

Parere al Comune di Montalcino in materia di aggiornamento del regolamento 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 25 giugno 2025

premesse che:

- ha ricevuto dal Comune di Montalcino (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 8936 del 17/04/2025 (acquisita al prot. ART n. 38642/2024 del 17/04/2025), 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 modifica al *“Regolamento per il servizio di noleggio da rimessa con conducente”* mediante approvazione del *“Regolamento per il servizio di noleggio da rimessa con conducente e servizio taxi”* (di seguito: Regolamento) finalizzata all’attivazione del servizio taxi;
- con nota prot. n. 9237 del 28/04/2025 (acquisita al prot. ART n. 40917/2025 del 28/04/2025) il Comune ha richiesto una sospensione del procedimento di rilascio del parere allo scopo di poter effettuare un supplemento di istruttoria;
- con nota prot. n. 11222 del 19/05/2025 (acquisita al prot. ART n. 48090/2025 del 19/05/2025) il Comune ha inviato una nuova versione dello schema di Regolamento;

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 inerente 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 deli 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 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 tale Comunicazione la Commissione europea ha formulato raccomandazioni relative alla regolamentazione dei servizi di taxi (e NCC), al fine di garantire ai cittadini una mobilità locale adeguata e sicura, migliorare la sostenibilità del settore e promuovere gli obiettivi del *Green Deal* europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Ha inoltre

chiarito la necessità che le misure messe in atto dagli Stati membri (compresi sia i governi e i legislatori nazionali sia le autorità regionali e locali) per regolamentare i taxi e i servizi di noleggio con conducente siano conformi alle libertà fondamentali che sono alla base del mercato unico. La Comunicazione, più specificamente, contiene raccomandazioni concernenti, in particolare, l'efficienza del servizio, l'accesso a una mobilità adeguata e la sostenibilità del settore, la sostenibilità ambientale e lo sfruttamento dei vantaggi offerti dalla digitalizzazione.

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

Da ultimo, la Corte costituzionale, intervenendo in materia di rilascio di autorizzazioni per l'espletamento del servizio di noleggio con conducente con osservazioni estendibili pure al servizio taxi, ha affermato che *«I servizi di autotrasporto non di linea [...] concorrono a dare "effettività" alla libertà di circolazione, «che è la condizione per l'esercizio di altri diritti» (sentenza n. 36 del 2024), per cui la forte carenza dell'offerta – che colloca l'Italia fra i Paesi europei meno attrezzati al riguardo, come risulta dai dati segnalati nell'opinione presentata dall'ANITRAV tanto nel presente giudizio quanto nel giudizio a quo – generata dal potere conformativo pubblico si è risolta in un grave disagio arrecato a intere fasce della popolazione e alle possibilità di sviluppo economico. Essa ha infatti innanzitutto danneggiato la popolazione anziana e fragile, che, soprattutto nelle metropoli, non è in grado di utilizzare (o anche semplicemente raggiungere) gli altri servizi di trasporto di linea, ma che ha stringenti necessità di mobilità che, in particolare, si manifestano in riferimento alle esigenze di cura. Ha compromesso le esigenze di accesso a una mobilità veloce, spesso indispensabile a chi viaggia per ragioni di lavoro. Ha recato danno al turismo e all'immagine internazionale dell'Italia, dal momento che l'insufficiente offerta di mobilità ha pregiudicato la possibilità di raggiungere agevolmente i luoghi di villeggiatura, come documentato dalla Regione Calabria nel giudizio a quo»* (sentenza n. 137 del 2024).

II. Osservazioni sullo schema di Regolamento

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità esprime le proprie osservazioni sullo schema di regolamento del servizio taxi 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.

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 o numero di licenze;
2. organizzazione del servizio;
3. struttura tariffaria;
4. qualità del servizio.

Preliminarmente, si invita il Comune a un controllo generale dell'intero documento al fine di eliminare i refusi presenti, e a strutturare ciascun articolo secondo commi numerati. Inoltre, si rileva che il vocabolo "autorizzazione" viene spesso utilizzato, in maniera impropria, anche con riferimento ai titoli autorizzativi per il servizio taxi che invece la legge denomina specificamente "licenze".

II.1 Contingente o numero di licenze (art. 37, comma 2, lett. m), numero 1, del d.l. 201/2011)

Ai fini del rispetto dell'art. 5, comma 1, lett. a), della legge 21/1992, nonché dei principi di efficienza ed economicità dell'azione amministrativa, è **opportuno indicare nell'art. 3 del Regolamento i limiti massimi del contingente taxi e NCC previsti dal Comune**. Il numero delle licenze e autorizzazioni effettivamente assentite va mantenuto aggiornato annualmente dai competenti organi comunali e pubblicato nell'apposita sezione del sito internet del Comune.

L'art. 3 dello schema di Regolamento prevede la possibilità per il Comune di ampliare il contingente numerico, qualora non ritenuto adeguato. A tal fine il Comune effettuerà l'analisi della domanda e dell'offerta di servizio taxi attraverso un set di appositi indicatori, coerentemente con quanto indicato nei punti da 9 a 18 delle Linee guida. Tuttavia, lo schema di Regolamento non riporta una descrizione della metodologia per il calcolo del fabbisogno del servizio taxi; in considerazione delle dimensioni del Comune, tale metodologia può essere di tipo semplificato (punti 2-3 delle Linee guida), anche di tipo comparativo su base statistica¹, previa scelta di un campione di comuni italiani adeguato, per numero e composizione, e tenendo conto della vocazione turistica e produttiva. Dunque, è **necessario riportare nel Regolamento la descrizione della metodologia che si prevede di utilizzare per la quantificazione del contingente**². Inoltre, è **opportuno indicare che almeno un'autovettura taxi debba essere idonea al trasporto di disabili in carrozzella**.

L'art. 3, comma 2, dello schema di Regolamento riporta la possibilità per il Comune di rilasciare licenze "aggiuntive" per fronteggiare situazioni straordinarie di incremento della domanda, ai sensi dell'art. 3, comma 1, del d.l. 104/2023 e perciò destinate ai soggetti già titolari di licenza, per un periodo non superiore a dodici mesi prorogabile per un massimo di ulteriori dodici mesi. Tale facoltà viene concessa dalla previsione legislativa appena citata «*nelle more della ricognizione dei dati riguardanti la consistenza dei titoli abilitativi relativi agli autoservizi pubblici non di linea, connessa all'attuazione del decreto di cui all'articolo 10-bis,*

¹ Ad esempio, tramite l'applicazione di tecniche di regressione.

² In conseguenza di quanto esposto, l'intenzione del Comune di rilasciare 3 licenze ordinarie (prospettata nella relazione allegata alla richiesta di parere) va supportata dall'analisi quantitativa svolta con la metodologia indicata nel Regolamento.

comma 3, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135»³.

In disparte l'applicabilità, allo stato, della menzionata disposizione di cui all'art. 3, comma 1, del d.l. 104/2023, si ritiene che, qualora l'analisi del Comune rivelasse carenze di offerta a carattere ricorrente, concentrate in determinati periodi dell'anno (connesse ad esempio a incrementi dell'utenza riconducibili alla stagionalità dei flussi turistici), sia possibile il rilascio mediante concorso pubblico di licenze stagionali, cioè aventi attivazione circoscritta a specifici periodi ma di durata illimitata. Conseguentemente, **è opportuno integrare l'art. 3 del Regolamento prevedendo la possibilità di rilascio di licenze stagionali a carattere stabile, previa preventiva acquisizione del parere dell'Autorità.**

II.2 Organizzazione del servizio (art. 37, comma 2, lett. m), numero 2, del d.l. 201/2011)

In merito all'organizzazione del servizio è **opportuno che l'art. 2 del Regolamento citi anche la legge 21/1992 e la L.R. Toscana 67/1993.**

Si rileva la mancanza, nello schema di Regolamento, della disciplina di un sistema di monitoraggio periodico e sistematico finalizzato alla raccolta dei dati sulle modalità di svolgimento del servizio nonché al controllo dei turni e alla corretta applicazione delle tariffe (punti 38-73-74-101 delle Linee guida). Un breve cenno in proposito è rinvenibile nell'art. 29 dello schema di Regolamento, dove però vengono confusi argomenti diversi (v. §II.4). **È opportuno che il Regolamento disciplini in due articoli distinti il monitoraggio finalizzato al controllo sul corretto svolgimento del servizio e il monitoraggio finalizzato all'acquisizione dei dati di domanda e offerta**, perché il primo aspetto investe l'ambito qualitativo mentre il secondo riguarda l'ambito organizzativo; i due temi richiedono, quindi, modalità esecutive e competenze differenti.

L'art. 6 dello schema di Regolamento elenca la composizione delle Commissioni consultive comunali, che tuttavia non comprende i rappresentanti delle associazioni degli utenti, come richiesto dall'art. 4, comma 4, della legge 21/1992. **È pertanto necessario modificare l'art. 6 del Regolamento includendo anche i rappresentanti delle principali associazioni di consumatori di rilevanza locale e/o nazionale.**

L'art. 8 dello schema di Regolamento stabilisce che il servizio «è esercitato direttamente dal titolare dell'autorizzazione». Per il servizio NCC quest'obbligo è in contrasto con la possibilità di impiego di dipendenti come conducenti; per il servizio taxi quest'obbligo si pone in potenziale contrasto con la possibilità di utilizzo degli istituti della collaborazione familiare e della sostituzione alla guida. Dunque, **è necessario modificare l'art. 8 del Regolamento espungendo il suddetto obbligo.**

L'art. 9 dello schema di Regolamento prevede l'assegnazione delle licenze «in seguito a pubblico concorso per titoli e/o esami». Poiché la modalità del concorso pubblico per titoli ed esami è quella che maggiormente garantisce i principi di trasparenza e imparzialità della procedura (punto 93 delle Linee guida), **è necessario modificare l'art. 9 del Regolamento sostituendo le parole "titoli e/o esami" con "titoli ed esami" e apportare i conseguenti coordinamenti eliminando la parola "eventuali" riferita alle prove d'esame**

³ Quest'ultima norma ha previsto l'istituzione, presso il MIT, del registro informatico pubblico nazionale delle imprese titolari di licenza per il servizio taxi o di autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente effettuati con autovettura, motocarozzetta e natante, in breve "Registro elettronico NCC-Taxi (RENT)". Le modalità di attivazione del RENT sono state stabilite con il D.M. n. 203 del 02/07/2024, che, peraltro, è stato recentemente annullato dal TAR Lazio (sentenza n. 10081/2025) nella parte in cui subordina la conclusione dei procedimenti di immatricolazione, aggiornamento o rilascio della nuova carta di circolazione all'avvenuta iscrizione nel RENT ovvero all'aggiornamento dei relativi dati

nell'art. 11, primo e terzo periodo.

L'art. 11 dello schema di Regolamento demanda alla Giunta Comunale l'onere di stabilire i requisiti di partecipazione al concorso per l'assegnazione delle licenze. Tuttavia, attualmente non sono citate, fra i titoli valutabili, l'anzianità di servizio nello svolgimento dell'attività di conducente taxi/NCC, né la preferenza (a parità di punteggio) per i candidati che abbiano esercito per almeno 6 mesi il servizio di taxi come sostituti alla guida o che siano stati dipendenti di un'impresa di noleggio con conducente, come previsto dall'art. 8, comma 4, della legge 21/1992. Pertanto, **è necessario integrare l'art. 11 del Regolamento prevedendo quale titolo preferenziale l'esperienza almeno semestrale come sostituto alla guida di un titolare di licenza taxi o come dipendente di un'impresa di NCC.**

Si segnala che l'art. 23 è rubricato "Acquisizione della corsa", ma tratta anche dei turni di servizio; al fine di migliorare la chiarezza espositiva, appare conveniente separare i due temi oppure integrare la rubrica.

L'art. 40 dello schema di Regolamento prevede che *«Il presente regolamento e tutti gli atti a contenuto regolamentare adottati dal Consiglio comunale in materia di noleggio con conducente e taxi, sono predisposti sentite le organizzazioni di categoria interessate, non sono soggetti ad alcuna ulteriore approvazione (...)»*. È **necessario modificare l'art. 40, precisando che il Regolamento e gli atti in materia di taxi sono soggetti al parere preventivo dell'Autorità ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011.**

II.3 Struttura tariffaria (art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del d.l. 201/2011)

L'art. 25 dello schema di Regolamento descrive il sistema tariffario. Con riferimento ai supplementi tariffari per i servizi notturni e per i servizi festivi la norma dispone che *«tali supplementi sono cumulabili fra loro»*. L'art. 26, punto e) stabilisce invece che i supplementi notturno e festivo *«non sono cumulabili»*. Si ritiene che quest'ultima previsione sia quella preferibile, ove non si ravvisino differenze tra le prestazioni rese nelle notti feriali e quelle festive; pertanto, **è necessario eliminare l'incoerenza tra l'art. 25 e l'art. 26 del Regolamento riguardo alla cumulabilità dei supplementi notturno e festivo.**

Nell'art. 25 è prevista anche la possibilità di introdurre *«tariffe predeterminate fisse e/o massime garantite per percorsi prestabiliti»*, però non viene esplicitato il principio della maggior convenienza delle stesse rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a consumo; a tale scopo, le tariffe predeterminate devono essere stabilite secondo le indicazioni fornite nei punti da 66 a 70 delle Linee guida. Dunque, **è necessario precisare nell'art. 25 del Regolamento che le tariffe predeterminate devono essere più vantaggiose per l'utente rispetto alle tariffe a consumo.**

Infine, **è necessario introdurre uno specifico articolo nel Regolamento con la descrizione dei contenuti del Tariffario e le relative modalità di pubblicizzazione** (punti da 52 a 57 delle Linee Guida).

II.4 Qualità del servizio (art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del d.l. 201/2011)

Relativamente alla tipologia di autovetture, l'art. 11 dello schema di Regolamento prevede una premialità in sede di concorso di assegnazione di nuove licenze per le *«autovetture nuove, a basso impatto ambientale»*. Questa previsione risulta avere portata limitata, perché il regolamento trascura la situazione connessa alla potenziale obsolescenza del parco circolante di autovetture. Pertanto, **è necessario introdurre nell'art. 18**

del Regolamento la previsione di una soglia di vetustà massima dei veicoli adibiti al servizio taxi⁴, eventualmente differenziandola in base ad altre considerazioni (impatto ambientale, usura del veicolo, ecc.).

Con riferimento all'art. 16 dello schema di Regolamento, è necessario integrare la previsione dell'obbligo per il tassista di partecipare a corsi di aggiornamento, introducendo un numero minimo di ore di formazione periodica.

È opportuno che l'art. 24 del Regolamento includa anche la presenza del sistema di climatizzazione tra le caratteristiche delle autovetture del servizio taxi (punto 80 delle Linee guida).

L'art. 29 dello schema di Regolamento tratta molteplici tematiche: Carta della Qualità, indagini di *customer satisfaction*, monitoraggio di qualità, monitoraggio dati, *et alia*. In particolare, l'*incipit* dell'articolo («Il Comune può richiedere una carta della qualità del servizio taxi [...]»), pare rivelare una mancanza di chiarezza sullo scopo e i contenuti della Carta della Qualità del servizio e sul soggetto deputato alla relativa redazione. Ai fini di una migliore comprensione, è opportuno rielaborare l'art. 29 del Regolamento per stabilire **standard di qualità misurabili attraverso idonei indicatori, riguardanti sia i veicoli che i conducenti, e prevedere l'adozione, da parte del Comune, della Carta della Qualità del servizio taxi, nell'ambito della quale siano pubblicizzati i predetti standard e i livelli raggiunti dai relativi indicatori**, rilevati periodicamente dal Comune anche mediante indagini di *customer satisfaction* (punti 78-79 delle Linee guida).

Per quanto concerne la trasparenza delle informazioni, è necessaria l'introduzione di uno specifico articolo nel Regolamento che preveda la pubblicazione, nell'apposita sezione dedicata ai taxi del sito internet istituzionale del Comune, di tutte le informazioni relative al settore, in particolare l'indicazione del numero di licenze assentite, il Regolamento, il Tariffario, le disposizioni sui turni (punti 41-42-57 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 Montalcino, con l'invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 25 giugno 2025

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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

⁴ Sempreché mantenuti in uno stato di perfetta efficienza.