

Parere al Comune di Erba 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 dell’8 gennaio 2026

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Erba (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 0042486/2025 del 14/11/2025 (acquisita al prot. ART n. 92700/2025 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;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente *“Regolamento comunale per la disciplina del servizio taxi”* (di seguito: Regolamento), adottato con la deliberazione del Consiglio comunale n. 82 del 27/10/2014 e successivamente modificato con deliberazione n. 62 del 20/07/2018, limitatamente alle parti in cui costituisce presupposto del sistema tariffario;
- è stata infine esaminata la Carta della qualità del servizio taxi, adottata con delibera di Giunta comunale n. 259 del 10/10/2025, pure sottoposta dal Comune alla valutazione 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]l fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi

necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana [...]».

Successivamente il legislatore è nuovamente intervenuto nel settore. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. 201/2011, nell'istituire l'Autorità di regolazione dei trasporti, ha attribuito alla stessa specifiche competenze in materia, tra cui:

- il monitoraggio e la verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. 201/2011);
- il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. 201/2011), sulla base dei principi di seguito riportati:
 1. l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario, anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali;
 2. una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;
 3. una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal soggetto competente per percorsi prestabiliti;
 4. il miglioramento della qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;
- la possibilità di ricorrere al Tribunale amministrativo regionale del Lazio «*con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m)*» sopra riportata (art. 37, comma 2, lett. n)).

Riguardo a detta disciplina generale, il Consiglio di Stato - Prima Sezione consultiva ha statuito, nel parere n. 1427/2024 reso nell'adunanza del 9 ottobre 2024, che trattasi di «*una disciplina volta a riconoscere compiti e poteri incisivi in capo all'Autorità, in un settore che coinvolge interessi fondamentali dell'utenza, oltre che, in una prospettiva più ampia, l'interesse generale al funzionamento efficiente di un servizio che concorre a soddisfare un primario bisogno di mobilità*».

Ulteriori misure «*per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma*» sono previste dall'articolo 3 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136. Si evidenzia, al riguardo, che nel citato parere n. 1427/2024, il Consiglio di Stato - Prima Sezione consultiva, ha statuito che «*in quanto a carattere eccezionale, la disciplina del 2023 va interpretata in senso*

rigorosamente restrittivo, sicché deve considerarsi inciso il solo potere consultivo riconosciuto all'Autorità dal citato art. 37, co. 2, lett. m, secondo periodo, senza che possano considerarsi in alcun modo coinvolti il compito di monitoraggio e verifica di cui all'art. 37, co. 2, lett. m, primo periodo e la straordinaria legittimazione processuale di cui all'art. 37, co. 2, lett. n), esercitabile, pertanto, anche con riguardo agli atti adottati nella gestione della procedura concorsuale straordinaria, eccettuata la invocabilità dei principi di cui all'art. 37, co. 2, lett. m, secondo periodo, n. 1».

L'Autorità, con l'“Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità” del 21 maggio 2015, ha rappresentato l'esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi volte ad adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera, a distanza, ormai, di molti anni dall'adozione della legge 21/1992, anche tenuto conto dei recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità. In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l'Autorità ha evidenziato, tra l'altro, l'opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all'adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l'attenzione sulla necessità di «[...] dare attuazione [da parte dei Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi».

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

Preliminarmente, si osserva che il Regolamento del servizio, approvato con deliberazione di Consiglio comunale n. 82 del 27/10/2014 e successivamente modificato con deliberazione del Consiglio comunale n.

62 del 20/07/2018 non tiene conto dell'evoluzione normativa degli ultimi anni e delle indicazioni fornite agli enti dall'Autorità con le Linee guida e con l'attività consultiva di cui al sopra citato art. 37. **Si raccomanda, dunque, di valutare di procedere al relativo aggiornamento previa richiesta di parere all'Autorità.**

II.1 Adeguamento del sistema tariffario

Il sistema tariffario vigente, approvato con Deliberazione della Giunta comunale n. 104 del 23/04/2015, prevede un diritto fisso di partenza declinato in feriale diurno, festivo diurno e notturno, feriale e festivo, tariffe chilometrica ed oraria, una tariffa per le corse oltre il confine comunale in caso di ritorno senza cliente, n. 11 tariffe predeterminate e uno sconto del 10% per gli utenti con disabilità e over 65 "dimostrabili".

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 servizio richiamati nelle Linee Guida approvate dall'Autorità (punti 48 e 49), è necessario che l'aggiornamento di tutte le componenti tariffarie avvenga senza superare la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI, in base al valore disponibile alla data di effettiva applicazione dell'aggiornamento.

Nel periodo tra aprile 2015 (ultima modifica tariffaria) e ottobre 2025 (ultimo dato disponibile) la variazione ISTAT dei prezzi al consumo in base all'indice FOI generale (senza tabacchi) è stata del **+21,4%**.

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 (+21,4%)	Tariffa proposta	Variazione effettiva
Diurno (dalle ore 6:00 alle ore 22:00) feriale (1.1)	3,50	4,25	5,00	43%
Diurno (dalle ore 6:00 alle ore 22:00) festivo (1.2)	6,00	7,28	7,50	25%
Notturno, feriale e festivo (1.3)	6,00	7,28	7,50	25%
Tariffa chilometrica (€/km)	1,00	1.21	1,15	15%
Sosta oraria (€/h)	24,00	29,14	30,00	25%
Corse oltre il confine comunale (in caso di ritorno senza cliente)	Raddoppio dell'importo risultante tassametro quindi deducendo l'importo del diritto fisso di partenza (1.1, 1.2, 1.3)			
TARIFFE PREDETERMINATE				
Erba – Aeroporto di Malpensa	120	145,68	138	15%
Erba – Aeroporto di Linate	100	121,4	115	15%
Erba – Aeroporto di Orio al Serio	100	121,4	115	15%
Erba – Aeroporto di Orio al Serio (autostrada)	120	145,68	138	15%
Erba - Milano Stazione Centrale	80	97,12	92	15%

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffa vigente	Rivalutazione ISTAT (+21,4%)	Tariffa proposta	Variazione effettiva
Erba - Milano Fiera Rho*	100	121,4	115	15%
Sito Espositivo Expo Milano 2015	100	Espunta		
Erba - Bellagio	60	72,84	69	15%
Erba - Osp.le Manzoni, Lecco	40	48,56	46	15%
Erba - Osp.le S.Anna, San Fermo Della Battaglia	40	48,56	46	15%
Erba - Osp.le Valduce, Como	30	36,42	34,50	15%

L'adeguamento delle tariffe proposto riguarda sostanzialmente tutti gli elementi che compongono il sistema tariffario adottato dal Comune. Quattro elementi su cinque ("diritto fisso di partenza" nelle 3 declinazioni – i) feriale diurno, ii) festivo diurno e iii) notturno, feriale e festivo – e la "sosta oraria"), come si evince dalla tabella 1, risultano aumentati in maniera superiore rispetto alla rivalutazione ISTAT del periodo di riferimento.

Dal confronto tra la corsa standard relativa al Comune di Erba, calcolata con le tariffe vigenti, che ammonta a 10,5 euro, e la corsa standard breve¹ calcolata considerando i medesimi elementi tariffari aggiornati con le tariffe proposte, pari a 13,25 euro, si ottiene un aumento del 26%, anch'esso superiore, pertanto, all'indice ISTAT del periodo di riferimento.

Anche le tariffe predeterminate vigenti, con esclusione della tariffa Erba – Sito Espositivo Milano EXPO 2015 che è stata espunta dal nuovo tariffario, sono state oggetto di rivalutazione con un incremento percentuale del 15%.

Il Comune, in allegato alla richiesta di parere, ha prodotto anche una tabella comparativa con i corrispondenti valori tariffari di altri comuni: San Fermo della Battaglia, Como, Mariano Comense. Tra gli allegati sono state fornite anche una serie di *mail* scambiate con rappresentanti delle associazioni della categoria e dei consumatori del Comune di Como. I "pareri" delle associazioni di categoria si sono espressi favorevolmente all'adeguamento delle tariffe avendole *"trovate il linea con quelle abitualmente praticate presso il Comune di Como"* (CNA Lombardia nord ovest) e ritenendole *"coerenti con gli indici ISTAT e in linea con le tariffe applicate nei principali Comuni limitrofi"* (Confartigianato). Per quanto riguarda le associazioni dei consumatori (Federconsumatori Como A.P.S.) un rappresentante ha espresso il proprio *"parere positivo alla relativa delibera"* senza ulteriori specificazioni.

Ciò premesso, le tariffe del servizio taxi devono essere originariamente determinate secondo i sopra richiamati principi di cui ai punti 48 e 49 delle Linee guida e, in carenza di tale specifica istruttoria, l'adeguamento tariffario deve avvenire entro i limiti della rivalutazione ISTAT al fine di evitare un eccessivo aggravio a carico dell'utenza e una corrispondente limitazione dell'accessibilità del servizio. La proposta di adeguamento tariffario ricalca quasi pedissequamente le tariffe del comune di Como, peraltro avente

¹ 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>

caratteristiche decisamente diverse da Erba per dimensione, in termini di numero di abitanti, e per l'entità estremamente più elevata dei flussi turistici, attestandosi, quindi, al di sopra del predetto limite, dato dalla variazione ISTAT.

Alla luce delle valutazioni sopra illustrate è necessario che i singoli elementi tariffari, e quindi la corsa standard che ne deriva, siano adeguati ad un livello non superiore rispetto all'indice di rivalutazione ISTAT di periodo.

II.2 Tariffe per servizi extraurbani

Anzitutto si evidenzia come il prezzo del servizio taxi sia sempre da intendersi già comprensivo del "ritorno a vuoto" del veicolo dovendo rispondere ad un principio di remuneratività (parametrato ai costi del servizio) che deve essere garantito anche nei casi, che peraltro rappresentano la norma, di ritorno a vuoto. Riguardo alla tariffa extraurbana nella proposta del Comune si rileva un margine di ambiguità e una modalità di pubblicizzazione che non consente agli utenti di poter stimare agevolmente quale sia il prezzo del servizio extra urbano. Infatti, l'indicazione della tariffa, denominata *"CORSE OLTRE IL CONFINE COMUNALE in caso di ritorno senza cliente"*, è accompagnata nel tariffario dalla seguente nota esplicativa: *"Il prezzo della corsa oltre i confini comunali, nel caso di ritorno senza cliente è calcolato raddoppiando l'importo indicato dal tassametro, quindi deducendo l'importo del diritto fisso di partenza (1.1, 1.2, 1.3)"*. La specificazione, oltre a porsi in contrasto con alcune previsioni del Regolamento stesso (art. 21, comma 1, art. 33, comma 1, lett. a) e b)), si pone altresì in contrasto con l'elementare principio di trasparenza di cui all'art. 37, comma 2, lett. m) n. 3 del d.l. 201/2011, secondo cui riguardo alle tariffe è necessario assicurare la *"corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori"*. Tale principio si traduce, tra l'altro, nella necessità che dalla sola lettura del tariffario gli utenti possano stimare il prezzo della corsa e dalla sola lettura del tassametro possano conoscere il prezzo da corrispondere a conclusione del servizio. **È necessario, pertanto, che la tariffa extraurbana sia definita in maniera univoca e soltanto come tariffa chilometrica come stabilito dall'art. 13, comma 2, della legge 21/1992 e a seguito della valutazione anche del relativo impatto economico sugli utenti, garantendo l'accessibilità del servizio secondo quanto indicato dal punto 49 delle Linee guida.**

II.3 Tariffe predeterminate, sconti e supplementi

L'amministrazione comunale ha previsto nel tariffario 10 tariffe predeterminate tutte relative a relazioni tra il territorio comunale e i principali *hub* trasportistici lombardi e i grandi ospedali nel cui bacino di utenza rientra il Comune di Erba. Nell'ambito della richiesta di parere non sono stati forniti elementi circa la metodologia con la quale tali tariffe sono state stabilite e il livello tariffario oggetto della proposta di adeguamento deriva dalla rivalutazione delle stesse in funzione di una percentuale fissa del 15%. Sebbene l'entità della rivalutazione sia contenuta entro i limiti della rivalutazione ISTAT di periodo occorrono alcune precisazioni. Ancora nell'ambito dell'applicazione del principio di corretta e trasparente pubblicizzazione delle tariffe a tutela dei consumatori, la possibilità di prevedere tariffe predeterminate è stata richiamata nelle citate Linee guida nelle quali l'Autorità ha fornito alcune indicazioni circa la metodologia di definizione di tale tipologia di tariffe con il punto 65. In particolare, si prevede che *"Le tariffe predeterminate dovranno risultare*

più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite applicazione delle tariffe a consumo, come da apposita simulazione opportunamente evidenziata". A tale indicazione generale fanno poi seguito istruzioni di dettaglio finalizzate ad agevolare l'attività istruttoria del Comune. **Anche in considerazione della necessaria rimodulazione della tariffa extraurbana oggetto della precedente prescrizione, occorre che le tariffe predeterminate siano determinate secondo le indicazioni del punto 65 delle Linee guida dell'Autorità.**

Riguardo alle agevolazioni, il Comune conferma lo sconto già previsto nel tariffario vigente che prevede che *"le tariffe saranno scontate del 10% per i portatori di handicap e over 65 (dimostrabili)".* **Si raccomanda di prevedere, nel tariffario e nelle condizioni di applicabilità dello sconto, imposte ai titolari di licenza, che l'esibizione di un documento che comprovi lo stato di disabilità possa essere richiesta solo nel caso di disabilità non evidente.**

II.4 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. **Al fine di una maggiore trasparenza è necessario specificare nel tariffario:**

- a) 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);
- b) 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";
- c) 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;
- d) l'indicazione che il trasporto delle carrozzine per i disabili è gratuito;
- e) i contatti (telefonici, e-mail, web) dell'Ufficio del Comune a cui indirizzare eventuali reclami.

Si raccomanda, inoltre, di mettere a disposizione il tariffario anche in lingua inglese, all'interno di una specifica sezione del sito istituzionale del Comune e nei luoghi di maggiore afflusso degli utenti (aree di stazionamento taxi per l'attesa e il prelevamento di passeggeri).

II.5 Carta della qualità

Si rileva positivamente che il Comune abbia provveduto, con delibera di Giunta comunale n. 259 del 10/10/2025, all'adozione della Carta della qualità del servizio taxi in merito alla quale, in calce alla richiesta di parere sull'adeguamento del tariffario ha chiesto un pronunciamento dell'Autorità. Fermo restando che il parere di cui all'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011 è preventivo e obbligatorio e che quindi deve essere richiesto prima della formale adozione dei relativi atti, ci si limita in questa sede a constatarne la

generale compatibilità rispetto alle indicazioni delle Linee guida, invitando soltanto a rendere più chiari i canali attraverso cui è possibile presentare i reclami con l'inserimento di recapiti telefonici ed *e-mail* dell'ufficio individuato. Si rammenta, inoltre, che la Carta della qualità dovrà essere pubblicata sul sito istituzionale del Comune in una sezione dedicata al servizio in cui sarà reso disponibile anche il Regolamento e il tariffario. A margine di tali osservazioni si evidenzia come la qualità del servizio dipenda anche, e soprattutto, dall'effettiva capacità dell'offerta di rispondere alle esigenze di domanda e di come tale aspetto possa rappresentare un elemento critico nel caso di specie. Infatti, la presenza di unico taxi presso l'unico punto di stazionamento non potrà certamente essere garantita in tutte le giornate dell'anno né, tantomeno, 24 ore su 24. A tal proposito **si invita a valutare l'opportunità, a seguito del monitoraggio anche in forma semplificata secondo le indicazioni delle Linee guida, di ampliare il contingente di almeno altre due unità al fine di incrementare la disponibilità del servizio nelle diverse fasce orarie e nei giorni di assenza (per ferie, malattia e/o altro) dell'attuale titolare di licenza.**

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

Torino, 8 gennaio 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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