

Parere al Comune di Rimini 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 (di seguito: Autorità), nella seduta del 4 dicembre 2025

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Rimini (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 0312140/2025 del 10/09/2025 (acquisita al prot. ART n. 74230/2025 in pari data), la richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con riferimento 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. 395870/2025 del 7/11/2025 (acquisita al prot. ART n. 90753/2025 in pari data), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 6/10/2025 (prot. ART n. 81945/2025) (di seguito: nota integrativa). La fase interlocutoria ha riguardato i seguenti aspetti:
 - il tariffario vigente;
 - le modalità di applicazione della "tariffa taxi collettivo (tariffa 4)";
 - le tariffe a tassametro da/per l'aeroporto;
 - l'evoluzione degli incrementi tariffari;
 - le simulazioni effettuate per la definizione della nuova tariffa predeterminata;
 - la relazione sugli esiti delle consultazioni;
- 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. 198 del 10/09/1998 e successivamente modificato con deliberazione di Giunta comunale n. 441 del 28/10/2003, 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 puntuale 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 civistica 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 degli 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.

Preliminariamente, si osserva che il Regolamento del servizio, approvato con deliberazione di Consiglio comunale n. 198 del 10/09/1998 e successivamente modificato con deliberazione di Giunta comunale n. 441 del 28/10/2003 non tiene conto dell'evoluzione normativa degli ultimi due decenni e delle indicazioni fornite agli enti dall'Autorità con le Linee guida e con l'attività consultiva di cui al sopra citato art. 37; appare dunque urgente la necessità di procedere al relativo aggiornamento.

II.1 Adeguamento del sistema tariffario

Il sistema tariffario vigente, approvato con Deliberazione della Giunta comunale n. 214 del 17/05/2008, prevede uno scatto iniziale, tariffe chilometrica ed oraria, e alcuni supplementi (tariffa 1), nonché una maggiorazione del 30% per le corse extraurbane (esclusa la tariffa oraria e i supplementi festivi e notturni) (tariffa 2), come meglio dettagliati nella Tabella 1 ove sono riportate anche le proposte di adeguamento oggetto del presente parere.

Poiché non c'è evidenza che la quantificazione delle tariffe sia effettivamente avvenuta (in origine) secondo i principi di sostenibilità del prezzo per l'utenza e di correlazione ai costi del servizio¹ richiamati nelle Linee Guida approvate dall'Autorità (punti 48 e 49), è necessario che l'aggiornamento di tutte le componenti tariffarie avvenga, quantomeno, senza superare la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI, in base al valore disponibile alla data di effettiva applicazione dell'aggiornamento.

Nel periodo tra giugno 2008 (ultima modifica tariffaria) e settembre 2025 (ultimo dato disponibile) la variazione ISTAT dei prezzi al consumo in base all'indice FOI generale (senza tabacchi) è stata del **+32,8%**.

La Tabella 1 riporta il confronto tra la struttura tariffaria attualmente vigente e quella derivante dall'adeguamento proposto 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	Rivalutazione ISTAT (+32,8%)	Tariffa proposta	Variazione effettiva
Servizio urbano (Tariffa 1)				
Scatto apertura tassametro	4,80	6,37	5,30	10,4%
Tariffa chilometrica (€/km)	1,30	1,73	1,80	38,5%
Sosta oraria (€/h)	22,00	29,24	28,00	27,3%

¹ Nella delibera di Giunta comunale n. 214 del 17/06/2008 si richiamano genericamente “gli aumentati costi di esercizio e nello specifico, carburanti, assicurativi, manutenzioni, ecc. che hanno registrato in questi anni una percentuale di aumento superiore agli indici ISTAT”. Tuttavia, si fa riferimento solo agli incrementi dei costi, e non alla compiuta determinazione degli stessi.

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffa vigente	Rivalutazione ISTAT (+32,8%)	Tariffa proposta	Variazione effettiva
Servizio urbano (Tariffa 1)				
Auto monovolume (per ogni persona in più a partire dalla quinta)	2,00	2,66	3,00	50%
Supplementi				
Servizio notturno (dalle ore 22 alle ore 6)	25%	Invariata	Invariata	-----
Servizio festivo	1,00	-----	10%	-----
Supplemento bagaglio	0,50	0,66	0,65	30%
Diritto di chiamata radiotaxi (entro 3 km)	2,00	Invariata	Invariata	-----
Diritto di chiamata radiotaxi (oltre 3 km)	2,50	Invariata	Invariata	-----
Supplemento animali (facoltativo)	1,50	Invariata	Invariata	-----
Servizio extraurbano (Tariffa 2)				
Maggiorazione del 30% (esclusi: sosta oraria, supplementi festivo e notturno)	30%	Invariata	Invariata	-----

Nel sistema tariffario complessivo sono anche previste delle specifiche tariffe per le corse da/verso l'Aeroporto Miramare di Rimini (Tariffa 3) approvate con Deliberazione della Giunta comunale n. 153 del 10/5/2011 e concordate con il comune di Riccione. Nello specifico si tratta di tariffe a consumo (chilometrica e oraria) con alcuni supplementi, un importo minimo ("corsa minima") e un tetto massimo di spesa diversificato per le corse da 33 diverse località. Tali "tetti di spesa", che possono configurarsi come tariffe massime garantite di cui ai punti 65-67 delle Linee guida, non sono oggetto di adeguamento nella proposta sottoposta al presente parere dell'Autorità. Restano invariate anche le tariffe per il taxi collettivo approvate con la deliberazione di Giunta comunale n. 170 del 2/7/2013.

L'adeguamento tariffario proposto dal Comune riguarda 6 elementi tariffari (ma incide indirettamente su ulteriori 3 elementi – supplemento festivo, notturno e maggiorazione per le tratte extraurbane – il cui importo deriva dall'applicazione di una percentuale sulle altre componenti) e comporterebbe per 2 di questi, come agevolmente riscontrabile nella Tabella 1, un incremento superiore alla rivalutazione ISTAT (tariffa chilometrica, supplemento auto monovolume). Inoltre, la modifica proposta al supplemento festivo, che prevede l'applicazione di un sovrapprezzo del 10% sulla tariffa a tassametro in luogo dell'importo fisso di 1 euro attualmente previsto, sebbene non consenta una diretta comparazione, appare incidere per un valore nettamente superiore al valore ISTAT di riferimento. Infatti, considerando la corsa standard² determinata dagli Uffici dell'Autorità con le nuove tariffe proposte, l'applicazione del sovrapprezzo del 10% si tradurrebbe in un

² Nel portale dei dati dell'Autorità riferiti al servizio taxi, è indicato il prezzo della corsa standard breve/lunga per comune. Per corsa standard si intende una corsa urbana di 1 persona priva di bagagli effettuata alle ore 10:00 in un giorno feriale su prenotazione (la corsa standard breve comprende 5 km + 5' di sosta; la corsa standard lunga comprende 10 km + 10' di sosta). <https://bdt.autorita-trasporti.it/catalogo-opendata/dataset/?id=34>.

importo aggiuntivo di 1,91 euro, con un incremento del 91% rispetto al supplemento attuale.

Dal confronto tra la corsa standard relativa al Comune di Rimini, calcolata con le tariffe vigenti e pubblicata sul portale ART³, che attualmente è stimata in 15,63 euro, e la corsa standard calcolata considerando i medesimi elementi tariffari aggiornati con le tariffe proposte, pari a 19,13 euro, si ottiene un aumento del 22,40%, inferiore, pertanto, all'indice ISTAT del periodo di riferimento.

Riscontrando una richiesta di chiarimenti degli Uffici dell'Autorità, il Comune ha comunicato nella nota integrativa che *"gli aumenti proposti sono, in ogni caso, inferiori agli incrementi che sarebbero derivati dalla piena applicazione dell'incremento ISTAT (Indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati - FOI, senza tabacchi). Pertanto, non si è ritenuto necessario un incontro con le associazioni dei consumatori"*.

L'affermazione del Comune non appare condivisibile, considerando innanzitutto che, sebbene non si preveda la modifica di tutte le componenti tariffarie, alcune di quelle interessate dall'adeguamento sono oggetto di incrementi superiori alla rivalutazione ISTAT; tra esse rileva, in particolare, la tariffa chilometrica, che nella maggior parte dei casi è la componente principale dell'importo della corsa. Inoltre, come già rilevato (*supra*), non vi sono evidenze che la quantificazione del livello delle tariffe sia stata determinata a seguito di una compiuta istruttoria, nella quale siano stati valutati gli effettivi costi del servizio (punto 48 delle Linee guida) e i ricavi prevedibili per gli operatori, comprensivi di un ragionevole margine di profitto, secondo i principi che conformano la regolazione dei servizi pubblici⁴. Tale impostazione, peraltro, è richiamata dal Regolamento del servizio taxi ed NCC del Comune di Rimini, che all'art. 25 stabilisce che le tariffe del servizio taxi sono aggiornate *"in relazione ai costi del servizio localmente risultanti (spese assicurative, di trazione, di personale, ammortamento, e remunerazione del capitale ecc...) e sulla base di eventuali disposizioni provinciali in materia"*. Nel caso di specie, la sola rivalutazione ISTAT – peraltro non menzionata dal Regolamento del servizio – non è, di per sé, l'elemento conclusivo e incontestabile in ordine alla tutela degli interessi degli utenti⁵, e va considerata come un limite massimo dell'adeguamento, nelle more della definizione delle tariffe secondo i suddetti principi, tra i quali rileva altresì l'accessibilità economica del servizio per gli utenti. Le valutazioni del Comune a questo riguardo appaiono carenti, in particolare alla luce del fatto che non risultano acquisite proposte e osservazioni delle associazioni dei consumatori/utenti, la cui partecipazione, in seno alla Commissione consultiva, è prevista dall'art. 7 del Regolamento del servizio, che attribuisce a tale organo funzioni anche in materia tariffaria. Si rileva inoltre che, da una comparazione con la corsa standard breve dei comuni del *cluster* di riferimento (comuni tra 100.000 e 250.000 abitanti)⁶, l'attuale livello tariffario del Comune di Rimini, valutato dagli Uffici dell'Autorità, risulta tra i più alti, collocandosi alla settima posizione su 32 comuni, sebbene sia, contemporaneamente, tra i più risalenti nel tempo (2008); l'adeguamento proposto porterebbe il relativo livello al primo posto (19,13 euro) con un significativo scarto sul secondo (17,60 euro). Anche per tale ragione, **il coinvolgimento nell'iter istruttorio delle associazioni dei consumatori appare necessario, al fine di consentire all'amministrazione una più compiuta valutazione sulla sostenibilità economica delle tariffe in termini di impatto sull'utenza, come previsto dal punto 49 delle Linee guida.**

³ <https://bdt.autorita-trasporti.it/rapporto/servizi-non-di-linea-strada/>.

⁴ Cfr. Consiglio di Stato sez. I, 7 maggio 2019, n. 1389.

⁵ Al riguardo, nella relazione di accompagnamento alla richiesta di parere si riferisce che *"Dopo un'ampia discussione con i rappresentanti dei tassisti, l'Amministrazione ha definito una proposta di modifica che bilancia le esigenze della categoria con la tutela degli utenti contenendo gli aumenti sempre ad un valore inferiore rispetto all'indice di rivalutazione FOI senza tabacchi"*.

⁶ Come risultante dalla banca dati dell'Autorità accessibile dal link indicato nella nota 3.

L'elevato livello tariffario si basa, presumibilmente, sulla vocazione turistica del Comune e sulla considerevole domanda proveniente dall'utenza turistica⁷, la cui disponibilità a pagare è generalmente maggiore. Tuttavia, la natura pubblica del servizio taxi richiede che la determinazione delle tariffe tenga adeguatamente conto delle diverse categorie di utenti (sia turisti che residenti), anche perché i flussi turistici del Comune di Rimini sono notevolmente stagionalizzati (il 73% degli stessi si concentra nel periodo giugno-settembre⁸), mentre il servizio deve essere garantito nell'arco dell'intero anno. Al fine di rilevare, in maniera sufficientemente dettagliata, i dati che consentano di valutare l'adeguatezza del servizio e delle relative tariffe, il Comune dovrebbe, quanto prima, implementare un sistema di monitoraggio periodico dei dati di domanda e offerta, da estendere anche al sistema tariffario applicando quanto previsto in proposito dai punti 32, 73, 99-101 delle Linee guida.

In considerazione delle dimensioni del Comune, l'adeguamento delle tariffe può essere correlato, oltre che alla rivalutazione monetaria, anche al raggiungimento di uno specifico standard qualitativo del servizio (cfr. p. 61 delle Linee guida), attraverso l'identificazione di indicatori e la quantificazione di livelli *target*, in modo da riservare una quota dell'incremento tariffario massimo, determinato sulla base della rivalutazione ISTAT, all'incremento qualitativo effettivamente rilevato dal Comune (ad es. con il riconoscimento dell'80% dell'adeguamento inflattivo e del residuo 20% in caso di raggiungimento dei livelli *target* degli indicatori predefiniti). **Al fine di incentivare il miglioramento qualitativo del servizio, si invita il Comune a valutare l'introduzione del sistema di aggiornamento delle tariffe sopra illustrato.**

II.2 Tariffe predeterminate, sconti e supplementi

Si valuta positivamente l'introduzione nel tariffario di una serie di *"Misure a tutela delle fasce deboli e promozione del servizio"* tra le quali: i) istituzione della tariffa predeterminata *"Stazione Centrale -Ospedale Infermi"*; ii) introduzione di uno sconto del 10% su tutte le corse da e per l'Ospedale Infermi; iii) sconto del 15% su tutte le corse nella fascia notturna (dalle ore 22:00 alle ore 6:00) applicabile alle donne anche se accompagnate da utenti sotto i 18 anni; iv) sconto del 10% per le persone portatrici di disabilità.

Riguardo alla tariffa predeterminata, il Comune ha prodotto, a seguito di apposita richiesta degli Uffici dell'Autorità, una tabella riportante le simulazioni effettuate in diversi giorni della settimana e fasce orarie secondo quanto previsto dal punto 67 delle Linee guida. Tuttavia, la nuova tariffa risulta differenziata in quattro tipologie (per il servizio feriale, festivo, notturno e festivo/notturno), discostandosi dal principio di semplificazione di cui punto 69 delle Linee guida, dal quale discende, tra l'altro, che le tariffe predeterminate debbano essere onnicomprensive e unitarie. **È necessario, in proposito, individuare un unico importo onnicomprensivo per tale tariffa, effettuando il confronto con la tariffa a tassametro, al netto dello sconto del 10% previsto per tutte le corse da/per l'Ospedale Infermi.**

Riguardo allo sconto per le persone con disabilità, si evidenzia che il possesso della certificazione rilasciata ai sensi dell'art. 381 del d.p.r. 495/1992, previsto quale condizione per il riconoscimento dell'agevolazione, potrebbe escludere gli utenti che ne siano privi, come, ad esempio, nel caso – non infrequente, visto il

⁷Nella relazione di accompagnamento alla richiesta di Parere, si dedica ampio spazio alla descrizione del contesto urbano e agli elementi che rendono il territorio un importante polo di attrazione, nonché alla *"significativa presenza di turisti internazionali, che hanno rappresentato fino al 46% del totale nel giugno 2025, in forte crescita rispetto agli anni precedenti"*, segnalando in conclusione che *"Il servizio di trasporto pubblico non di linea, in particolare il servizio taxi, riveste un ruolo strategico in questo contesto"*.

⁸ Dato ISTAT riferito all'annualità 2023.

significativo afflusso di turisti internazionali – di coloro che risiedano in Paesi extra-UE. **Si ritiene necessario, dunque, prevedere, nel tariffario e nelle condizioni di applicabilità dello sconto, imposte ai titolari di licenza, che la disabilità sia comprovabile con altra idonea certificazione e che, comunque, l'esibizione del documento possa essere richiesta solo nel caso di disabilità non evidente.**

Nel nuovo tariffario proposto si riscontra la differenziazione del supplemento “Diritto di chiamata radio-taxi” a seconda che l’utente si trovi entro i 3 km dal taxi individuato ovvero oltre tale distanza. Si tratta di un elemento eccessivamente aleatorio – la cui attuazione è nella sola disponibilità degli operatori, dipendendo dalla localizzazione e dal dispacciamento effettuati dalla radio-taxi, oltre che dal percorso scelto dal tassista per raggiungere l’utente – ed è difficilmente verificabile. **È necessario, pertanto, che il supplemento in questione sia previsto in maniera indipendente dalla distanza tra il taxi e l’utente.**

II.3 Tariffario

Riguardo al Tariffario, ovvero lo strumento con cui si comunicano al pubblico le tariffe del servizio taxi, si rileva innanzitutto come il modello adottato (corrispondente a quello del 2008) non consenta una chiara lettura di tutte le componenti del sistema tariffario. Si osserva, al riguardo, che non risulta di agevole comprensione la modalità di calcolo della “tariffa per il servizio extra urbano (Tariffa 2)” illustrata come segue: *“Fino a 50 km (escluso sosta, festivo notturno e valigie), maggiorazione del 30% (da applicare soltanto all’importo risultante a tassametro. Le presenti tariffe comprendono il ritorno a vuoto fino al posteggio”*. Tale precisazione, peraltro non riportata interamente nella versione tradotta nelle altre lingue, essendo caratterizzata da limiti e condizioni che ne complicano l’applicazione, non consente di poter stimare agevolmente quale sia il prezzo del servizio extra urbano. **Al fine di una maggiore trasparenza si invita a precisare meglio le modalità di calcolo della tariffa in argomento e a uniformarne il contenuto anche nelle versioni in altre lingue. Ad ogni modo si ritiene maggiormente aderente ai principi di trasparenza e alla disposizione dell’art. 13, comma 2 della legge n. 21/1992, la previsione di una tariffa chilometrica per tutte le tratte extraurbane a prescindere dalla distanza, in sostituzione dell’attuale definizione in termini percentuali.**

Inoltre, è necessario specificare nel tariffario:

- a) la nuova tariffa predeterminata con la specificazione che include tutti i supplementi;
- b) la tariffa unificata aeroportuale con i relativi tetti di spesa;
- c) l’indicazione del prezzo della corsa standard breve quantificata per una corsa urbana di 1 persona priva di bagagli effettuata alle ore 10:00 in un giorno feriale su prenotazione (la corsa standard breve comprende 5 km + 5’ di sosta);
- d) l’inclusione o meno del costo degli eventuali pedaggi;
- e) 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 “sosta oraria” a “tariffa oraria”;
- f) 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;
- g) l’indicazione che il trasporto delle carrozzine per i disabili è gratuito;
- h) i contatti (telefonici, e-mail, web) dell’Ufficio del Comune a cui indirizzare eventuali reclami.

Si raccomanda, inoltre, di mettere a disposizione, all'interno di una specifica sezione del sito istituzionale del Comune, il Regolamento e il tariffario; quest'ultimo deve essere reso disponibile anche nei luoghi di maggiore afflusso degli utenti (aree di stazionamento taxi per l'attesa e il prelevamento di passeggeri, in particolare presso i nodi infrastrutturali, come stazioni, autostazioni, aeroporti e porti), eventualmente anche mediante l'aggiunta nel tariffario di un QR code che ne consenta la consultazione, nelle diverse lingue, tramite smartphone.

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

Torino, 4 dicembre 2025

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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