

**Parere al Comune di Fiumicino 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 6 marzo 2025

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Fiumicino (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 145763 del 28/06/2024 (acquisita al prot. ART n. 62310/2024 del 28/06/2024), 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 alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi;
- l'Autorità ha richiesto un'integrazione documentale con la nota prot. ART n. 70018/2024 del 23/07/2024, a cui il Comune ha dato riscontro con la nota prot. n. 12094 del 17/01/2025 acquisita al prot. ART n. 5996/2025 del 17/01/2025 (di seguito: nota di integrazioni);
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente *"Regolamento comunale degli autoservizi pubblici non di linea"* (di seguito: Regolamento), adottato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 69 del 20/11/1995 e successivamente modificato più volte, di cui l'ultima nel 2007, 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] *Il 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 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.

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'opinio 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.

Il Regolamento, la cui ultima modifica risale al 2007, non tiene conto degli sviluppi normativi e tecnologici intervenuti negli ultimi anni, di cui si è dato cenno in premessa. Dunque, si invita il Comune a adeguare quanto prima il Regolamento del servizio taxi, tenendo conto dei principi di cui all'art. 37, comma 2, lettera m), del d.l. 201/2011 come declinati nelle Linee guida e previa la necessaria richiesta di parere all'Autorità.

## II.1 Informazioni di contesto

L'art. 5 *bis* della l.r. 58/1993 dispone, al comma 1, che «*I porti di Civitavecchia e Fiumicino, gli aeroporti di Ciampino e Fiumicino, aperti al traffico civile, costituiscono bacino di traffico comprensoriale per l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea da e per Roma Capitale*»; al comma 2, che «*i comuni di Ciampino, Civitavecchia, Fiumicino e Roma Capitale stabiliscono d'intesa [...] le tariffe integrate del servizio taxi*». Tuttavia, non si ha contezza del perfezionamento di un'intesa vincolante ed efficace e non risulta adottato il provvedimento sostitutivo di competenza della Città Metropolitana ai sensi della suddetta legge (art. 5 *bis*, comma 3) e della l.r. 14/1999 (art. 130, comma 2, lettera h) né il decreto della Regione Lazio previsto dalla l.r. 7/2018 (art. 85, commi 2 e 3).

Si segnala che l'Autorità ha rilasciato alla Città Metropolitana di Roma il Parere n. 9/2017 del 05/10/2017 in riferimento a uno schema di Protocollo di Intesa, riguardante la disciplina del servizio taxi e NCC nel pertinente bacino di traffico comprensoriale di porti ed aeroporti. Allo stato, il Parere non risulta aver avuto seguito, stante la mancata approvazione in via definitiva dell'intesa, che appare invece di sostanziale importanza per garantire un equo e non discriminatorio esercizio del servizio taxi nell'ambito del bacino.

Nella richiesta di parere il Comune dichiara che l'organico delle autopubbliche consiste in 34 licenze taxi, senza alcuna vettura attrezzata per il trasporto di disabili incarrozziati, e 60 autorizzazioni NCC. Si evidenzia che tali numeri risultano molto inferiori alla dimensione del contingente riportata nell'art. 15, commi 5-6, del Regolamento.

I taxi del Comune di Fiumicino svolgono prevalentemente servizio presso l'aeroporto internazionale "Leonardo da Vinci" dove, secondo quanto risulta dall'art. 20, comma 2, dell'Ordinanza aeroportuale n. 3/2024 emessa dall'ENAC - Direzione Territoriale Lazio il 28/03/2024, dispongono a tale data di "n. 20 posti auto" dedicati in prossimità dei due Terminal Arrivi<sup>1</sup>; questi stalli sono in numero sufficiente a consentire la rotazione a turno di tutti i taxi di Fiumicino nell'arco delle 24 ore, sicché essi non sono soggetti al sistema di accodamento per l'accesso alle corsie riservate di accosto ai Terminal previsto dall'Ordinanza, che si applica invece ai circa 800 taxi di Roma in servizio quotidiano all'aeroporto "Leonardo da Vinci".

Il sistema tariffario dei taxi del Comune risale a novembre 2007; invece, le tariffe taxi di Roma Capitale si sono evolute nel tempo e sono state aggiornate da ultimo con la deliberazione della Giunta Capitolina n. 252

<sup>1</sup> Questa ordinanza regolamenta la circolazione, la sosta e la fermata nella viabilità *Land Side* dell'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino che, come noto, è il principale aeroporto italiano di traffico civile (nel 2024 si stimano circa 49 milioni di passeggeri, di cui solo un quinto afferenti a traffico nazionale). Secondo l'art. 22 dell'Ordinanza ENAC, le modalità operative di sosta, fermata e transito nelle infrastrutture dell'aeroporto dedicate al servizio taxi sono definite dal Gestore aeroportuale (attualmente ADR) e sono automatizzate attraverso un sistema che prevede il passaggio del taxi da un parcheggio remoto di accumulo (c.d. parcheggio "polmone") ai parcheggi di accosto di fronte ai Terminal 1 e 3. L'Ordinanza costituisce oggetto di un ricorso al TAR Lazio da parte di un'associazione di tassisti.

del 16/07/2024, a seguito del Parere n. 33/2024 dell'Autorità.

In sostanza, i taxi dei due comuni operano nell'ambito dell'aeroporto con modalità di presa in carico del cliente e con tariffe differenti, sicché l'utente che prenda un taxi all'aeroporto si trova a pagare importi diversi per uno stesso tragitto a seconda che utilizzi un taxi di Fiumicino o uno di Roma.

Anche al fine di superare le criticità dovute alla differenza delle tariffe per il servizio taxi, si invita il Comune a intraprendere ogni possibile iniziativa presso le sedi competenti affinché venga riavviato l'iter per la sottoscrizione dell'intesa relativa al bacino di traffico comprensoriale di cui all'art. 5 *bis* della l.r. 58/1993, da trasmettere all'Autorità per il rilascio del parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011.

## II.2 Aggiornamento delle tariffe

Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a base multipla, approvate con deliberazione della Giunta Comunale n. 73 del 23/11/2007. La Tab. 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 novembre 2007 a dicembre 2024 (ultimo dato disponibile) la variazione ISTAT dei prezzi al consumo in base all'indice FOI generale (senza tabacchi) è stata del **+34,6%**. L'aggiornamento del sistema tariffario proposto dal Comune presenta incrementi percentuali inferiori alla variazione ISTAT di periodo. Tuttavia, ciò non è sufficiente per affermare che l'adeguamento tariffario sia sostenibile per l'utenza.

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	Variazione
Costo iniziale <sup>2</sup> feriale (€)	3,00	3,97	+32,3%
Costo iniziale festivo (€)	5,10	6,75	+32,4%
Costo iniziale notturno (orario 21:00-6:00) (€)	6,10	8,07	+32,3%
Tariffa minima (€)	-	15,00	n.a.
Tariffa chilometrica, base (€/km)	0,95	1,26	+32,6%
Tariffa oraria, base (€/h)	24,80	32,81	+32,3%
Soglia di 1 <sup>ª</sup> progressione (€)	15,00	15,00	0%
Tariffa chilometrica, progressione 1 <sup>ª</sup> (€/km)	1,43	1,89	+32,2%
Tariffa oraria, progressione 1 <sup>ª</sup> (€/h)	37,20	49,22	+32,3%
Soglia di 2 <sup>ª</sup> progressione (km/h)	60	50	-16,7%
Tariffa chilometrica, progressione 2 <sup>ª</sup> (€/km)	1,62	2,14	+32,1%
Valore scatto singolo (€)	0,10	0,10	0%
Supplemento bagagli (€/cad)	1,10	1,46	+32,7%

<sup>2</sup> La denominazione usualmente adoperata per questa voce tariffaria è "scatto bandiera" (o anche "scatto alla partenza").

Si osserva che le componenti tariffarie subiscono aumenti percentuali praticamente della stessa entità; il valore dello scatto singolo rimane invariato (0,10 €) sia nella tariffazione oraria (che si applica quando il veicolo è fermo) sia nella tariffazione chilometrica, con la conseguenza che si riduce lo spazio percorso (da 105,3 m a 79,4 m) o il tempo trascorso (da 14,5" a 11") relativo a ciascuno scatto.

La soglia (economica) di 1<sup>a</sup> progressione rimane invariata a 15 €, mentre la soglia (fisica) di 2<sup>a</sup> progressione viene ridotta da 60 km/h a 50 km/h.

A ciò si affianca l'introduzione della "tariffa minima", componente già presente nei tariffari di altre città italiane con la denominazione di "corsa minima". Infine, si osserva che l'orario notturno si estende per 9 ore, dalle ore 21:00 alle ore 6:00.

### II.3 Metodologia di determinazione dell'aggiornamento tariffario

L'art. 22, comma 1, del Regolamento stabilisce che «*le tariffe del servizio di taxi sono fissate (annualmente) dal Comune*». Tuttavia, nello schema di delibera per l'adeguamento delle tariffe si afferma che «*le tariffe del servizio taxi attualmente in vigore dal 28/12/2007 non sono state mai aggiornate negli anni*».

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, in considerazione del principio stabilito nelle Linee guida, e nelle more che il Regolamento venga aggiornato, **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 e fatta salva l'auspicata sopravvenienza dell'intesa di bacino come già sopra osservato.**

Inoltre, rilevano le considerazioni seguenti.

- 1) La "tariffa minima" 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 proporzionalità: un importo della "tariffa minima" fissato a 15 € non può essere ritenuto ragionevole dal punto di vista quantitativo, perché ha l'effetto di rendere inutili le tariffe a consumo per tutti i tragitti di breve percorrenza (v. Tab. 2). **È necessario che l'importo della "tariffa minima" sia fissato in maniera tale da non vanificare la determinazione del prezzo in base alle tariffe a consumo** (ad esempio, l'importo della "tariffa minima" potrebbe essere pari al 50% del prezzo della corsa standard<sup>3</sup>). Peraltra, da quanto si comprende dalla nota di integrazioni, questa tariffa emula la "corsa minima dall'aeroporto di Fiumicino" introdotta da Roma Capitale con la motivazione di voler evitare che i propri tassisti in servizio presso l'aeroporto rifiutino le corse di breve percorrenza; nel caso dei tassisti di Fiumicino questo rischio non dovrebbe sussistere poiché, allo stato, essi dispongono di stalli dedicati presso l'aeroporto e, rientrando da un servizio, non sono costretti a rimettersi in coda come devono fare i taxi di Roma Capitale. Ad ogni modo l'eventualità che i tassisti rifiutino le corse di breve tragitto va contrastata anzitutto attraverso l'ordinaria attività di vigilanza e l'irrogazione di sanzioni per l'inosservanza dell'obbligo di prestazione del servizio.

<sup>3</sup> La corsa standard è definita al punto 54 delle Linee guida e 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. Essa è stata introdotta con l'obiettivo di fornire agli utenti uno strumento di trasparenza utile anche a confrontare realtà differenti.

- 2) Il servizio notturno, che inizia alle ore 21:00, viene fornito ad un prezzo maggiorato, sicché ricade nell'interesse dell'utenza che la durata del turno notturno sia contenuta. Dai monitoraggi svolti dall'Autorità emerge che la durata del turno notturno è di 8 ore nella maggior parte dei comuni, con inizio alle ore 22:00. Peraltra, poiché i taxi del Comune svolgono servizio presso l'aeroporto in concorrenza con quelli di Roma Capitale, per i quali il servizio notturno inizia alle ore 22:00, **è opportuno che l'orario del servizio notturno sia uniformato agli usi comuni.**
- 3) La soglia di transizione tra la prima e la seconda fascia tariffaria è stabilita in unità economiche (euro) e non in unità fisiche (chilometri); essa incide in modo non trascurabile sul prezzo della corsa: infatti, se si aumentano le tariffe unitarie ma si lascia invariata la soglia di transizione, allora questa soglia viene raggiunta prima, sicché un incremento delle tariffe unitarie richiede logicamente anche un incremento della soglia economica di transizione. Quindi, **è necessario che l'adeguamento riguardi anche la soglia di 1<sup>a</sup> progressione tariffaria** (ad esempio, portandola a 20 €).
- 4) Il sistema tariffario prevede una progressione correlata alla velocità, ossia l'applicazione di una tariffa chilometrica più elevata quando il taxi viaggia a velocità superiori a 60 km/h, che il Comune intende ridurre a 50 km/h (cfr. punto 7 della nota di integrazioni). Tale riduzione sarebbe giustificata, secondo il Comune, dall'intento di aumentare la sicurezza, ridurre gli incrementi tariffari dovuti ai rallentamenti<sup>4</sup> ed abbassare le emissioni in atmosfera. Si osserva tuttavia che per perseguire tali finalità, che rientrano nella completa discrezionalità dell'Ente, si opera una riduzione della soglia di 2<sup>a</sup> progressione, con l'effetto di anticipare il passaggio alla fascia di tariffazione più costosa, comportando un maggior aggravio per l'utente. Allo stato attuale, sembrerebbe che tale "seconda progressione" intervenga a prescindere dall'aver superato la soglia che attiva la progressione 1<sup>a</sup>, ma in tal caso non si dovrebbe neppure parlare di "seconda progressione". In considerazione del fatto che la progressione 2<sup>a</sup> comporta un incremento del costo chilometrico superiore a quello della progressione 1<sup>a</sup>, essa deve attivarsi solo dopo che il tassametro abbia superato la prima soglia di transizione tariffaria. **È necessario esplicitare che la progressione tariffaria correlata alla velocità si attiva solo quando il tassametro ha già superato la soglia di 1<sup>a</sup> progressione.**

La Tab. 2 riporta il confronto tra i prezzi relativi alla corsa standard calcolato dagli Uffici dell'Autorità con le tariffe vigenti e quelle proposte. Nella pratica, l'Autorità distingue tra "corsa standard breve" e "corsa standard lunga"<sup>5</sup>.

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 proposte	Variazione prezzo
Breve (5 km + 5')	10,00 €	13,08 €	+30,8%
Lunga (10 km + 10')	16,70 €	25,80 €	+54,5%

Dunque, solo il prezzo della corsa standard "breve" subisce un aumento inferiore alla variazione ISTAT FOI

<sup>4</sup> Non è chiaro perché dovrebbe avvenire ciò, visto che la tariffa chilometrica più costosa è proprio quella relativa a maggiori velocità.

<sup>5</sup> La corsa standard citata nelle Linee guida coincide con la corsa standard "breve". La corsa standard "lunga" si basa su un percorso di 10 km e 10 minuti di sosta/attesa. Sul portale dati del sito web istituzionale dell'Autorità sono reperibili i prezzi delle due corse standard per numerosi comuni.

(+34,2%), mentre per la corsa standard “lunga” l'aumento è nettamente superiore. Tuttavia, qualora fosse introdotta la “tariffa minima” da 15 €, la corsa standard “breve” verrebbe inglobata nella “tariffa minima” e anche in questo caso l'aumento (+50%) sarebbe superiore alla variazione ISTAT.

Peraltro, si osservi che il prezzo di entrambe le corse è stato calcolato nell'ipotesi che l'intero tragitto avvenga a velocità inferiori alla soglia di 2<sup>nd</sup> progressione: nell'ipotesi contraria, il prezzo risulterebbe ancora più elevato. In conclusione, l'aggiornamento tariffario proposto non soddisfa il principio di sostenibilità del prezzo per l'utenza.

Pertanto, è **necessario che gli aumenti delle componenti tariffarie garantiscano 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**. Ciò può essere ottenuto rispettando le prescrizioni dei precedenti punti 1), 3) e 4).

### II.3 Tariffe differenziate per categorie di utenti

L'attuale sistema tariffario del Comune non prevede agevolazioni correlate a specifiche casistiche, quali quelle riportate nel punto 63 delle Linee guida. Tuttavia, dalla nota di integrazioni si rileva positivamente che il Comune intende introdurre sconti per determinate tipologie di utenti (disabili, donne sole, anziani, ecc.), e ciò risponde ai principi di accessibilità e universalità propri dei servizi pubblici.

### II.4 Tariffe fisse, predeterminate, *sharing*

Il sistema tariffario vigente del Comune comprende anche 4 tariffe fisse che riguardano i principali collegamenti dall'aeroporto “Leonardo da Vinci”, approvate con la già citata deliberazione della Giunta Comunale n. 73 del 23/11/2007.

La Tab. 3 mette a confronto le 4 tariffe vigenti (nell'ipotesi che i tassisti applichino quelle stabilite nel 2007<sup>6</sup>) con quelle proposte dal Comune, e con le tariffe approvate per le medesime relazioni da Roma Capitale con la DGC n. 252 del 16/07/2024. Una quinta relazione è stata aggiunta per motivi che saranno presto chiari.

Tabella 3 – Confronto tra le tariffe predeterminate (elaborazione ART su dati forniti dai comuni)

	Fiumicino vigenti	Fiumicino proposte	Roma Capitale
Relazione	Tariffe fisse	Tariffe fisse	Tariffe fisse
Apt Fiumicino – Apt Ciampino	60,00 €	79,38 €	55,00 €
Apt Fiumicino – Roma (dentro Mura Aureliane)	60,00 €	79,38 €	55,00 €
Apt Fiumicino – Fiera di Roma	25,00 €	33,08 €	26,00 €
Apt Fiumicino – Porto di Civitavecchia	110,00 €	145,53 €	130,00 €

<sup>6</sup> Secondo quanto affermato nella nota di integrazioni, «*queste tariffe vengono aggiornate annualmente in base ai parametri ISTAT, senza sostanziali variazioni rispetto alle disposizioni originarie*». L'affermazione non appare perspicua, in quanto non si comprende se gli importi applicati attualmente dai tassisti siano quelli stabiliti nella delibera del 2007 ovvero se essi siano stati formalmente approvati con provvedimenti di aggiornamento, di cui però non si ha evidenza.

	Prezzo con tariffe a consumo	Prezzo con tariffe a consumo	Prezzo
Apt Fiumicino – Stazione Ostiense (25 km)	48,44 €	66,53 €	54,45 € (tar. cons.) 50,00 € (tar. fissa)

Emerge immediatamente che le tariffe fisse dei taxi di Fiumicino in vigore presentano differenze più o meno grandi dalle tariffe fisse dei taxi di Roma Capitale: la previsione, per medesime destinazioni, di tariffe diverse tra i taxi di Fiumicino e quelli di Roma Capitale genera una discriminazione degli utenti che decidono di prendere un taxi in aeroporto. Questa discriminazione verrebbe superata con l'approvazione di un Accordo di bacino che, *inter alia*, ha il compito di stabilire le tariffe integrate del servizio di taxi.

Infine, la quinta relazione (aeroporto-Fiumicino/stazione-Ostiense) consente di fare una valutazione di merito dell'adeguamento tariffario proposto dal Comune. La stazione Ostiense si trova proprio a ridosso delle Mura Aureliane, per cui è possibile utilizzare la relativa tariffa fissa di Roma Capitale per scopi di confronto. Sul percorso considerato, il prezzo della corsa calcolato con le tariffe a consumo di Fiumicino risulterebbe di 66,53 € (n.b.: calcolo approssimato per difetto, senza tener conto della progressione tariffaria correlata alla velocità), che è inferiore alla tariffa fissa di 79,38 €, la quale dovrebbe al contrario risultare più vantaggiosa (punto 67 delle Linee guida). Con le tariffe a consumo di Roma Capitale, invece, il prezzo sarebbe di 54,45 €, cioè oltre il 20% più basso di quelle a consumo di Fiumicino. E, grazie alla tariffa fissa stabilita da Roma Capitale, l'utente pagherebbe un importo inferiore (50 €).

Ciò dimostra che le tariffe predeterminate di Roma Capitale sono sicuramente più vantaggiose per l'utente di quelle a consumo e, d'altro canto, che le tariffe fisse di Fiumicino sono più dispendiose di quelle di Roma Capitale. Dunque, **nelle more della necessaria intesa di bacino oppure dell'intervento dell'ente sovra comunale competente, è necessario, per ragioni di equità e non discriminazione, che il Comune adotti le stesse tariffe predeterminate di Roma Capitale riguardo i collegamenti tra l'aeroporto di Fiumicino e Roma tramite la sottoscrizione di un accordo con Roma Capitale ai sensi dell'art. 5-bis, comma 1-bis, della legge 21/1992, anche al fine di assicurare appieno, a tale riguardo, il principio della reciprocità di carico tra gli operatori dei due Comuni; in tale accordo potranno essere previste, ove ritenuto opportuno, le modulazioni necessarie per garantire comunque un'adeguata copertura del servizio nel territorio comunale di Fiumicino.**

Inoltre, poiché anche le tariffe a consumo risultano diverse, **è opportuno, per ragioni di trasparenza, che il servizio taxi di Fiumicino risulti ben distinguibile da quello di Roma Capitale, ad esempio mediante interventi sulla livrea delle autovetture e/o sull'indicazione al pubblico degli stalli dedicati.**

Il sistema tariffario del Comune contiene anche tariffe speciali per il taxi collettivo, strutturate secondo uno schema identico a quello delle tariffe ordinarie ma con valori più bassi. Tuttavia, non è chiara la modalità di determinazione degli importi, che si pone quindi in contrasto con i principi di semplicità e trasparenza delle tariffe. Poiché la tariffa *taxi sharing* si applica con un numero minimo di utenti, appare ragionevole mantenere le tariffe ordinarie e far pagare a ciascun utente una quota (ad esempio il 40% in caso di 3 utenti) del prezzo indicato dal tassametro alla destinazione di ciascun utente.-Pertanto, **è opportuno eliminare le tariffe speciali per il taxi collettivo e adottare un criterio più semplice di ripartizione della spesa tra gli utenti.**

Inoltre, l'avviso nel Tariffario secondo cui la tariffa per il taxi collettivo trova applicazione solo nel caso di *"identico punto di partenza e di arrivo sulla medesima direttrice"* non corrisponde appieno alle indicazioni delle Linee guida (punto 71); pertanto, **è opportuno precisare sul Tariffario che il servizio di taxi collettivo si svolge a partire da uno o più punti di partenza verso un'unica destinazione, oppure verso destinazioni diverse ma collocate lungo la stessa direttrice.**

## II.5 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, **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 reso disponibile sui taxi e pubblicato presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio (in particolare all'aeroporto, in zone ad elevata visibilità, come la palina del segnale Taxi posta vicino gli stalli dedicati) nonché sul sito Internet del Comune, insieme al Regolamento, in un'apposita sezione dedicata al servizio taxi**, come previsto dal 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 Fiumicino, con l'invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 6 marzo 2025

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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