trattasi di «*una disciplina volta a riconoscere compiti e poteri incisivi in capo all'Autorità, in un settore che coinvolge interessi fondamentali dell'utenza, oltre che, in una prospettiva più ampia, l'interesse generale al funzionamento efficiente di un servizio che concorre a soddisfare un primario bisogno di mobilità*».

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. Si evidenzia, al riguardo, che nel citato parere n. 1427/2024, il Consiglio di Stato - Prima Sezione consultiva, ha statuito che «*in quanto a carattere eccezionale, la disciplina del 2023 va interpretata in senso*

rigorosamente restrittivo, sicché deve considerarsi inciso il solo potere consultivo riconosciuto all'Autorità dal citato art. 37, co. 2, lett. m, secondo periodo, senza che possano considerarsi in alcun modo coinvolti il compito di monitoraggio e verifica di cui all'art. 37, co. 2, lett. m, primo periodo e la straordinaria legittimazione processuale di cui all'art. 37, co. 2, lett. n), esercitabile, pertanto, anche con riguardo agli atti adottati nella gestione della procedura concorsuale straordinaria, eccettuata la invocabilità dei principi di cui all'art. 37, co. 2, lett. m, secondo periodo, n. 1».

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.

Da ultimo, la Corte costituzionale, intervenendo in materia di rilascio di autorizzazioni per l'espletamento del servizio di noleggio con conducente con osservazioni estendibili pure 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 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.

II.1 Adeguamento del sistema tariffario

Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per quello extraurbano, approvate con deliberazione di Giunta Comunale n. 26 del 19 febbraio 2013 e da allora

mai aggiornate. La Tabella 1 riporta il confronto tra la struttura tariffaria attuale e quella proposta dal Comune, limitatamente alle principali componenti tariffarie.

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

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffa vigente	Tariffa proposta	Variazione
Prenotazione urbana [€]	6,50	6,50	-
Scatto alla partenza [€]	3,50	3,50	-
Costo chilometrico (urbano e extraurbano) [€/km]	0,95	1,00	+5%
Sosta oraria [€/h]	30,00	36,00	+20%
Tariffa minima [€]	10,00	10,00	-
Auto monovolume (serv. Urbano) (min. 5 passeggeri)	2,00 €/pax (oltre il quarto)	3,00 €/pax (oltre il quarto)	+50%
Auto monovolume (serv. Extraurbano) (min. 5 passeggeri)	+30% (su prezzo tassametro)	5,00 €/pax (oltre il quarto)	n.a.
Supplemento notturno/festivo	+20% (su prezzo tassametro)	+20% (su prezzo tassametro)	-
Supplemento bagagli [€/cad]	0,75	1,00	+33%
Supplemento animali [€/cad] (esclusi cani per non vedenti)	1,00	0,00	-100%
Taxi collettivo urbano (min. 5 utenti)	da 3 a 5 €/pax (secondo distanza percorsa)	da 3 a 5 €/pax (secondo distanza percorsa)	-

Nel periodo tra febbraio 2013 e gennaio 2025 (ultimo dato disponibile) la variazione ISTAT dei prezzi al consumo in base all'indice FOI generale (senza tabacchi) è stata del **+21,4%**. L'aggiornamento proposto dal Comune prevede l'incremento degli importi di solo alcune componenti tariffarie, generalmente di entità inferiore alla variazione ISTAT di periodo, ad eccezione del supplemento auto monovolume servizio urbano (+50%) e del supplemento per il trasporto bagagli (+33%); si rileva favorevolmente che nella proposta di aggiornamento è stato eliminato il supplemento per il trasporto animali. Gli adeguamenti, anche se per due supplementi si registra una variazione in misura superiore alla variazione ISTAT (che in un caso si potrebbe peraltro considerare come arrotondamento del valore attualmente applicato), nel complesso comportano un limitato impatto sul prezzo all'utenza della corsa, come si desume anche dalle simulazioni successive.

La Tabella 2 riporta il confronto tra i prezzi relativi alla corsa standard¹ calcolati dagli Uffici dell'Autorità con le tariffe vigenti e con quelle proposte, senza tener conto della componente “prenotazione urbana” per le considerazioni sotto riportate in riferimento a tale voce. Il confronto evidenzia un aumento percentuale che risulta contenuto entro la variazione ISTAT.

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

Corsa standard	Prezzo a tariffe vigenti	Prezzo a tariffe proposte	Variazione
Breve (5 km + 5')	10,75 €	11,50 €	+7,0%

La descrizione della struttura tariffaria che si evince dalla documentazione trasmessa dal Comune non consente un'oggettiva e trasparente conoscenza dei parametri di funzionamento del tassametro. A tale riguardo, è **necessario nel tariffario:**

¹ La corsa standard “breve” 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.

- a) specificare la soglia di velocità sotto la quale la tariffazione avviene su base oraria e sopra la quale avviene su base chilometrica; qualora la velocità di transizione fosse maggiore di “0” occorre provvedere a rinominare la tariffa da “sosta oraria” a “tariffa oraria”;
- b) 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.

Come emerge dalla nota di integrazioni, la tariffa “prenotazione urbana” non risulta correlata ad un effettivo costo sostenuto dai tassisti, poiché non è stato mai attivato un servizio di radiotaxi o di smistamento chiamate, e non è quindi possibile quantificare i relativi oneri economici per l’operatore; pertanto, **è necessario eliminare la componente “prenotazione urbana”**.

Il sistema tariffario vigente prevede due distinti supplementi minivan: il primo si applica al “serv. Urbano” (ed è espresso in termini fissi sia nel Tariffario vigente sia nella proposta di aggiornamento), mentre il secondo si applica al “serv. Extraurbano” (ed è espresso in termini percentuali nel Tariffario vigente, in termini fissi nella proposta di aggiornamento)². Poiché una diversa modalità di calcolo non appare giustificata da costi differenti, si rileva favorevolmente la scelta di adottare nella proposta di aggiornamento, per il supplemento minivan, sia in ambito urbano che extraurbano, una valorizzazione in termini fissi.

Tuttavia, con l’aumento prospettato, un gruppo di 8 persone pagherebbe 12-20 € in più per il trasporto, circostanza che, in talune condizioni, potrebbe incentivare l’uso di due vetture anziché una sola, in contrasto con i presupposti che giustificano usualmente tali supplementi, i quali mirano a contemperare l’esigenza di coprire eventuali maggiori costi sostenuti del tassista con l’intento di incentivare l’efficienza generale del servizio anche dal punto di vista dell’uso del parco veicoli e della sostenibilità ambientale. Pertanto, considerato che la previsione del supplemento è riconducibile all’esigenza degli utenti di fruire di un mezzo più capiente, indipendentemente dalla destinazione (urbana o extraurbana), **è necessario che il supplemento “Auto monovolume” sia fisso e unico per il servizio urbano ed extraurbano, e venga stabilito in base alla sostenibilità del prezzo e convenienza per l’utenza**.

Infine, si evidenzia che la tariffa minima è una soglia, peraltro non presente in tutti i comuni, che evita ai tassisti di svolgere servizi a remunerazione troppo bassa; essa costituisce di fatto un limite alla fruizione del servizio pubblico di taxi da parte degli utenti economicamente più deboli e pertanto deve essere adeguatamente ponderata coi principi di ragionevolezza e sostenibilità; pertanto, **è necessario che l’importo della tariffa minima sia fissato in maniera equa (ad esempio, l’importo potrebbe essere pari al 50% del prezzo della corsa standard)**.

II.2 Tariffe predeterminate, fisse, *sharing*

Il vigente sistema tariffario prevede anche 4 tariffe fisse (cioè, tariffe predeterminate) afferenti a collegamenti extraurbani con importanti *hub* trasportistici regionali, e una tariffa per taxi collettivo.

² Si osserva come il vigente sdoppiamento della modalità di calcolo del supplemento generi risultati anomali: in alcune condizioni l’entità del supplemento nel “serv. Extraurbano” risulta paradossalmente inferiore a quella del “serv. Urbano”. Il comune di Cavallino-Treporti si sviluppa prevalentemente in lunghezza, con un’estensione di circa 13 km da un capo all’altro, sicché un’ipotetica corsa di 10 km + 10’ di sosta/attesa può avvenire sia in ambito urbano che extraurbano e il suo prezzo risulterebbe 18,00 €. Qualora la corsa fosse effettuata da un gruppo di 8 persone mediante un minivan, nel caso di servizio urbano il gruppo pagherebbe un supplemento di 8,00 €, mentre nel caso di servizio extraurbano il supplemento sarebbe 5,40 €.

In primis, appare utile rammentare che, laddove il Comune intenda stabilire tariffe fisse anche su tragitti extraurbani, ai fini di una maggiore trasparenza del prezzo del servizio, i relativi importi devono rappresentare un equo compromesso tra l'adeguata remunerazione del tassista e le garanzie di tutela dell'accessibilità economica al servizio per l'utente.

Nella proposta di adeguamento tariffario risulta che le 4 tariffe predeterminate extraurbane prevedono un diverso importo in funzione del numero dei passeggeri e della tipologia di servizio (feriale, festivo o notturno) individuando, quindi, una struttura con 24 tariffe predeterminate (6 fattispecie per ognuna delle 4 destinazioni).

Nella Tabella 1 Tabella 3 è riportato il confronto tra le tariffe fisse vigenti e quelle proposte nello scenario fino a 4 passeggeri. Da tale raffronto si evince che gli aumenti prospettati non superano la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI.

Tabella 3 - Confronto tariffe fisse fino a 4 passeggeri (elaborazione ART su dati forniti dal Comune)

Collegamento	Tariffe vigenti	Tariffe proposte	Variazione
Aeroporto di Venezia [€]	95	115	+21%
Aeroporto di Treviso [€]	110	130	+18%
Stazione ferroviaria di Mestre [€]	110	130	+18%
Venezia (Piazzale Roma) [€]	110	130	+18%

Tuttavia, ciò non garantisce che le tariffe fisse - vigenti e proposte - soddisfino il principio di sostenibilità del prezzo per l'utenza.

Il Comune, nella nota di integrazioni, ha indicato che non sono state effettuate simulazioni sulla convenienza delle tariffe predeterminate e che le stesse sono state definite tenendo conto che d'estate, per garantire tempistiche di viaggio contenute, i tassisti sono costretti a seguire i percorsi più lunghi per evitare arterie stradali più brevi ma maggiormente trafficate.

Per le quattro destinazioni previste, e considerando per ognuna tre percorsi differenti suggeriti dai comuni "navigatori" *on-line*, è stato calcolato il prezzo con le nuove tariffe a consumo³; nella Tabella 4 viene riportato il risultato dell'analisi e il confronto con le nuove tariffe predeterminate.

Le simulazioni riportate, seppur non esaustive, mostrano come non vi sarebbe convenienza per l'utente a richiedere le tariffe predeterminate, le quali risultano più elevate delle corrispondenti tariffe a consumo, con variazioni che vanno dal +82% al +95%.

Tabella 4 - Analisi di convenienza delle tariffe predeterminate (elaborazione ART su dati forniti dal Comune)

Origine	Destinazione	Distanza [km]	Prezzo con nuove tariffe a consumo [€]	Prezzo nuova tariffa predeterminata [€]	Variazione
Punta Sabbioni	Aeroporto di Venezia	59,7	63,20	115	+82%

³ Per semplicità di calcolo si è considerata una corsa diurna con meno di quattro persone.

Punta Sabbioni	Aeroporto di Treviso	63,0	66,50	130	+95%
Punta Sabbioni	Stazione ferroviaria di Mestre	66,8	70,30	130	+85%
Punta Sabbioni	Venezia (Piazzale Roma)	67,5	71,00	130	+83%

Pertanto, nelle more della verifica da parte del Comune tramite le richiamate simulazioni (da eseguirsi secondo le indicazioni del punto 67 delle Linee guida), è necessario che le tariffe predeterminate non siano rivalutate e siano trasformate in “tariffe massime garantite”, per l’applicazione delle quali il tassametro dovrà essere sempre attivato all’inizio della corsa e il prezzo applicabile sarà il minore tra quello calcolato con le tariffe a consumo e la tariffa predeterminata.

Per quanto riguarda la tariffa denominata “Taxi collettivo urbano”, essa presenta una serie di elementi che ne circoscrivono l’operatività e ne rendono eccessivamente discrezionali le modalità applicative:

- in base alla denominazione, la tariffa pare applicarsi solo ai servizi in ambito urbano; al fine di semplificare la struttura tariffaria e aumentare i benefici che tale modalità di tariffa può apportare nella gestione efficiente del servizio taxi, è opportuno eliminare la dicitura “urbano” dalla denominazione della tariffa taxi collettivo, consentendo l’estensione della tariffa anche ai servizi extraurbani;
- la tariffa è individuata come supplemento “*da 3 a 5€ per persona in base alle distanze da percorrere*” [enfasi aggiunta] da applicarsi, a partire dal trasporto di 5 passeggeri, al prezzo della corsa. Tale vincolo di utilizzo, che pare non consentire un adeguato dispiegamento dei vantaggi associati alla tariffa collettiva, e la generica formulazione in merito alla distanza da percorrere non sono condivisibili in quanto determinano una discrezionalità non conforme ai criteri di trasparenza e convenienza indicati ai punti 71 e 72 delle Linee guida, non consentendo agli utenti di conoscere con esattezza il prezzo che andranno a pagare. È necessario che la tariffa sia determinata in coerenza ai punti 71 e 72 delle Linee guida in termini di trasparenza di calcolo e in modo tale da consentire, rispetto alla corsa ordinaria, un risparmio per l’utente e, contestualmente, una remunerazione più vantaggiosa per il tassista. Pertanto, è opportuno prevedere una tariffa unica (il cui valore potrebbe essere pari a 2,50€ a persona) da applicare a partire dal trasporto di 4 utenti.

II.3 Tariffe differenziate per categorie di utenti

Per quanto riguarda gli sconti per determinate categorie di utenti, si rileva favorevolmente l’introduzione della tariffa “Cavallino rosa” che prevede la corsa gratuita per “le donne in dolce attesa e per le neo mamme”, garantendo altresì un loro accesso prioritario al servizio; tuttavia, si raccomanda di chiarirne meglio le modalità applicative (es.: precisando l’età del bambino; se lo sconto è applicabile anche sulle corse extraurbane; se si applica anche agli accompagnatori).

Inoltre, richiamando quanto indicato nei punti 62-64 delle Linee guida, sarebbe opportuno introdurre scontistiche anche per ulteriori categorie di utenti (es. per utenti con disabilità, per gli anziani) o per destinazioni socialmente rilevanti (es. per gli ospedali).

II.4 Tariffario

Riguardo al Tariffario, ovvero lo strumento con cui si comunicano al pubblico le tariffe del servizio taxi, le Linee guida forniscono una serie di indicazioni utili ad aumentare la trasparenza verso gli utenti del servizio. In particolare, oltre a quanto già evidenziato, con riferimento alla disciplina regolamentare, nel parere n. 8/2025 (pag. 7), 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).

Con riferimento al contenuto, è necessario che nel Tariffario:

- i) 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);
- ii) relativamente ai supplementi, siano meglio individuati i supplementi tra loro cumulabili nonché quelli applicabili alle tariffe fisse;
- iii) in coerenza a quanto contenuto nel Regolamento, sia specificato che il trasporto delle carrozzine per i disabili è gratuito.

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

Torino, 19 marzo 2025

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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