

**Parere al Comune di Vercelli 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 (di seguito: Autorità), nella seduta del 26 novembre 2025

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Vercelli (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 30768 del 05/05/2025 (acquisita al prot. ART n. 42693/2025 del 05/05/2025), 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 riferimento alla proposta del nuovo *"Regolamento per la gestione del servizio pubblico non di linea - Taxi"* (di seguito: Regolamento);
- con nota prot. n. 36719 del 27/05/2025 (acquisita al prot. ART n. 50440/2025 del 27/05/2025) 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. 74762 del 29/10/2025 (acquisita al prot. ART n. 88162/2025 del 29/10/2025) il Comune ha inviato una nuova versione dello schema di Regolamento chiedendo la riattivazione dell'istruttoria finalizzata al rilascio del parere dell'Autorità;

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] 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 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 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 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. Inoltre, si è riscontrato l'utilizzo frequente della locuzione "Ente competente" anche laddove risulta pacifico che tale ente non sia altri che il Comune o, eventualmente, una sua specifica articolazione.

Si coglie l'occasione per rilevare che, con delibera della Giunta Comunale n. 284 del 18/07/2024, il Comune ha approvato un aggiornamento delle tariffe del servizio taxi. A tal proposito si evidenzia che anche per l'adeguamento tariffario è richiesto il parere preventivo dell'Autorità al fine di verificare l'osservanza dell'art. 37, comma 2, lett. m), n. 3) del d.l. 201/2011.

#### **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, è **opportuno modificare l'art. 6 del Regolamento indicando separatamente i limiti massimi dei contingenti taxi e NCC**. Il numero delle licenze e autorizzazioni effettivamente assentite dal Comune (che potenzialmente possono essere in misura inferiore al contingente) va mantenuto aggiornato periodicamente dai competenti organi comunali e pubblicato nell'apposita sezione del sito internet del Comune. Inoltre, poiché il medesimo art. 6 demanda in termini generici all'"Ente competente" la determinazione del numero degli autoveicoli per l'esercizio del servizio taxi (che ai sensi dell'art. 3, comma 6, della L.R. Piemonte n. 24/1995 compete ai comuni), è **necessario precisare nell'art. 6 quale sia l'organo comunale cui spetta stabilire il numero di veicoli**.

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

L'art. 5, comma 2, dello schema di Regolamento prevede la presenza, tra i soggetti che compongono la Commissione consultiva, di due rappresentanti delle principali associazioni di categoria a livello locale e di un rappresentante delle associazioni di tutela dei consumatori. Al fine di garantire un equilibrio effettivo nella rappresentanza delle diverse istanze, è **opportuno modificare l'art. 5, comma 2, prevedendo un adeguato bilanciamento di rappresentanza nella composizione della Commissione consultiva tra le associazioni di categoria e le associazioni degli utenti**.

L'art. 5, comma 4, dello schema di Regolamento elenca le funzioni della Commissione consultiva. Tuttavia, come rende palese la stessa denominazione prevista dall'art. 4, comma 4, della legge 21/1992 e dall'art. 5, comma 7, della L.R. Piemonte n. 24/1995, le funzioni della Commissione consultiva devono esplicarsi, in sede endoprocedimentale, con il rilascio di pareri agli organi titolari delle competenze decisorie, non già con lo svolgimento di compiti di amministrazione attiva. In tale prospettiva, non si conformano alle norme di legge sopra citate le previsioni di cui all'art. 5, comma 4, lettere c) e d) dello schema di Regolamento, relative all'intervento della Commissione nei procedimenti disciplinari e concorsuali. Pertanto, è **necessario eliminare dall'art. 5, comma 4, le attribuzioni della Commissione consultiva riportate alle lettere c) e d)**, in quanto non corrispondenti alle funzioni ad essa assegnate dal legislatore.

L'art. 7, comma 6, dello schema di Regolamento riporta la possibilità per il Comune di rilasciare licenze temporanee ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. c), del d.l. 223/2006, per fronteggiare eventi in cui è atteso un considerevole afflusso di persone. La disposizione da ultimo citata è stata abrogata dal d.l. 104/2023; non è comunque precluso il rilascio di licenze con validità temporale limitata, che il Comune può, pertanto, prevedere nel Regolamento. Dunque, **è necessario modificare l'art. 7, comma 6, tenendo conto dell'evoluzione normativa e fermo restando il prioritario potenziamento delle turnazioni (v. *infra*)**

L'art. 11, comma 2, dello schema di Regolamento stabilisce che la sostituzione alla guida non possa eccedere la durata massima di 1 anno. Tuttavia, le situazioni elencate al comma 1, lettere a), b), d) ed e), per le quali è previsto l'utilizzo dell'istituto in esame, possono protrarsi oltre il suddetto limite temporale. Dunque, **è necessario modificare l'art. 11, comma 2, prevedendo che la sostituzione alla guida perduri per l'intero periodo in cui permane la situazione che ne giustifica l'utilizzo. Inoltre, è opportuno eliminare dall'art. 11, comma 1, lett. c) il limite massimo di 30 giorni previsto per la sostituzione dovuta alle ferie del titolare.**

L'art. 12 dello schema di Regolamento tratta della metodologia di assegnazione delle licenze. Solo incidentalmente si comprende che per l'assegnazione delle licenze è previsto un esame, poiché un riferimento è rinvenibile nei punti d) ed e) del comma 2. Per maggior chiarezza e trasparenza, **è necessario prevedere nel primo capoverso dell'art. 12 che le licenze vengano assegnate "attraverso pubblico concorso per titoli ed esami".**

Nell'art. 12, comma 4, lett. a) dello schema di Regolamento, la preferenza prevista dall'art. 8, comma 4, della legge 21/1992 per i sostituti alla guida con almeno 6 mesi di esperienza viene estesa anche ai collaboratori familiari del titolare della licenza. Deve però osservarsi che la sostituzione alla guida è retta da un contratto di lavoro stipulato in base alle norme vigenti o da un contratto di gestione (ex art. 10, comma 3, legge 21/1992) che appaiono idonei a documentare l'esperienza maturata, mentre per lo svolgimento del servizio da parte di un collaboratore familiare, l'art. 11, comma 6, dello schema di Regolamento prevede una semplice comunicazione al Comune affinché «*proceda all'annotazione sulla licenza*». Poiché tale comunicazione iniziale non è sufficiente da sola a dimostrare l'estensione temporale dell'esperienza maturata, **è necessario modificare l'art. 11, comma 6, precisando che deve essere adeguatamente documentato l'effettivo svolgimento del servizio da parte dei collaboratori familiari ai sensi dell'art. 230-bis c.c. Inoltre, è opportuno inserire nella parte finale dell'art. 11 un rinvio ai bandi di concorso per la previsione di eventuali titoli di preferenza ulteriori.**

L'art. 26, comma 3, dello schema di Regolamento prevede la possibilità di istituire «*turni straordinari di servizio [...] quando lo richiedano particolari esigenze*»; tale previsione non appare sufficiente a garantire un'adeguata copertura del servizio in presenza del tipico andamento stagionale dei flussi turistici. In questa situazione svolgono un ruolo importante le turnazioni integrative – mediante le quali i titolari di licenza possono avvalersi, per l'effettuazione del servizio, di «*sostituti alla guida come seconde guide*» ai sensi dell'art. 10, comma 5-bis e ss., della legge 21/1992 – a cui, tuttavia, il Regolamento non fa cenno. Pertanto, **è necessario introdurre nell'art. 26 le turnazioni integrative, disciplinandole in conformità alle disposizioni di legge vigenti.**



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

L'art. 29 dello schema di Regolamento non prevede che le tariffe devono intendersi come importi massimi e non come importi fissi (punto 50 delle Linee guida); dunque, **è opportuno aggiungere uno specifico comma all'art. 29 in cui si precisa che le tariffe stabilite per via amministrativa sono da intendersi come valori massimi, ossia che i prezzi del servizio ottenuti con tali tariffe sono liberamente suscettibili di riduzione** (a prescindere dalla previsione di riduzioni per particolari categorie di utenti, fasce orarie, ecc.).

Il primo comma dell'art. 29 non indica l'organo comunale preposto alla determinazione delle tariffe, facendo generico riferimento all'“*Ente Competente*”. Come noto, la statuizione delle tariffe è generalmente una competenza della Giunta (cfr. la sopra menzionata delibera n. 284/2024); sicché, ferme restando le funzioni consultive della Commissione comunale, **è necessario modificare l'art. 29, comma 1, specificando l'organo comunale competente in materia tariffaria.**

L'art. 29, comma 2, dello schema di Regolamento stabilisce che la tariffa urbana è a base multipla «*con riferimento al tempo di permanenza in vettura ed alla percorrenza*». In realtà, il prezzo calcolato dal tassametro è composto da una parte proporzionale al tempo quando la velocità di viaggio è inferiore a una certa soglia, e da un'altra parte proporzionale alla distanza percorsa, quando la velocità è superiore alla suddetta soglia. Dunque, **è necessario modificare l'art. 29, comma 2, perché il prezzo del servizio non dipende dalla durata del viaggio** (ossia dal “*tempo di permanenza in vettura*”).

Per quanto concerne le “*tariffe fisse*” menzionate nel medesimo comma 2, si osserva che, in coerenza con il principio della “*corretta e trasparente pubblicizzazione delle tariffe*” (art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del d.l. 201/2011), nonché di semplificazione, la previsione di tariffe predeterminate, con cui viene definito un prezzo prestabilito, omnicomprendente ed invariabile da/per determinate località, costituisce un elemento di maggior tutela degli utenti. I punti da 65 a 70 delle Linee guida, forniscono indicazioni sulle modalità di determinazione delle tariffe in esame, evidenziando, in primo luogo, come esse debbano risultare più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a consumo. Di conseguenza, **è necessario esplicitare nell'art. 29, comma 2, che le tariffe fisse devono essere più convenienti del prezzo a tassametro e vengono definite con la metodologia indicata ai punti da 65 a 70 delle Linee guida.** Inoltre, **è opportuno aggiungere nell'art. 29 che tutte le tariffe vengono adeguatamente pubblicizzate, come indicato nel punto 57 delle Linee guida.**

Infine, **è necessario aggiungere nell'art. 29 del Regolamento uno specifico comma nel quale siano descritti i contenuti del Tariffario** (punti da 52 a 56 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. 19, comma 9, dello schema di Regolamento prevede che, in occasione del rilascio di nuove licenze e di sostituzione del veicolo, in caso di autorizzazione già in essere, «*saranno favoriti i veicoli di recente immatricolazione con tipologia di alimentazione ecocompatibile*». Questa previsione appare poco chiara dal punto di vista applicativo perché non specifica le forme in cui si applicherà il *favor* (es.: premialità di punteggio nei concorsi graduata in base alle emissioni dei veicoli, requisiti limite sulle emissioni nocive in caso di sostituzione vettura, ecc.); perciò, **è necessario specificare concretamente i modi per agevolare l'impiego di vetture ecosostenibili.** Inoltre, non può essere trascurata l'obsolescenza del parco circolante, sicché **è opportuno introdurre nell'art. 19 la previsione di una soglia di vetustà massima**

dei veicoli da adibire al servizio taxi <sup>1</sup>, eventualmente in funzione di più variabili (es.: anno immatricolazione, chilometraggio, alimentazione).

**È opportuno che l'art. 19 includa anche la presenza del sistema di climatizzazione tra le caratteristiche delle autovetture** (punto 80 delle Linee guida).

Per quanto concerne la trasparenza delle informazioni, **è necessario introdurre 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, la Carta della qualità, i recapiti dell'Ufficio reclami** (punti 41-42-57-83 delle Linee guida).

L'art. 34 dello schema di Regolamento elenca il contenuto della Carta della Qualità: tuttavia, tale elenco pare rivelare una mancanza di chiarezza sullo scopo e i contenuti della Carta della Qualità del servizio. Ai fini di una migliore comprensione, **è opportuno rielaborare l'art. 34 del Regolamento per stabilire *standard di qualità misurabili attraverso idonei indicatori*, riguardanti sia i veicoli che i conducenti, e prevedere che nella Carta della Qualità del servizio taxi 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).

\*\*\*\*\*

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

Torino, 26 novembre 2025

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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

---

<sup>1</sup> Sempreché mantenuti in uno stato di perfetta efficienza.