

Parere al Comune di Castel Goffredo sul “Regolamento per la disciplina del servizio pubblico non di linea (taxi)”, sul bando per il rilascio di n. 2 licenze e sulle tariffe 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 2 aprile 2025

premesse che:

- ha ricevuto dalla Comune di Castel Goffredo (di seguito, anche: Comune o Amministrazione comunale), con nota del 16 dicembre 2024 (acquisita al prot. ART n. 130192/2024 in pari data) 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 “**Regolamento per la disciplina del servizio pubblico non di linea (taxi)**” (di seguito: Regolamento), al bando per il rilascio di n. 2 licenze taxi e alle tariffe del servizio;
- successivamente alla richiesta formale di parere è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale il Comune ha ulteriormente integrato la documentazione prodotta, con nota del 12/02/2025 (acquisita al prot. ART n. 15159/2025), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 15/01/2025 (prot. ART n. 5072/2025). La fase interlocutoria ha riguardato i seguenti aspetti:
 - o misure da adottate per garantire una copertura efficace del servizio;
 - o informazioni sulla effettiva operatività dei servizi NCC;
 - o esiti delle consultazioni e del monitoraggio svolto ai sensi del punto 39 delle Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali approvate con delibera ART n. 46/2022;
 - o carta della qualità del servizio;
 - o elementi considerati (es.: benchmark con altri comuni da specificare, analisi di correlazione ai costi) per la quantificazione delle componenti tariffarie;

esaminata la documentazione trasmessa dal Comune di Castel Goffredo, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Inquadramento giuridico

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla l. 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; detta legge, per la prestazione del servizio taxi, prevede il rilascio della licenza da parte delle Amministrazioni Comunali attraverso un bando di pubblico concorso (art. 8).

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 tipo di veicoli da adibire al servizio, le modalità per lo svolgimento di questo, i criteri per la determinazione delle tariffe, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza.

Con il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell'ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l'accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso. In particolare, l'art. 6 reca una serie di 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 [...]”. La lett. b) del medesimo articolo 6 consente agli enti competenti di bandire concorsi straordinari, ove la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal comune ad assicurare un livello di offerta adeguato, per il rilascio di nuove licenze ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della citata legge n. 21 del 1992.

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

- il monitoraggio e la verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. n. 201/2011 cit.);
- il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. n. 201/2011 cit.), sulla base dei principi di seguito riportati:
 1. l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario, anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali;
 2. una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;
 3. una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune 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 recente 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 recente decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136.

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

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

e offerta non precludano a coloro che aderiscono a tali servizi di rivolgersi anche ad altri intermediari e di destinare una quota per l'esecuzione di corse 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 la Comunicazione la Commissione UE ha formulato raccomandazioni relative alla regolamentazione dei servizi di taxi (e NCC), al fine di garantire ai cittadini una mobilità locale adeguata e sicura, migliorare la sostenibilità del settore e promuovere gli obiettivi del *Green Deal* europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Ha inoltre chiarito la necessità che le misure messe in atto dagli Stati membri (compresi sia i governi e i legislatori nazionali sia le autorità regionali e locali) per regolamentare i taxi e i servizi di noleggio con conducente siano conformi alle libertà fondamentali che sono alla base del mercato unico. La Comunicazione, più specificamente, contiene raccomandazioni concernenti, in particolare, l'efficienza del servizio, l'accesso a una mobilità adeguata e la sostenibilità del settore, la sostenibilità ambientale e lo sfruttamento dei vantaggi offerti dalla digitalizzazione.

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

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 paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità esprime le proprie osservazioni sul Regolamento, sul bando per il rilascio di n. 2 licenze e sulle tariffe del servizio taxi, finalizzate a migliorare la qualità e l'efficacia del servizio taxi ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 201/2011, nell'esercizio della propria funzione di verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti.

Preliminarmente, si osserva che il Regolamento e il sistema tariffario sono stati approvati dal Comune a novembre 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.

Anche ai fini del pronto adeguamento della disciplina regolamentare e del sistema tariffario, la cui necessità è riconosciuta dallo stesso Comune (cfr. prot. ART 15159/2025), l'Autorità esprime di seguito le proprie osservazioni, suddivise secondo le tematiche di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), numeri da 1 a 4, del d.l. n. 201/2011 e segnatamente su:

1. contingente/incremento del numero delle licenze taxi;
2. organizzazione del servizio taxi;
3. struttura tariffaria;
4. qualità di offerta del servizio.

1. Contingente/incremento del numero di licenze - art. 37, comma 2, lett. m), numero 1, del decreto-legge 201/2011

Il Comune di Castel Goffredo ha una popolazione di circa 12 mila abitanti, in Provincia di Mantova. Non dispone attualmente di un servizio taxi attivo, ma intende attivarlo a seguito dell'approvazione del Regolamento, del tariffario e del bando di concorso per il rilascio di 2 nuove licenze. L'amministrazione comunale non ha fornito elementi quantitativi rispetto alla determinazione del contingente né dispone di dati di monitoraggio del servizio, non essendo attivo. Le Linee guida dell'Autorità consentono, ai comuni di più limitate dimensioni, di procedere mediante il metodo comparativo. Tuttavia, non risulta agevole procedere con tale metodo, considerato che il Comune di Castel Goffredo rientra nel *cluster* dei comuni fino a 30.000 abitanti, costituito in gran parte da comuni con un elevato flusso turistico¹, o sede di importanti infrastrutture trasportistiche (porti o aeroporti)², per i quali, secondo i dati resi disponibili da ISTAT relativi all'anno 2023 gli arrivi medi sono circa 351.000, mentre il dato medio delle presenze ammonta a circa

¹ Nel database dell'Autorità i comuni con meno di 30.000 abitanti che dispongono di almeno 1 taxi sono 41 tra i quali rientrano, in via esemplificativa: Cortina d'Ampezzo, Lignano Sabbiadoro, Taormina, Sorrento, Cattolica, Riva del Garda, San Giovanni Rotondo, Jesolo, Assisi, Desenzano del Garda.

² Somma Lombardo, Falconara Marittima, Tortoli, Portoferraio, Porto Torres.

1.506.000, ma tali caratteristiche non sono rilevabili nel caso di specie, in cui il medesimo dato ISTAT corrisponde a 4.113 arrivi e 7.426 presenze.

Il Comune, in effetti, ha motivato l'esigenza di attivazione del servizio richiamando le richieste pervenute sia *"da parte di soggetti già taxisti, sia da parte dei potenziali fruitori del servizio, in particolare quelli che devono recarsi sul nostro territorio da località molto distanti per ragioni affettive, economiche, culturali e di salute, al fine di colmare lo sbilanciamento tra domanda e offerta, proponendo un servizio efficiente e sostenibile senza penalizzare gli operatori"* ed evidenziando che *"[i]l servizio potrà inoltre essere utile per facilitare lo spostamento di chi è anziano e non ha una rete familiare o per chi ha problemi di salute"* per raggiungere gli *"uffici pubblici (...), gli ospedali, i distretti socio-sanitari, ma anche la parrocchia o i circoli ricreativi"*. Fermo restando che non è possibile rilasciare licenze a soggetti *"già tassisti"* che hanno ceduto nell'ultimo quinquennio la propria licenza, ai sensi dell'art. 9, comma 3 della legge 21/1992 e che, come dispone l'art. 2, comma 1 e l'art. 11, comma 2, della medesima legge *"il prelevamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio avvengono all'interno dell'area comunale o comprensoriale"* – talché difficilmente, in mancanza di accordi con altri comuni ex art. 5 bis comma 1 bis della legge quadro, potrà essere soddisfatta una richiesta di servizio *"da parte dei potenziali fruitori del servizio [...] che devono recarsi sul nostro territorio da località molto distanti"*, se non per la tratta di ritorno – la domanda che il comune intende soddisfare sembra sostanzarsi, essenzialmente, in quella interna, espressa dai residenti. Per il soddisfacimento di tale domanda l'Amministrazione comunale ha previsto il rilascio di 2 licenze che astrattamente potrebbero coprire l'intero arco della giornata su due turni, fatti salvi i giorni di riposo, malattia, ferie e, ovviamente, le ore notturne.

La mancanza di dati specifici relativi alla quantificazione della domanda che potenzialmente potrebbe utilizzare il servizio taxi non consente di esprimere valutazioni precise sulla determinazione del contingente necessario. In ogni caso, nelle valutazioni sul contingente occorre tener conto dell'assenza di *hub* trasportistici (stazione ferroviaria, aeroporto, ecc.) e della limitata attrattività turistica, rilevabile dai dati ISTAT (*supra*). Alla luce di tali (pochi) elementi parrebbe potersi dedurre che la quantificazione in 2 licenze effettuata dal Comune possa, quantomeno, consentire la copertura del servizio per l'intero arco della giornata eventualmente anche con l'ausilio di sostituti alla guida, aspetto che viene valutato positivamente. **Si ritiene, inoltre, che il Comune, a seguito dell'assegnazione delle due licenze, debba verificare l'efficacia del servizio, valutando eventuali interventi quali, ad esempio, misure di sostegno della domanda, anche limitate a specifiche categorie di utenti ritenuti meritevoli di tutela, oppure un eventuale ampliamento del contingente qualora ne ricorrano i presupposti.**

L'art. 14 comma 2, della legge 21/1992 prevede che: *"[i] comuni, nell'ambito dei regolamenti di cui all'articolo 5, dettano norme per stabilire specifiche condizioni di servizio per il trasporto di soggetti portatori di handicap, nonché il numero e il tipo di veicoli già esistenti da attrezzare anche al trasporto di soggetti portatori di handicap di particolare gravità"*. Il Regolamento, non prevede che vi siano licenze associate ad auto appositamente attrezzate per il trasporto delle PMR di particolare gravità. **Al fine di garantire l'accessibilità del servizio anche a tali utenti, nel caso in cui nessuna delle 4 autorizzazioni NCC che risultano già rilasciate dal comune possa garantire il trasporto con veicoli attrezzati, è opportuno che almeno una delle licenze taxi da bandire sia associata a tali veicoli.** Allo scopo di migliorare l'efficacia e l'efficienza del servizio si invita a considerare la possibilità di promuovere, insieme ad altri comuni vicini, iniziative di aggregazione, individuando un bacino comprensoriale del servizio taxi sovracomunale, come indicato ai punti 27-31 delle Linee guida: all'interno dei bacini di traffico sovracomunali le esigenze di mobilità non sistematiche risultano

auto-contenute e i servizi taxi possono essere gestiti in modo efficiente, stante il realizzarsi di economie di scala derivanti dall'aggregazione di più comuni, con effetti migliorativi sulla definizione del contingente taxi, sull'organizzazione del servizio e sul soddisfacimento della domanda; ai fini dell'istituzione dei bacini sovracomunali è possibile ricorrere agli strumenti previsti negli artt. 30-33 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 recante "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali". Tale soluzione potrebbe consentire l'ampliamento della disponibilità del servizio.

Sebbene si rilevi in generale una buona conformità dello schema di bando alle indicazioni dell'Autorità fornite con le Linee guida è opportuno disciplinare nel Regolamento il contenuto dei futuri bandi, al fine di assicurare il permanere nel tempo di alcuni principi ed evitare che bandi emanati in tempi diversi disciplinino diversamente alcuni aspetti ritenuti di particolare rilievo.

Innanzitutto, si rileva che lo schema di regolamento non reca chiare indicazioni circa la modalità di selezione (soli titoli o titoli ed esami) disponendo all'art. 10, comma 1, che *"Le licenze per l'esercizio del servizio di taxi vengono assegnate in seguito a pubblico concorso per titoli e/o per esami ai soggetti iscritti al ruolo dei conducenti"*. Al riguardo il punto 93 delle Linee guida precisa che la modalità di selezione che maggiormente garantisce i principi di trasparenza e imparzialità della procedura e la qualità del servizio offerto è la modalità per titoli ed esami. **Si prescrive, pertanto, di modificare il citato art. 10 dello schema di Regolamento in modo che sia indicata univocamente, quale modalità di selezione per l'assegnazione delle licenze, il concorso pubblico per titoli ed esami.**

Con riferimento ai requisiti per il rilascio della licenza, si rileva che il comma 4, dell'art. 10 del Regolamento riporta un'elencazione delle autocertificazioni da presentare, tra le quali quella relativa alla *"presenza dei requisiti di idoneità professionale e morale"*. La previsione appare eccessivamente generica, rendendosi necessaria una più precisa identificazione dei suddetti requisiti. In proposito, si rileva che nell'ambito di un apposito articolo del Regolamento potrebbero essere riportati i requisiti con un maggior grado di precisione nello schema di bando sottoposto all'Autorità, fatta eccezione per quello indicato nella sezione "A) Requisiti generali" al n. 4, che si invita ad espungere o a formulare più chiaramente. Inoltre, **occorre prevedere direttamente nel Regolamento la necessità che nel bando (ove risulta già inserita) sia prevista la preferenza per i candidati che abbiano esercito il servizio in qualità di sostituto alla guida come previsto dall'art. 8, comma 4 della legge 21/1992. Infine, è necessario prevedere anche nel Regolamento le materie che saranno oggetto di verifica nell'ambito della procedura selettiva secondo le indicazioni di cui al punto 95 delle Linee guida dell'Autorità.**

Il bando di concorso prevede all'art. 9 gli specifici criteri di valutazione che saranno applicati ai fini della determinazione dei punteggi da attribuire alle prove sostenute dai candidati. Anche in tale caso, **è opportuno che tali criteri siano indicati, anche sinteticamente, in un apposito articolo del Regolamento, eventualmente prevedendo la possibilità di prevederne ulteriori in sede di predisposizione dei futuri bandi,** in modo da garantire un minimo livello di uniformità dei criteri nelle eventuali successive selezioni.

Nel Regolamento non sono previsti tutti gli strumenti di flessibilità, che possono essere utili per fronteggiare le eventuali carenze dell'offerta del servizio, richiamati anche dal punto 20 delle Linee guida: licenze temporanee o stagionali e taxi ad uso collettivo.

Riguardo alle licenze temporanee **si invita a prevedere la possibilità di rilasciarle con le modalità attualmente previste dall'art. 3, comma 1, del d.l. 104/2023**. Nel caso in cui si rilevi una carenza strutturale di licenze taxi, anche se ricorrente per determinati periodi dell'anno – in quanto connessa ad esempio a incrementi dell'utenza riconducibili a flussi turistici “standard” che rientrano nelle medie storiche – si invita a prevedere il rilascio di nuove licenze con validità illimitata, eventualmente modulandone il periodo di attivazione nel corso dell'anno (ad es. da aprile a settembre). **È opportuno che la possibilità del rilascio di licenze stagionali, con carattere stabile, sia espressamente prevista nel Regolamento al fine di procedere prontamente all'assegnazione dei titoli in questione nel caso in cui si rilevino carenze di offerta strutturali ma concentrate in determinati periodi dell'anno.**

Sempre con riguardo alle misure di flessibilità **si invita, infine, a introdurre la disciplina del taxi *sharing* (solo citato come taxi collettivo nel testo regolamentare all'art. 1, comma 8) secondo quanto previsto dai punti 23 e 24 delle Linee guida.**

2. Organizzazione del servizio – art. 37, comma 2, lett. m), numero 2, del decreto-legge 201/2011

Il Regolamento non prevede la Commissione consultiva di cui all'art. 4, comma 4, della legge 21/1992. L'istituzione di tale organo, oltre ad essere prevista dalla disposizione appena richiamata, rappresenta un utile strumento anche di impulso che consente di acquisire informazioni utili sullo stato del servizio e sulle eventuali modifiche necessarie per soddisfare al meglio le esigenze dell'utenza o le eventuali richieste dei titolari di licenza. **Si rende necessario, pertanto, prevederne l'istituzione, la composizione, le funzioni e le norme di funzionamento, conformemente alla suddetta norma di legge, in un apposito articolo del Regolamento.**

Nelle Linee guida dell'Autorità, particolare rilievo viene dato al sistema di monitoraggio del servizio, più volte richiamato in rapporto ai temi del contingente, dell'organizzazione, delle tariffe e della qualità. Per il corretto funzionamento di un efficiente sistema di monitoraggio (rilevazione delle chiamate evase/inevase e tempi di attesa), oltre alla specificazione dei dati che dovranno essere rilevati (per i quali si invita a valutare quanto previsto dal punto 99 delle Linee guida e la relativa aggregazione/segmentazione di cui al punto 100), **occorre prevedere i relativi obblighi di trasmissione in capo a tutti i soggetti che li detengono: titolari di licenza, organismi associativi e tutti i soggetti gestori di sistemi di intermediazione tra domanda e offerta di servizio (quali, ad esempio, eventuali radio taxi, App di intermediazione), anche quando si tratti di soggetti terzi rispetto al rapporto associativo.** Inoltre, si invita a valutare l'opportunità di prevedere direttamente nel Regolamento la modalità e la frequenza di trasmissione dei dati che l'amministrazione ritiene indispensabili per l'assunzione delle decisioni sull'organizzazione del servizio.

Si raccomanda, inoltre, di introdurre nel Regolamento un'apposita disposizione secondo la quale il tassametro deve mantenere in memoria, per un congruo periodo di tempo (da specificare nel Regolamento), i dati inerenti alle attività di gestione del servizio (ad esempio data e ora di inizio corsa, tempo di percorrenza, chilometri percorsi, costo totale corsa con supplementi) anche al fine di agevolare i controlli e le verifiche da parte del Comune sul rispetto delle norme Regolamentari a seguito di eventuali contestazioni o segnalazioni da parte degli utenti del servizio.

In relazione alle modalità di acquisizione della corsa, il Regolamento prevede che possa essere acquisita anche mediante sistemi di chiamata via radio o altro sistema tecnologico. Al fine di rendere più chiara la disposizione e allinearla maggiormente alle Linee guida dell'Autorità, **si suggerisce di sostituire il riferimento ad "altro sistema tecnologico" con "applicazioni web che utilizzano piattaforme tecnologiche aperte per mettere in contatto gli utenti e gli esercenti del servizio"** (punto 43 delle Linee guida).

Inoltre, considerando l'eventuale futura adesione dei titolari di licenza ad organismi associativi o ad app per smartphone di intermediazione tra domanda e offerta di servizio **è necessario introdurre nell'articolo che disciplina l'acquisizione della chiamata, il divieto, per gli organismi associativi dei tassisti e per i gestori di sistemi di intermediazione, di imporre agli aderenti clausole di esclusiva, sancendo la libertà dei titolari di licenza di aderire a qualunque canale disponibile.**

3. Struttura tariffaria e tariffe predeterminate - art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del decreto-legge 201/2011

Passando alle previsioni del Regolamento sul sistema tariffario del Comune, l'art. 23, comma 1, del regolamento prevede, tra l'altro, che *"La Giunta comunale, sentiti i rappresentanti dei tassisti – il cui parere non risulterà vincolante - determina le tariffe per l'esercizio del servizio taxi, sulla base dei criteri indicati dall'allegato A alla Delibera n. 146/2021 del 4 novembre 2021 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti"*. Preliminarmente **si invita a correggere il riferimento all'atto dell'Autorità, che riguarda il solo avvio del procedimento per l'adozione delle Linee guida. Il provvedimento da richiamare è, invece, costituito dalla delibera 46/2022, con la quale l'Autorità ha approvato definitivamente le predette Linee guida. Al contempo si raccomanda di recepire le ulteriori indicazioni che le Linee guida citate forniscono agli enti in materia tariffaria con particolare riferimento a: i) la necessità che per la determinazione delle tariffe si tenga conto del criterio dell'orientamento al costo di produzione del servizio, che costituisce criterio alla base della struttura tariffaria dei servizi pubblici, acquisendo a tale scopo dai soggetti che ne hanno la disponibilità (titolari di licenza, organismi associativi, piattaforme di intermediazione ecc.) tutti i dati, anche economici, necessari, nel rispetto delle norme in materia di tutela dei dati personali (punto 48 delle Linee guida); ii) la necessità di tener conto del principio della sostenibilità in termini di impatto sull'utenza (punto 49 delle Linee guida); iii) il principio secondo cui le tariffe stabilite per via amministrativa non siano da intendersi come importi fissi, ma come importi massimi, derivandone che il prezzo del servizio è liberamente suscettibile di riduzione (punto 50 delle Linee guida); iv) la necessità che in sede di predisposizione delle tariffe del servizio taxi e dei loro aggiornamenti, siano previste modalità adeguate di coinvolgimento, oltre che delle associazioni di categoria rappresentative degli esercenti del servizio taxi, anche delle associazioni di consumatori nonché di altri soggetti portatori di interessi quali le piattaforme di intermediazione del servizio taxi, volte a garantire un'effettiva partecipazione delle stesse al processo decisionale (punto 51 delle Linee guida).** Considerato che si tratta della prima istituzione del servizio, in mancanza di dati effettivi rilevati sul campo, il Comune ha provveduto a determinare gli elementi tariffari mediante confronto con i tariffari adottati da comuni considerati comparabili, tra i quali, in particolare: *"Mantova (MN), Desenzano del Garda (BS), Peschiera del Garda (BS), Brescia (BS), Lodi (LO) e Chiavari (GE), considerati i più affini (per vicinanza territoriale e/o caratteristiche del bacino) tra quelli in cui è oggi operativo un servizio taxi"*. Considerato che la corsa standard media per l'insieme dei comuni selezionati dal Comune, dalle verifiche effettuate dagli Uffici dell'Autorità, ammonterebbe a 12,52 euro, e che la media di tutti i (41) comuni del

cluster di riferimento (comuni fino a 30.000 abitanti) presenti nella Banca dati dell'Autorità (<https://bdt.autorita-trasporti.it/>) ammonta a 15,11 euro, il livello tariffario stabilito dal Comune, che porterebbe ad un valore della corsa standard di 10,25 euro, si colloca ad un livello inferiore rispetto ai valori presi a riferimento rappresentando, pertanto, un vantaggio per l'utenza. **In relazione ai singoli elementi tariffari si osserva che la precisazione "sia per l'andata che per il ritorno" presente in corrispondenza del prezzo chilometrico può essere fuorviante e, pertanto, deve essere rimossa, in quanto le tariffe devono remunerare la singola tratta comprensiva anche dell'eventuale ritorno a vuoto.**

Per quanto riguarda l'aggiornamento tariffario, si rileva che non vi sono indicazioni nell'ambito del testo regolamentare e che pertanto è necessario integrare l'attuale disciplina delle tariffe prevedendo un'apposita metodologia di adeguamento secondo le previsioni delle Linee guida dell'Autorità. In particolare, **si invita prevedere che le tariffe sono soggette ad aggiornamento periodico, con frequenza definita dal SC e indicata nel Regolamento, di norma pari a cinque anni e comunque individuata tenendo conto della necessità di garantire il principio di accessibilità del servizio taxi (punto 60 delle Linee guida) e che l'aggiornamento delle tariffe può essere correlato sia alla variazione del costo della vita (con riferimento all'indice ISTAT FOI e/o IPCA), sia ai costi di produzione del servizio (punto 61 delle Linee guida).**

Il regolamento non disciplina le tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, cui fa riferimento l'art. 37, comma 2, lettera m), n. 3 del d.l. 201/2011. Le tariffe predeterminate, definendo un costo prestabilito, omnicomprensivo ed invariabile per un itinerario da e verso determinate località, garantiscono una maggiore trasparenza del costo del servizio e rappresentano, pertanto, un elemento di maggior tutela dell'utente. Il punto 67 delle Linee Guida prevede, tra l'altro, che tali tipologie di tariffe debbano risultare più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a tassametro 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 (punto 68 delle Linee guida). A titolo esemplificativo: stazione-ospedale, centro città-stazione/aeroporto. **È opportuno, pertanto, che il Comune preveda nel Regolamento la possibilità di introduzione di tariffe predeterminate (eventualmente anche nella forma delle tariffe massime garantite) da stabilire secondo la metodologia descritta ai punti 65-70 delle Linee guida.**

Al fine di rendere il servizio taxi maggiormente accessibile, **si segnala l'opportunità di prevedere direttamente nel Regolamento specifiche riduzioni tariffarie strutturali per determinate categorie di utenti, anche demandandone la quantificazione al successivo atto di approvazione delle tariffe.** Si invita, in particolare, a valutare la definizione del novero dei destinatari delle agevolazioni prendendo spunto da quanto previsto dal punto 63 delle Linee guida.

Nel caso in cui si decida di introdurre il taxi sharing (come suggerito al precedente paragrafo 1), occorre prevedere anche delle specifiche tariffe secondo le previsioni dei punti 71 e 72 delle Linee guida.

4. Qualità dell'offerta - art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del decreto-legge 201/2011

Ai fini di un miglioramento degli aspetti qualitativi del servizio, rilevano anche i requisiti delle autovetture. Al riguardo l'art. 15, comma 3, del Regolamento, prevede, tra l'altro, che *"I veicoli di nuova immatricolazione adibiti al servizio taxi dovranno altresì rispettare le vigenti normative antinquinamento"*. Altre disposizioni,

che promuovono un contingente a basse emissioni ed ecologicamente sostenibile, si rinvergono nei contenuti dello schema di bando di concorso per il rilascio di nuove licenze, ove è prevista l'attribuzione di punteggi specifici per i concorrenti che optano per autovetture ad alimentazione elettrica o ibrida. Pur trattandosi di previsioni condivisibili, **è opportuno che il Regolamento preveda anche un'età massima dei veicoli che possono essere adibiti al servizio taxi (ad esempio 10 anni, limite che può essere diverso, a titolo esemplificativo di 5 anni, per i veicoli di prima immisione in servizio).**

In relazione al tema della trasparenza, con particolare riguardo alla tipologia e alle modalità di pubblicazione delle informazioni utili all'utenza del servizio sono necessarie alcune integrazioni al contenuto del Regolamento, che riguardano in particolare il contenuto e la pubblicazione del tariffario. Riguardo al primo aspetto **è necessario che il Regolamento preveda che il tariffario debba avere il seguente contenuto standard:** i) **tutte le componenti del sistema tariffario vigente e tutte le tipologie di tariffe determinate dal Comune** (tariffe urbane ed extraurbane, tariffe predeterminate, eventuali tariffe per il servizio taxi collettivo, supplementi, sconti ed esenzioni) – (punto 52 delle Linee guida); ii) **la specificazione dell'eventuale esclusione dei pedaggi di qualsiasi natura** (es. autostrada, traghetto, ecc.) (punto 53 delle Linee guida); iii) **il prezzo teorico di una 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); iv) **il logo dell'ente competente, il numero e la data dell'atto di approvazione delle tariffe e, in particolare, i recapiti dell'Ufficio al quale inoltrare suggerimenti e/o reclami** (telefono, e-mail, modalità telematiche) – (punto 55 delle Linee guida). Con riguardo alle modalità di pubblicazione si segnala la necessità che nel Regolamento sia previsto che **il tariffario sia pubblicato sul sito web istituzionale comunale e presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio** quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo: stazioni ferroviarie, autostazioni, ospedali, tribunali, poli fieristici, uffici di informazione turistica, posteggi taxi e principali luoghi turistici (Punto 57 delle Linee guida).

Sempre in relazione alle modalità di messa a disposizione delle informazioni all'utenza, **è opportuno che in un'area dedicata nel sito web istituzionale del Comune siano pubblicate le informazioni sull'assetto organizzativo del servizio** (Punti 41-42 delle Linee guida), **ed in particolare il Regolamento e il tariffario vigenti, oltre alle informazioni necessarie per l'invio dei reclami.** Inoltre, al fine di consentire la stima approssimativa del costo di una corsa taxi, è opportuno che nella medesima sezione sia pubblicata anche la spesa media relativa a corse per collegamenti tra punti strategici (ad esempio, tragitti tra stazione e ospedali, tra centro storico e centro fieristico) – (punto 58 Linee guida), non già oggetto di tariffe predeterminate.

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, è trasmesso alla Comune di Castel Goffredo e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 2 aprile 2025

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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