

Parere n. 16/2025

**Parere al Comune di Pistoia 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 29 maggio 2025

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Pistoia (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 36604/2025 del 14/03/2025 (acquisita al prot. ART n. 25718/2025 del 14/03/2025), 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;
- 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 prot. n. 53489 del 17/04/2025 (acquisita al prot. ART n. 38619/2025 in pari data), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 07/04/2025 (prot. ART n. 34922/2025). La fase interlocutoria ha riguardato i seguenti aspetti:
  - il tariffario vigente;
  - le simulazioni effettuate per la definizione delle nuove tariffe predeterminate e l'inclusione di eventuali pedaggi autostradali;
  - la metodologia di definizione delle tariffe predeterminate già vigenti;
  - le modalità applicative del supplemento tariffario festivo e notturno;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente "Regolamento comunale per il trasporto di persone mediante autoservizi non di linea. Servizi di piazza (taxi) e servizi di noleggio con conducente" (di seguito: Regolamento), adottato con la deliberazione del Consiglio comunale n. 550 del 17 aprile 1972, successivamente modificato con deliberazione del Consiglio comunale n. 142 del 05/11/2018, 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 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 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.

## II.1 Adeguamento del sistema tariffario

Il sistema tariffario vigente, così come previsto dall'art. 13, comma 2 della legge 21/1992, consta di tariffe a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per quello extraurbano, approvate con Deliberazione della Giunta Comunale n. 49 del 31/03/2011. Con successiva delibera della Giunta Comunale n. 115 del 17/06/2020 sono stati approvati alcuni supplementi (maggiorazione del 30% per le corse notturne o festive) e sconti (riduzione del 10% per: PMR, donne in orari notturni, over 70, corse per gli ospedali, taxi collettivo notturno, taxi collettivo per zone collinari).

Fermo restando quanto *supra* rilevato, poiché non c'è evidenza che la quantificazione delle tariffe sia avvenuta (in origine) secondo i principi di sostenibilità del prezzo per l'utenza e di correlazione ai costi richiamati nelle Linee Guida approvate dall'Autorità (punti 48 e 49), è necessario che l'aggiornamento di tutte le componenti tariffarie avvenga senza superare la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI, in base al valore disponibile alla data di effettiva applicazione dell'aggiornamento.

Nel periodo tra marzo 2011 e agosto 2024 (periodo considerato dal Comune) la variazione ISTAT dei prezzi al consumo in base all'indice FOI generale (senza tabacchi) per la Provincia di Pistoia è stata del **+28,8%**.

La Tabella 1 riporta il confronto tra la struttura tariffaria attuale e quella proposta dal Comune.

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

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffa vigente	Tariffa rival. ISTAT (+28,8%)	Tariffa proposta	Variazione effettiva
PRIMO SCATTO (feriale)	3,00	3,86	3,90	30%
PRIMO SCATTO (festivo/notturno 22:00 - 6:00) <sup>1</sup>	3,90		5,00	
PER OGNI KM DI PERCORRENZA - tariffa percorso urbano a Km (feriale)	1,25	1,62	1,65	32%
PER OGNI KM DI PERCORRENZA - tariffa percorso extraurbano a Km (feriale)	1,62	2,09	2,10	30%
PER OGNI KM DI PERCORRENZA - tariffa percorso extraurbano a Km (festivo/notturno 22:00 – 6:00) <sup>2</sup>	1,62		2,10	
PER OGNI ORA DI SOSTA area urbana	19,00	24,47	25,00	32%
PER OGNI ORA DI SOSTA area extraurbana	24,70	31,81	32,00	30%
DIRITTO DI CHIAMATA (01:30 - 06:00)	12,00	12,00	12,00	0%

<sup>1</sup> Si tratta di un elemento tariffario il cui importo è calcolato applicando la percentuale di maggiorazione del 30% previsto con atto della Giunta comunale del 2020 all'importo del primo scatto (feriale) e che pertanto non deve essere aggiornato con l'applicazione dell'indice ISTAT di rivalutazione.

<sup>2</sup> *Ibidem*.

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffa vigente	Tariffa rival. ISTAT (+28,8%)	Tariffa proposta	Variazione effettiva
CORSA MINIMA	5,00	6,44	7,00	N.A. <sup>3</sup>
BAGAGLIO DI MEDIA O GRANDE DIMENSIONE	0,50	0,64	0,70	40%
AGEVOLAZIONI (sconto)	-10%	-10%	-10%	0%
<b>TARIFFE PREDETERMINATE</b>				
STAZIONE FERROVIARIA PISTOIA - OSPEDALE SAN JACOPO (PT)	6,00	7,73 (valore calcolato dal Comune 8,76)	9,00	50%
STAZIONE FERROVIARIA PISTOIA - ZOO DI PISTOIA	12,00	15,46 (valore calcolato dal Comune 16,15)	16,00	33%

Nel caso di specie l'aggiornamento proposto dal Comune prevede incrementi generalmente di entità superiore alla variazione ISTAT di periodo, ad eccezione del “diritto di chiamata” e dell'entità delle agevolazioni previste che risultano immutate; tuttavia, l'eccedenza è dovuta agli arrotondamenti applicati ai livelli teorici delle componenti tariffarie risultanti dall'applicazione della percentuale di adeguamento ISTAT nel periodo di riferimento sopra menzionato, non risultando, pertanto, irragionevoli, fatte salve le considerazioni che seguono. Gli arrotondamenti - non sempre applicati dal Comune secondo l'ordinario metodo aritmetico (ad es. l'importo del “Primo scatto feriale” è stato arrotondato correttamente da 3,86 euro a 3,90 euro, mentre la “Tariffa percorso urbano a Km” è stata arrotondata da 1,62 euro a 1,65 euro anziché 1,60 euro) - **non devono in ogni caso produrre incrementi delle singole componenti tariffarie che superino in modo significativo il limite della variazione ISTAT** (come nel caso del supplemento bagagli che, partendo dall'incremento dovuto all'applicazione della variazione ISTAT del 28,8%, per effetto del successivo arrotondamento risulta aumentato del 40% rispetto al valore vigente). . **Occorre pertanto rivedere gli arrotondamenti alla luce di quanto sopra indicato. Inoltre, il Comune può valutare di prevedere per i successivi adeguamenti tariffari (sia delle componenti chilometriche e orarie sia delle tariffe predeterminate) l'applicazione della percentuale di adeguamento agli importi teorici delle tariffe vigenti al netto degli arrotondamenti effettuati nell'ultimo adeguamento, al fine di evitare la ridondanza dell'effetto distorsivo dell'arrotondamento stesso. In tal caso è opportuno che l'atto deliberativo contenga anche i valori teorici, oltre a quelli arrotondati che saranno inseriti nel tariffario.**

Il tariffario include anche la **tariffa minima** (7 euro) che si configura come un limite alla fruizione del servizio pubblico di taxi da parte degli utenti economicamente più deboli e pertanto, nel caso in cui il Comune decida di mantenerla, 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) e il relativo adeguamento non necessariamente deve dipendere dall'indice di rivalutazione monetaria applicato alle altre componenti. Nel caso di specie, la corsa standard aggiornata ammonta a 14,25 euro e pertanto l'importo risulta sostanzialmente in linea con tale

<sup>3</sup> La determinazione della tariffa minima non dovrebbe superare il 50% del relativo valore come dalle indicazioni dell'Autorità nei pareri n. 9/2025 e n. 14/2025 e il relativo adeguamento non dipende, pertanto, dalla rivalutazione ISTAT.

indicazione.

Tra le voci incluse nel tariffario si riscontra la presenza di una **tariffa per “ora di sosta in area extraurbana”**, quantificata in 32 euro/ora. Al riguardo, richiamando quanto stabilito dall'art. 13, comma 2, della legge 21/1992 (“*La tariffa è a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per il servizio extra urbano*”), è necessario che tale componente sia espunta dal tariffario prevedendo per le tratte extraurbane tariffe calcolate con la sola componente chilometrica.

Una delle componenti tariffarie è il **diritto di chiamata**. Si tratta di un elemento riscontrabile nei tariffari di alcune città, ove è attivo il servizio di radiotaxi, normalmente introdotto per compensare i servizi di smistamento delle chiamate svolti dai gestori del servizio. Nel campione dei comuni sottoposti a monitoraggio dell'Autorità (180 comuni) il diritto di chiamata è presente in circa un terzo dei casi. La media dell'importo di tale componente nei comuni monitorati ove è presente è 2,19 euro. Nel tariffario proposto dal Comune di Pistoia l'importo del diritto di chiamata, ancorché applicabile solo nelle ore notturne, è pari a 12 euro e risulta sproporzionato rispetto alla media considerata. Appare evidente, infatti, come l'importo stabilito dal Comune di Pistoia sia eccessivamente elevato e irragionevole e non può essere giustificato dall'applicazione limitata alle ore notturne, quando, peraltro, sono già previste maggiorazioni delle tariffe del 30%. **Occorre, pertanto, che il Comune riconsideri la quantificazione di tale elemento, provvedendo ad espungerlo dal tariffario o, in alternativa, a ricondurne l'ammontare a valori simili all'importo medio di 2,19 euro attualmente rilevabile nel panorama nazionale.**

Il Comune ha correttamente indicato nel tariffario la tariffa della **corsa standard** secondo quanto previsto dalle Linee guida (Punto 54). Tuttavia, il relativo importo parrebbe non tener conto della componente oraria della tariffa che al pari di quella chilometrica contribuisce alla determinazione dell'importo complessivo del prezzo della corsa standard. La componente oraria, in particolare, è prevista per tener conto delle eventuali soste nel traffico durante la corsa. In ogni caso, a prescindere dalle condizioni effettive della viabilità del Comune di Pistoia, la corsa standard, da considerare in termini di “*prezzo teorico*”, assolve non solo alla funzione informativa del prezzo medio di una corsa per gli utenti, ma anche alla funzione comparativa tra le tariffe di diversi ambiti territoriali ed è quindi necessario che sia calcolata secondo i parametri determinati dall'Autorità. **Occorre, pertanto, che il Comune provveda a rettificare l'importo inserito nel tariffario sostituendolo con l'importo corretto di 14,25 euro.**

## II.2 Tariffe predeterminate

Il vigente sistema tariffario prevede anche 2 tariffe predeterminate afferenti a collegamenti nell'ambito del territorio comunale (Stazione ferroviaria Pistoia-Ospedale San Jacopo; Stazione Ferroviaria Pistoia-Zoo di Pistoia). Sebbene il Comune abbia introdotto nel nuovo tariffario ulteriori 5 tariffe predeterminate i cui importi sono stati quantificati applicando la metodologia prevista dai punti 65-70 delle Linee guida dell'Autorità (*infra*), le tariffe predeterminate esistenti non sono state verificate con la stessa metodologia ma sono state rivalutate applicando la medesima percentuale di rivalutazione utilizzata per l'adeguamento degli altri elementi tariffari (*supra*). Considerato che il Comune ha confermato, nell'ambito della nota integrativa, che tali tariffe non sono state determinate mediante l'effettuazione di apposite simulazioni, l'adeguamento secondo l'indice ISTAT deve costituire il limite massimo di aggiornamento delle stesse nelle more dell'effettuazione delle simulazioni di cui al punto 65 delle Linee guida. **Fino all'effettuazione delle simulazioni, effettuate secondo le indicazioni delle LG, è necessario che le tariffe predeterminate vigenti siano trasformate in tariffe massime garantite, la cui**

**indicazione nel tariffario deve essere accompagnata dall'avvertenza, ben evidenziata, che tali tariffe si applicano solo nel caso in cui siano più basse rispetto al prezzo risultante a fine corsa dal tassametro, che dovrà quindi essere correttamente attivato all'inizio della corsa.** Riguardo all'adeguamento si rileva, innanzitutto, che la tariffa "Stazione ferroviaria Pistoia - Ospedale San Jacopo" ridefinita in 9,00 euro (a seguito dell'arrotondamento dell'importo indicato dal Comune di 8,76 euro) è stata calcolata in modo errato. Infatti, applicando la percentuale di adeguamento (28,8%) all'importo vigente di 6,00 euro, si ottiene un importo di 7,73 euro e non di 8,76 euro come indicato nella documentazione trasmessa. Un analogo errore di calcolo si è riscontrato per la tariffa predeterminata "Stazione ferroviaria Pistoia - Zoo di Pistoia" per la quale il valore corretto a seguito dell'applicazione del coefficiente di rivalutazione all'importo attuale di 12 euro corrisponde a 15,46 euro e non a 16,15 euro come riportato dal Comune. Riguardo agli arrotondamenti si evidenzia che la sempre maggiore diffusione dei pagamenti elettronici che consentono di effettuare il pagamento con estrema semplicità anche in modalità *contactless* rendono sempre meno necessari arrotondamenti finalizzati all'agevolazione delle operazioni di pagamento. Pertanto, **è opportuno che gli arrotondamenti delle tariffe predeterminate di esiguo importo, come quelle in esame, siano limitati alla seconda cifra decimale o ai 50 centesimi e non all'euro intero**, al fine di evitare l'amplificazione, a seguito degli arrotondamenti che si susseguiranno nel tempo, dell'effetto distorsivo legato ad arrotondamenti eccessivi rispetto a importi di modesta entità. Alla luce delle considerazioni che precedono, si prescrive al Comune di rivedere l'adeguamento delle tariffe predeterminate già esistenti, in primo luogo correggendo l'ammontare della tariffa "Stazione ferroviaria Pistoia - Ospedale San Jacopo" e successivamente effettuando le simulazioni come previste dalle Linee guida dell'Autorità; inoltre, si invita a quantificare i nuovi importi rivedendo gli arrotondamenti da applicare o, alternativamente, ad indicare nell'atto deliberativo che i futuri adeguamenti saranno calcolati sui valori teorici al netto degli arrotondamenti da ultimo applicati (*supra*).

Come anticipato, il Comune intende introdurre ulteriori 5 tariffe predeterminate afferenti a collegamenti con importanti *hub* trasportistici o ospedali situati oltre i confini comunali.

*Tabella 2 - Tariffe predeterminate di nuova introduzione*

Origine	Destinazione	Importo medio da simulazioni (con tariffe vigenti)	Adeguamento	Importo finale
Stazione di Pistoia	Firenze Stazione S. Maria novella	76,26	11,46%	85
Stazione di Pistoia	Firenze Aeroporto A. Vespucci	67,30	4,01%	70
Stazione di Pistoia	Pisa Aeroporto Galileo Galilei	129,34	15,97%	150
Stazione di Pistoia	Firenze/Careggi/Ospedale Meyer/CTO	75,44	12,67%	85
Stazione di Pistoia*	Firenze Ospedale Meyer	75,44	6,04%	80

\* rivolta a minori per cure continuative – L. 104/1992 comma.3 + accompagnatori

Nella Relazione allegata alla richiesta di parere il Comune fa riferimento a tali tariffe precisando che "[...] a loro determinazione in termini di importo tariffario ha tenuto conto delle indicazioni contenute ai punti 67 e 68 delle Linee Guida" e ha allegato una tabella nella quale sono elencati, per ciascuna tratta, gli esiti delle simulazioni, l'importo totale delle corse effettuate, l'importo medio, la percentuale di aumento applicata agli importi medi, l'importo finale proposto per ciascuna tariffa. Gli importi medi ricavati dalle simulazioni per ciascuna tratta sono stati determinati applicando le tariffe attualmente vigenti. Il Comune ha poi provveduto ad incrementare i relativi importi con percentuali variabili da 6,04% a 15,97%, tutte abbondantemente rientranti nell'adeguamento massimo complessivo del 28,8%. Sebbene l'adeguamento degli importi derivanti

dall'applicazione delle tariffe vigenti non sia stato effettuato nella medesima misura per ciascuna tariffa, in parte a causa della scelta di arrotondare le tariffe ai 5 euro, gli importi proposti, che sono anche comprensivi degli eventuali pedaggi autostradali come confermato dal Comune nell'ambito della nota integrativa e come indicato nel tariffario che sarà oggetto di approvazione, risultano congrui ed in linea con quanto prevedono le Linee guida al punto 67 circa la necessità che “[l]e tariffe predeterminate dovranno risultare più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite applicazione delle tariffe a consumo”.

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

Per quanto riguarda gli sconti per determinate categorie di utenti, si rileva favorevolmente l'introduzione di alcuni sconti del 10% denominati taxi ACCESSIBILI (per utenti disabili e/o non deambulanti), taxi ROSA (per le donne che utilizzano il servizio dalle 00.01 alle 6.00) e taxi ARGENTO (per utenti di età superiore a 70 anni). **Occorre chiarire, indicandolo nel tariffario, se lo sconto sia applicato anche nel caso di un eventuale accompagnatore nel caso degli sconti “taxi ACCESSIBILI” e “taxi ARGENTO” e se lo sconto sia applicato anche in caso di due o più donne che utilizzano il medesimo taxi nel caso dello sconto “taxi ROSA”.**

Si riscontrano, inoltre, ulteriori due sconti della medesima misura denominati taxi servizio collettivo e taxi servizio multiplo, applicabili rispettivamente a: i) aggregazioni di utenti residenti in zona collinare o montana del territorio pistoiese; ii) adolescenti, in fascia oraria serale e notturna, per il rientro dai locali di intrattenimento. Al riguardo occorre innanzitutto precisare che i due sconti previsti pur essendo stati denominati rispettivamente servizio collettivo e servizio multiplo, non sono classificabili come tipologie di taxi collettivo comunemente chiamato taxi *sharing*, precipuamente diretto a gruppi di utenti che condividono il punto di partenza e/o il punto di destinazione e/o un percorso sulla medesima direttrice. In tali casi, infatti, secondo quanto previsto dal punto 72 delle Linee guida, la tariffa è definita *“in maniera tale da consentire, rispetto alla corsa ordinaria, un risparmio per l'utente e, contestualmente, una remunerazione più vantaggiosa per il tassista”*, presupponendo quindi l'applicazione di una quota della tariffa dell'intera corsa per ciascun utente, complessivamente vantaggiosa anche per il tassista (es.: nel caso di 3 utenti potrebbe essere previsto l'addebito per ciascuno del 40% del prezzo indicato dal tassametro). Nel caso di specie, si tratta di una percentuale di sconto da applicare alla tariffa della corsa risultante a tassametro e quindi rientra nel campo delle agevolazioni tariffarie dirette a particolari categorie di utenti e a corse con origine e destinazione predefinite. **Per tali ragioni si segnala l'opportunità di una modifica della denominazione dei due elementi tariffari in argomento, qualificandoli come “sconti”.** Inoltre, si rende opportuna una più puntuale identificazione delle casistiche di applicazione delle agevolazioni sia dal punto di vista soggettivo, precisando con maggior dettaglio le categorie di utenti (e la relativa numerosità) che possono beneficiare della misura (“adolescenti”, “aggregazioni di utenti”), sia dal punto di vista oggettivo, specificando maggiormente gli ulteriori elementi distintivi delle fattispecie (“zone collinari o montane del territorio pistoiese”, “locali da intrattenimento”), anche con l'ausilio di mappe<sup>4</sup>. Per quanto riguarda l'agevolazione per le zone collinari e montane che parrebbe essere motivata dalle maggiori esigenze di collegamento tra la città e zone remote, tendenzialmente a domanda debole, pare opportuno inoltre evidenziare come la previsione di applicazione solo ad una non meglio specificata “aggregazioni di utenti” si ponga in contrasto con la finalità sociale dell'agevolazione prevista che, in quanto tale, dovrebbe trovare la più ampia applicazione a prescindere dal

<sup>4</sup> Le mappe identificative delle zone agevolate, oltre ad essere allegate al tariffario, potranno essere rese disponibili al link accessibile mediante il QR code che il Comune intende inserire nel tariffario, anche al fine di rendere maggiormente intellegibili i confini delle aree rispetto alla stampa su carta che sconta i limiti delle contenute dimensioni del formato del foglio utilizzato.

numero di utenti e che, proprio nel caso di un numero minore di utenti, comporta un maggior aggravio pro-capite del prezzo complessivo, restando, per contro, immutata la remunerazione del titolare di licenza. Le medesime considerazioni valgono per lo sconto per le corse dai locali di intrattenimento, la cui denominazione “taxi multiplo” ne lascerebbe supporre l’applicabilità solo (anche in questo caso) a non meglio specificati gruppi di utenti adolescenti. **Si invita, pertanto, a rivalutare le modalità applicative delle agevolazioni citate.**

#### II.4 Tariffario

Riguardo al Tariffario, ovvero lo strumento con cui si comunicano al pubblico le tariffe del servizio taxi, si rileva che la descrizione della struttura tariffaria non consente un’oggettiva e trasparente conoscenza dei parametri di funzionamento del tassametro. A tale riguardo, **è necessario specificare nel tariffario:**

- a) 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 “ora di sosta” a “tariffa oraria”;
- b) 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;
- c) che le tariffe predeterminate includono tutti i supplementi;
- d) che le tariffe massime garantite (*supra*) si applicano solo nel caso in cui siano inferiori rispetto al prezzo risultante a tassametro a fine corsa;
- e) in coerenza a quanto contenuto nel Regolamento (art. 19, comma 1), che il trasporto delle carrozzine per i disabili è gratuito;
- f) i contatti (telefonici, *e-mail*, *web*) dell’Ufficio del Comune a cui indirizzare eventuali reclami.

Si raccomanda, inoltre, di provvedere a mettere a disposizione all’interno di una specifica sezione del sito istituzionale del Comune il Regolamento e il tariffario e quest’ultimo anche nei luoghi di maggiore afflusso degli utenti.

\*\*\*\*\*

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

Torino, 29 maggio 2025

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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