

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

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta dell'11 giugno 2025

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Padova (di seguito, anche: Comune), con nota prot. 253697 del 08/05/2025 (acquisita al prot. ART n. 43759/2025 del 08/05/2025), 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, in merito alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente *"Regolamento comunale per la disciplina degli autoservizi non di linea Taxi-NCC"* (di seguito: Regolamento), come da ultimo modificato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 58 del 24/07/2023, limitatamente alle parti in cui costituisce presupposto del sistema tariffario;

esaminata la documentazione trasmessa e ritenuta esaustiva, 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)).

Ulteriori misure «*per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma*» sono previste dall'art. 3 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (“*Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici*”), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136.

L'Autorità, con l’“*Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità*” del 21 maggio 2015, ha rappresentato l'esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi volte ad adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera, a distanza, ormai, di molti anni dall'adozione della legge 21/1992, anche tenuto conto dei recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità. In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l'Autorità ha evidenziato, tra l'altro, l'opportunità di rivedere le disposizioni che

regolano il servizio taxi, con riferimento all'adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l'attenzione sulla necessità di «[...] dare attuazione [da parte dei Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi».

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

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del decreto-legge 201/2011, osserva quanto segue in tema di adeguamento tariffario.

2.1 Aggiornamento delle tariffe

Il contingente taxi del Comune consiste in 150 licenze. Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a base multipla e tariffe fisse, approvate con deliberazione della Giunta Comunale n. 325 del 11/06/2024. La Tab. 1 riporta il confronto tra la struttura tariffaria attuale e quella proposta dal Comune, limitatamente alle principali componenti tariffarie.

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

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffe vigenti	Tariffe proposte	Incremento
Corsa minima – diurno	6,50 €	6,50 €	0,0%
Corsa minima – notturno	9,00 €	9,00 €	0,0%
Importo massimo all'arrivo al punto di prelievo	13,00 €	13,00 €	0,0%
Costo chilometrico "Area 1" (urbano) – diurno	1,50 €/km	1,55 €/km	3,3%
Costo chilometrico "Area 1" (urbano) – notturno	1,60 €/km	1,65 €/km	3,1%
Costo chilometrico "Area 2" (fino a 50 km) – diurno	2,10 €/km	2,15 €/km	2,4%

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffe vigenti	Tariffe proposte	Incremento
Costo chilometrico "Area 2" (fino a 50 km) – notturno	2,40 €/km	2,45 €/km	2,1%
Costo chilometrico "Area 3" (oltre 50 km) – diurno	2,10 €/km	2,15 €/km	2,4%
Costo chilometrico "Area 3" (oltre 50 km) – notturno	2,40 €/km	2,45 €/km	2,1%
Costo sosta oraria (fino a 8')	31,00 €/h	31,00 €/h	0,0%
Costo sosta oraria (oltre 8')	39,00 €/h	39,00 €/h	0,0%
Supplemento festivo	1,90 €	1,90 €	0,0%
Supplemento radiotaxi	1,60 €	1,60 €	0,0%
Supplemento passeggeri oltre il 3 [^]	1,10 €/pax	1,10 €/pax	0,0%
Supplemento bagagli (€/cad)	0,60 €/cad	0,60 €/cad	0,0%
Supplemento fisso per corse a Abano/Montegrotto	10,00 €	10,00 €	0,0%
Supplemento Capodanno	3,50 €	3,50 €	0,0%

L'adeguamento del sistema tariffario proposto dal Comune è relativo solo ad alcune componenti; tuttavia, essendo la prima volta che il Comune si rivolge all'Autorità formulando la richiesta di parere, quest'ultimo prende in considerazione l'intero sistema tariffario.

Anzitutto si osserva che la corsa minima e la tariffa chilometrica¹ vengono declinate in base al ciclo giornaliero dei servizi (diurni o notturni), invece di utilizzare specifici supplementi come previsto dall'art. 37, comma 3, del Regolamento («*possono essere previsti supplementi tariffari, a titolo esemplificativo e non esaustivo, per i servizi notturni, per i servizi festivi [...]*»). Poiché ciò complica la comprensione da parte dell'utente medio riguardo l'effettivo prezzo del servizio, contrastando col principio della "corretta e trasparente pubblicizzazione [delle tariffe] a tutela dei consumatori" di cui all'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011, nonché col principio di semplificazione citato al punto 47 delle Linee guida, è **necessario eliminare la differenziazione delle componenti tariffarie tra servizio diurno e notturno, introducendo invece uno specifico supplemento per il servizio notturno** (analogamente a quanto già avviene per il servizio festivo). A tal proposito si rileva che tra i supplementi è presente un c.d. "supplemento Capodanno" che si applica ai servizi notturni svolti tra le ore 22:00 del 31 dicembre e le ore 06:00 del 1° gennaio. È evidente che questo supplemento si aggiunge al maggiore esborso che l'utente già deve sostenere per i servizi notturni, senza che a ciò corrisponda una diversa prestazione di servizio o maggiori costi: dunque, è **necessario eliminare il "supplemento Capodanno" una volta introdotto il supplemento notturno, perché assorbito da questo**.

Inoltre, la descrizione della struttura tariffaria che si evince dalla documentazione trasmessa dal Comune non consente agli utenti un'oggettiva e trasparente conoscenza di tutti i parametri di funzionamento del tassametro. Infatti, non sono indicate le seguenti informazioni:

- la velocità sotto la quale la tariffazione avviene su base oraria e sopra la quale avviene su base chilometrica;
- la frequenza degli scatti, sia nella tariffazione su base chilometrica (es.: 1 scatto ogni 100 m) sia

¹ Denominata erroneamente "costo chilometrico" nel sistema tariffario; i due concetti sono però diversi, perché la tariffa chilometrica è un prezzo (per unità di calcolo) stabilito per via amministrativa mentre il costo chilometrico è la spesa (per unità di calcolo) sottesa all'erogazione della prestazione.

nella tariffazione su base oraria (es.: 1 scatto ogni minuto).

Pertanto, è necessario l'inserimento delle informazioni mancanti nella descrizione della struttura del sistema tariffario contenuta nell'Atto di approvazione delle tariffe e, conseguentemente, nel Tariffario.

2.2 Metodologia di determinazione dell'aggiornamento tariffario

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

Dunque, è necessario 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 richiesta di parere all'Autorità. In particolare, la struttura del sistema tariffario dovrebbe essere rispondente alle indicazioni contenute nei punti da 48 a 59 delle Linee guida, con particolare riferimento ai principi di orientamento al costo del servizio e sostenibilità del prezzo per l'utenza.

Inoltre, l'art. 37, comma 4, del Regolamento prevede che «*le tariffe e i relativi supplementi sono sottoposti a verifica annuale in riferimento all'andamento dei costi del servizio e alla variazione del costo della vita*»; la previsione di aggiornamenti così frequenti per neutralizzare gli effetti inflazionistici genera un impatto negativo sulla sostenibilità del prezzo del servizio taxi per gli utenti che, proprio a causa dell'inflazione, accusano una riduzione del proprio potere di acquisto (aspetto evidenziato, peraltro, dal rappresentante dell'associazione ADICONSUM e riportato nel verbale della Commissione comunale consultiva allegato alla richiesta di parere). Pertanto, tenendo conto del punto 60 delle Linee guida, è opportuno che la frequenza di aggiornamento del sistema tariffario venga stabilita, di norma, su periodicità quinquennale.

Ciò premesso si osserva che, per il periodo da giugno 2024 a marzo 2025 (ultimo dato disponibile alla data di richiesta del parere), la variazione ISTAT dell'indice FOI dei prezzi al consumo (senza tabacchi) è stata del +1,6%. Come detto, il Comune propone l'aggiornamento di alcune componenti soltanto, le quali però subiscono incrementi percentuali superiori alla variazione ISTAT di periodo, discostandosi perciò dalle prescrizioni sull'aumento massimo previste dal punto 61 delle Linee guida.

Poiché non vi è evidenza che la quantificazione delle tariffe sia avvenuta (in passato come adesso) secondo il principio di orientamento ai costi di produzione del servizio, l'aggiornamento di ciascuna componente tariffaria dovrebbe essere determinato senza superare la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI, in base al valore disponibile alla data di effettiva applicazione dell'aggiornamento, in modo da garantire che l'aggiornamento tariffario, nel suo complesso, non comporti un aumento del prezzo del servizio taxi superiore a quello dell'andamento generale dei prezzi al consumo registrato nel periodo. Comunque, tenuto conto che nel caso in esame solo alcune delle componenti tariffarie sono oggetto di incremento, è in ogni caso necessario assicurare che il prezzo della corsa standard (punto 54 delle Linee guida), calcolato con le tariffe aggiornate, non sia superiore al valore ottenuto applicando la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI al prezzo della corsa standard calcolato con le tariffe vigenti².

Inoltre, visto l'importante bacino di utenza del Comune, in quanto capoluogo di provincia e rilevante polo

² La corsa standard si basa su un percorso di 5 km con sosta/attesa di 5 minuti effettuata in un giorno feriale da parte di un utente privo di bagagli. Col sistema tariffario vigente, ipotizzando che la corsa inizi dal posteggio e che la tariffazione chilometrica avvenga ad intervalli di 100 m e quella oraria ad intervalli di 30", il prezzo della corsa standard è 13,58 €, sicché il prezzo aggiornato non deve superare 13,80 €.

turistico, è opportuno che l'aggiornamento tariffario sia correlato oltre che alla rivalutazione ISTAT anche al mutamento del livello di qualità del servizio (ad esempio, riconoscendo l'80% dell'adeguamento inflattivo e vincolando il residuo 20% al raggiungimento di specifici indicatori qualitativi), secondo le previsioni del punto 61 delle Linee guida.

Inoltre, rilevano le considerazioni seguenti.

- 1) La voce del Tariffario denominata “corsa minima” è l'importo minimo da pagare al tassista qualora, al termine della corsa, il prezzo calcolato dal tassometro con le tariffe a consumo risulti inferiore a tale valore. L'importo di questa voce deve essere determinato secondo i principi di ragionevolezza e proporzionalità (v. punto 2), senza correlazione ad altri aspetti come quelli menzionati nel Tariffario (riferimento alla “postilla”: «*(esclusi i supplementi) comprensiva dello scatto iniziale + km. 1,000 e/o 3'30" di sosta*»).
Invece lo “scatto iniziale” è una tariffa che concorre alla determinazione del prezzo della corsa e, qualora il Comune lo ritenga utile, può ben ricoprendere la spesa collegata a certi supplementi o una specifica percorrenza³.
Di conseguenza, è necessario eliminare dal Tariffario l'attuale “postilla” presente nel rigo della corsa minima ed esplicitare il valore dello scatto iniziale.
- 2) La corsa 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 con i principi di ragionevolezza e proporzionalità. È necessario che l'importo della corsa minima venga fissato in maniera tale da non vanificare la determinazione del prezzo in base alle tariffe a consumo (ad esempio, l'importo della corsa minima potrebbe essere pari al 50% del prezzo della corsa standard: l'attuale corsa minima diurna soddisfa tale criterio, ma non quella notturna, ragione in più per eliminare la differenziazione come esposto al §2.1).
- 3) L'attuale componente “importo max all'arrivo del taxi” rappresenta un *plafond*, perché la spesa per il percorso compiuto dal taxi prima di giungere al punto di prelievo dell'utente sfugge alle possibilità di verifica di quest'ultimo e potenzialmente potrebbe consistere in un importo non trascurabile, da qui l'esigenza di fissare un tetto a questo importo. Tuttavia, è necessario che la componente “importo max all'arrivo del taxi” venga valorizzata in maniera equa e sostenibile (ad esempio, l'importo di questa componente potrebbe essere pari ad una quota minoritaria del prezzo della corsa standard). L'attuale importo max di 13 € non soddisfa tale criterio; anzi, in mancanza di motivazioni circa la relativa determinazione, risulta irragionevolmente alto (cfr. nota 2 del presente atto), e ciò non garantisce l'utente sul fatto che la chiamata venga accettata da un taxi vicino al punto di prelievo.
- 4) In conformità con la legge 21/1992, l'art. 37, comma 2, del Regolamento stabilisce che le tariffe taxi siano «*a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per il servizio extra urbano*». Ciononostante, il sistema tariffario prevede una componente chilometrica articolata in 3 fasce progressive di tariffazione, la prima delle quali si riferisce a tragitti entro il “*perimetro confini comunali (a base multipla)*”, la seconda “*dai confini comunali e fino a 50 km dai confini (a base multipla)*”, la terza “*oltre i 50 km dai confini (a base chilometrica)*”. Risulta evidente la contraddizione tra quanto indicato dal Regolamento e tale articolazione tariffaria, secondo la quale

³ Ma non al tempo di sosta/attesa, perché questa quantità non è agevolmente dimostrabile all'utente (mentre la distanza percorsa è un dato che si può verificare facilmente).

la tariffa esclusivamente chilometrica viene applicata solo ai servizi che, interpretando letteralmente, hanno come destinazione luoghi ubicati a distanza superiore a 50 km dai confini comunali, ponendosi in contrasto con la previsione dell'art. 13 della legge 21/1992. Inoltre, le numerose indicazioni sulle modalità di funzionamento che vengono fornite nel Tariffario impattano negativamente sui principi di trasparenza e semplicità. Pertanto, **è necessario che la tariffa chilometrica non venga articolata su tre fasce progressive, ma si componga invece di due distinte componenti, cioè una tariffa chilometrica urbana (senza limite di chilometraggio) e una tariffa chilometrica extraurbana.**

- 5) La tariffa oraria (denominata "costo sosta oraria", v. nota 1) assume due valori differenti secondo che la sosta abbia durata minore o maggiore a 8 minuti. Questa differenziazione è giustificabile solo a fronte di un diverso livello di prestazione del servizio (cfr. punto 62 delle Linee guida), che però non si evince dalla documentazione fornita, sicché rappresenta un ulteriore aggravio sugli utenti. Dunque, **è necessario adottare un unico valore della tariffa oraria**⁴.
- 6) Il c.d. "supplemento fisso" per le corse dirette ad Abano o Montegrotto sembra essere una compensazione giustificata dal fatto che tali corse vengono effettuate con le tariffe urbane. Tuttavia, trattandosi di destinazioni extraurbane, il prezzo della corsa deve derivare dalla semplice applicazione della tariffa chilometrica extraurbana, da definirsi in base al precedente punto 4). Pertanto, **è necessario sopprimere questo "supplemento fisso"**, esistendo peraltro una tariffa fissa per i suddetti collegamenti.

Infine, allo scopo di poter valutare la rispondenza dell'offerta di servizio alle effettive esigenze di mobilità nel territorio di competenza, nonché l'adeguatezza del sistema tariffario adottato, requisito ineludibile per un servizio pubblico, **è opportuno che il Comune attivi un sistema di monitoraggio sistematico dei dati di domanda e di offerta del servizio taxi** (punti 32-33 delle Linee guida). Al riguardo, in occasione del prossimo aggiornamento del Regolamento, andranno introdotti specifici obblighi di trasmissione periodica dei dati di utilizzo del servizio in capo ai tassisti, alle organizzazioni associative degli stessi, nonché alle piattaforme tecnologiche o qualunque altro soggetto che li detenga.

2.3 Tariffe fisse, predeterminate, *sharing*

Il sistema tariffario vigente comprende anche 8 tragitti urbani a tariffa predeterminata (stazione/basilica Santo, stazione/ospedali, stazione/centro, più altri collegamenti tra punti rilevanti) e un tragitto extraurbano a tariffa fissa (collegamento con Abano Terme o Montegrotto Terme), per i quali la locale associazione di categoria dei tassisti aveva richiesto significativi aumenti che però il Comune ha rigettato.

Queste tariffe, definendo un importo prestabilito, omnicomprensivo e invariabile per determinati percorsi, garantiscono una maggiore trasparenza del prezzo del servizio e rappresentano, pertanto, un elemento di maggior tutela del passeggero. Tuttavia, anch'esse devono sottostare ai principi di ragionevolezza e proporzionalità.

Per quanto riguarda le tariffe predeterminate, il punto 67 delle Linee guida prevede che esse risultino più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a consumo e che, per

⁴ Ad esempio, l'importo può essere determinato mediante il seguente criterio: poiché la soglia tipica di velocità sotto la quale la tariffazione avviene su base oraria è 20 km/h, moltiplicando questo valore per la tariffa chilometrica di 1,50 €/km si ottiene per la tariffa oraria il valore di 30 €/h.

la fissazione dell'importo di ciascuna tariffa predeterminata, siano effettuate apposite simulazioni. Nelle more delle suddette simulazioni, **è necessario che le tariffe predeterminate siano stabilite come "tariffe massime garantite", per l'applicazione delle quali il tassametro dovrà essere sempre attivato all'inizio della corsa e il prezzo applicabile sarà il minore tra quello calcolato con le tariffe a consumo e la tariffa predeterminata.**

Per quanto riguarda le tariffe fisse extraurbane pare utile segnalare come «*la predisposizione di una tariffa fissa debba necessariamente prescindere dalla rigida determinazione su base kilometrica pena la vanificazione di tale modalità tariffaria. In altre parole, se la tariffa fissa deve limitarsi ad essere la traduzione monetaria della distanza kilometrica non vi sarebbe ragione di introdurla*

Dunque, qualora l'Amministrazione comunale intenda stabilire tariffe fisse su talune tratte con destinazioni fuori comune (come, ad esempio, i collegamenti con Abano Terme o Montegrotto Terme), l'importo di tali tariffe va stabilito in modo che esse risultino per l'utente più vantaggiose dei prezzi che si otterrebbero a tassametro mediante le tariffe a consumo, cosa che attualmente non accade. Ad esempio, poiché la distanza tra la stazione ferroviaria di Padova e la città di Abano Terme è circa 14 km, impiegando la c.d. tariffa "Area 3 - diurno" si ottiene il prezzo di circa 35 €, praticamente uguale all'attuale importo di 36 € della tariffa fissa, da cui l'inutilità di tale tariffa in base alla sentenza citata: per rendere questa tariffa efficace, essa dovrebbe almeno risultare comprensiva di tutti i supplementi (cfr. punto 69 delle Linee guida).

Inoltre, nel Tariffario è riportata la seguente avvertenza: *"Le tariffe relative alle corse a tariffa fissa si applicano in assenza di provvedimenti di sospensione con riferimento ai percorsi interessati da cantieri per lavori stradali, oggetto di specifica ordinanza di chiusura temporanea al traffico"*. In considerazione del fatto che tali informazioni possono non essere note all'utenza, soprattutto se di tipo turistica, è importante porre degli obblighi informativi in capo al tassista. Pertanto, **è necessario integrare l'avvertenza del Tariffario sull'eventuale impossibilità di applicare le tariffe predeterminate ponendo in capo al tassista l'obbligo di informare il cliente al momento della richiesta della corsa.**

2.4 Tariffario

Riguardo al Tariffario, ovvero lo strumento con cui si comunicano al pubblico le tariffe del servizio taxi, le Linee guida forniscono una serie di indicazioni utili ad aumentare la trasparenza verso gli utenti del servizio. In particolare, **è necessario che il Tariffario risulti di facile lettura e di immediata comprensione da parte degli utenti, e sia onnicomprensivo di tutte le componenti tariffarie vigenti** (punto 52 delle Linee guida).

Con riferimento al contenuto, **è necessario che nel Tariffario 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).

Infine, **è necessario che il Tariffario venga pubblicato presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio (es.: stazioni, ospedali, uffici di informazione turistica, posteggi taxi, ecc.), nonché sul sito Internet del Comune, insieme al Regolamento, in un'apposita sezione dedicata al servizio taxi** (punto 57 delle Linee guida).

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

Torino, 11 giugno 2025

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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