

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

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 20 febbraio 2026

premesse che:

- ha ricevuto dal Comune di Montepulciano (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 42986 del 17/11/2025 (acquisita al prot. ART n. 93300/2025 del 17/11/2025), 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) e, contestualmente, dell'adeguamento del sistema tariffario;
- con nota prot. n. 43609 del 21/11/2025 (acquisita al prot. ART n. 94343/2025 del 21/11/2025) il Comune ha richiesto una sospensione del procedimento di rilascio del parere allo scopo di poter effettuare un supplemento di istruttoria riguardo al contenuto dello schema di Regolamento;
- con nota prot. n. 1400 del 13/01/2026 (acquisita al prot. ART n. 2603/2026 del 13/01/2026) 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]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.

II.1 Aggiornamento del regolamento

Le osservazioni sullo schema di regolamento del servizio taxi vengono suddivise secondo le tematiche di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), numeri da 1 a 4, del d.l. n. 201/2011 ovvero:

- 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 esteso della parola "autorizzazioni" anche con riferimento al settore taxi, dove invece è tassativo, ai sensi di legge, l'utilizzo della parola "licenze".

II.1.1 Contingente o numero di licenze (art. 37, comma 2, lett. m), numero 1, del d.l. 201/2011)

L'art. 1 dello schema di Regolamento rimanda genericamente alle disposizioni normative che costituiscono la disciplina di settore. Ai fini di maggiore trasparenza, **è necessario che l'art. 1 del Regolamento menzioni almeno la legge 21/1992, l'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011 recante i principi ai quali i Comuni e le Regioni devono conformarsi per adeguare il servizio taxi, nonché la L.R. Toscana n. 47/1991.**

Inoltre, poiché le Linee guida costituiscono indicazioni e non misure da ottemperare e poiché le funzioni dell'Autorità in relazione all'adeguamento del servizio taxi non si esplicano attraverso la "revisione" degli atti, ma attraverso il rilascio del parere prescritto dall'art. 37, comma 2, lett. m), **è necessario sostituire la parte finale dell'art. 1 del Regolamento** con la seguente: *"Il presente Regolamento è stato redatto in conformità delle Linee Guida emanate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti ed è stato sottoposto al parere preventivo della stessa Autorità, a cui la vigente legislazione attribuisce le funzioni di verifica e monitoraggio".*

L'art. 8 dello schema di Regolamento riporta le dimensioni del contingente "attuale" del servizio taxi (stabilito in 5 unità), specificando che il numero indicato è soggetto a verifica ogni cinque anni. Tale formulazione, con l'utilizzo del termine "attuale", potrebbe sembrare riferita non al contingente ma alle licenze effettivamente operanti; pertanto, **è opportuno chiarire che il numero indicato nell'art. 8 del Regolamento costituisce il limite massimo del contingente taxi**, ai fini del rispetto dell'art. 5, comma 1, lett. a), della legge 21/1992. Il numero delle licenze taxi (ordinarie, stagionali e temporanee) e autorizzazioni NCC effettivamente rilasciate 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.

L'art. 8 dello schema di Regolamento prevede la possibilità per il Comune di ampliare il contingente numerico, qualora non ritenuto adeguato. A tal fine il Comune prevede di effettuare l'analisi della domanda e dell'offerta di servizio taxi attraverso un set di appositi indicatori, coerentemente con quanto indicato nei punti da 9 a 18 delle Linee guida. Tuttavia, lo schema di Regolamento non riporta una descrizione della metodologia da impiegarsi per il calcolo del fabbisogno del servizio taxi; in considerazione delle dimensioni del Comune, tale metodologia può avere forma semplificata (punti 2-3 delle Linee guida), anche di tipo

comparativo su base statistica¹ previa scelta di un campione di comuni italiani adeguato, per numero e composizione, e tenendo conto della vocazione turistica e produttiva. Tuttavia, come più volte rilevato dall'Autorità nell'ambito dell'attività consultiva degli ultimi anni, il metodo comparativo non può essere considerato conclusivo a causa, *inter alia*, dell'eterogeneità delle diverse realtà territoriali, delle numerose e diversificate variabili che possono incidere sulla domanda di mobilità a mezzo taxi nonché della carenza generale di offerta taxi in Italia (si veda, *supra*, Corte Cost., sentenza n. 137 del 2024). Pertanto, si precisa che soltanto i dati ottenuti dal monitoraggio del servizio erogato consentono di valutare l'effettiva adeguatezza del contingente. Alla luce di quanto sopra, l'art. 8, comma 3, dello schema di Regolamento indica i dati di offerta e di domanda da considerare ai fini dell'adeguamento del contingente; non viene invece riportata la descrizione della metodologia che si prevede di utilizzare per la quantificazione del contingente, la quale sarà oggetto di valutazione dell'Autorità nell'ambito del parere da rilasciare in occasione dell'adeguamento del contingente. Inoltre, ai sensi dell'art. 7 della L.R. Toscana n. 47/1991, **è necessario prevedere espressamente nell'art. 8 del Regolamento che almeno un'autovettura taxi sia idonea al trasporto di disabili gravi incarrozzati.**

II.1.2 Organizzazione del servizio (art. 37, comma 2, lett. m), numero 2, del d.l. 201/2011)

L'art. 2 dello schema di Regolamento non specifica le modalità, tra quelle previste dall'art. 1, comma 2, della legge 21/1992, con cui possono essere effettuati i servizi pubblici locali di trasporto non di linea. **È necessario modificare l'art. 2 del Regolamento specificando le tipologie di mezzi effettivamente previste.**

L'art. 4, comma 3, dello schema di Regolamento risulta poco chiaro: secondo l'art. 8, comma 2, della legge 21/1992, in capo ad uno stesso soggetto è vietato il cumulo di più licenze taxi oppure il cumulo di una licenza taxi e un'autorizzazione NCC, qualora i servizi vengano effettuati tramite mezzi diversi dai natanti. Pertanto, **è necessario modificare l'art. 4, comma 3, del Regolamento per migliorarne la chiarezza.**

L'art. 5 dello schema di Regolamento riporta la possibilità per il Comune di rilasciare licenze stagionali o temporanee (entrambe aventi durata limitata!) per fronteggiare eventi in cui è atteso un considerevole afflusso di persone. Sebbene, prima del rilascio di licenze stagionali, sia preferibile attuare il potenziamento delle turnazioni (appena citate al comma 4), **è comunque opportuno chiarire, integrando l'art. 5, che le licenze stagionali hanno durata illimitata ma attivazione circoscritta a specifici periodi dell'anno e non possono essere rilasciate a chi è già titolare di licenza.** Inoltre, si precisa che, pure nel caso che il Comune intenda rilasciare licenze stagionali, va richiesto il parere preventivo all'Autorità fornendo adeguate analisi quantitative.

L'art. 9 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. 9 del Regolamento prevedendo un adeguato bilanciamento di rappresentanza nella composizione della Commissione consultiva tra le associazioni dei servizi taxi, dei servizi NCC e degli utenti.**

Nell'art. 13 dello schema di Regolamento, la preferenza prevista dall'art. 8, comma 4, della legge 21/1992

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

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, a differenza della collaborazione familiare, 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*), documenti idonei ad attestare l'estensione dell'esperienza maturata. Pertanto, **è necessario modificare l'art. 13 precisando che il riconoscimento del titolo di preferenza per i collaboratori familiari presuppone che venga adeguatamente documentato l'effettivo svolgimento del servizio ai sensi dell'art. 230-bis c.c.**

L'art. 15 dello schema di Regolamento prevede che la validità dell'"autorizzazione" è subordinata alla "verifica tecnica" del veicolo e al mantenimento dei requisiti soggettivi del tassista, a pena di decadenza. La previsione appare astratta, dal momento che il Regolamento non affronta in modo circostanziato il tema dei controlli (quali controlli, con quale frequenza, da parte di quale organo, ecc.). Dunque, **è opportuno modificare l'art. 15 descrivendo le attività di controllo previste per accertare la permanenza dei requisiti ed il rispetto delle disposizioni normative.**

L'art. 23 dello schema di Regolamento tratta della sostituzione alla guida; il nuovo comma 2 introduce la possibilità di avvalersi di un sostituto senza limiti temporali durante gli eventuali turni integrativi, ma la riformulazione del comma 1 risulta inadeguata perché si perde l'aspetto che, durante i turni ordinari, la sostituzione ha carattere temporaneo (per ferie o malattia del titolare, ecc.). Dunque, **è necessario modificare l'art. 23, comma 1, del Regolamento per migliorarne la chiarezza.**

II.1.3 Struttura tariffaria (art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del d.l. 201/2011)

L'art. 27, comma 1, dello schema di Regolamento risulta poco chiaro, mischiando tratte con tariffazione fissa agevolata e tariffazione a base multipla, tariffe a base chilometrica e tariffe predeterminate: **è opportuno ripristinare la preesistente formulazione del primo periodo dell'art. 27, comma 1.**

Per quanto concerne le tariffe predeterminate, che nel comma 1 vengono appena menzionate, si evidenzia che l'art. 37, comma 2, lett. m), n. 3, del d.l. 201/2011 assegna all'Autorità specifica competenza su questo aspetto, poiché esse definiscono un prezzo prestabilito, omnicomprensivo ed invariabile da/per determinate località, che costituisce un elemento di maggior tutela per gli utenti. I punti da 65 a 70 delle Linee guida forniscono indicazioni sulle modalità di determinazione delle tariffe in esame, evidenziando anzitutto che esse devono risultare più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a consumo. Di conseguenza, **è necessario aggiungere nell'art. 27 uno specifico comma per le tariffe predeterminate, in cui si precisa che esse: (a) devono risultare più convenienti del prezzo calcolato a tassametro con le tariffe a consumo, (b) vanno definite con la metodologia indicata ai punti da 65 a 70 delle Linee guida.**

L'art. 27, comma 2, dello schema di Regolamento introduce divieti insensati, poiché le tariffe unitarie sono da intendersi come importi massimi e non come importi fissi (punto 50 delle Linee guida); pertanto, **è opportuno modificare l'art. 27, comma 2, precisando che le tariffe stabilite per via amministrativa costituiscono 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.).

L'art. 7, comma 4, dello schema di Regolamento prevede che nell'uso condiviso del taxi gli utenti ottengono

uno sconto; all'art. 27, comma 5, si stabilisce che l'importo della corsa in *taxi sharing* viene diviso in parti uguali tra gli utenti (al netto di una maggiorazione). Tuttavia, non appare proporzionato che utenti saliti sul taxi in punti diversi e diretti tutti alla stessa destinazione, oppure saliti tutti in un unico punto di partenza ma discesi in luoghi diversi, debbano pagare lo stesso importo². Poiché le due disposizioni risultano in contrasto tra loro, **è necessario eliminare l'art. 27, comma 5.**

Infine, **è necessario aggiungere un comma all'art. 27 inserendo la previsione che il Tariffario deve riportare il prezzo della corsa standard definita dall'Autorità³** (v. anche §II.2.3).

II.1.4 Qualità del servizio (art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del d.l. 201/2011)

Relativamente alla tipologia di autovetture, l'art. 13, comma 1, lett. e) dello schema di Regolamento prevede che, in occasione del rilascio di nuove licenze, viene assegnato un certo punteggio per l'impiego di autoveicoli a basso impatto ambientale. Questa previsione risulta depotenziata qualora il bando di concorso non riporti precise indicazioni riguardo alle caratteristiche delle autovetture; pertanto, **è necessario integrare l'art. 13 prevedendo espressamente che il bando deve specificare le caratteristiche dei veicoli adatte a conseguire la premialità.**

Inoltre, non può essere trascurata l'obsolescenza del parco autovetture circolante, sicché **è opportuno introdurre nell'art. 20 la previsione di una soglia di vetustà massima dei veicoli da adibire al servizio taxi⁴, eventualmente in funzione di più variabili** (es.: anno immatricolazione, chilometraggio, alimentazione).

È opportuno che l'art. 20 includa anche la presenza del sistema di climatizzazione tra le caratteristiche delle autovetture (punto 80 delle Linee guida).

Il Comune si è dotato di una Carta della Qualità: tuttavia, oltre al fatto che nel Regolamento essa talvolta è chiamata "carta dei servizi", nessun articolo ne fornisce una descrizione, rivelando perciò una mancanza di chiarezza sullo scopo e i contenuti di tale documento. Ai fini di una migliore comprensione, **è opportuno introdurre uno specifico articolo nel Regolamento dove fornire una descrizione della Carta della Qualità, 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).

II.2 Adeguamento del sistema tariffario

II.2.1 Aggiornamento delle tariffe

Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a consumo (a base multipla) e tariffe predeterminate approvate con la deliberazione di Giunta comunale n. 108 del 15/06/2020.

Per quanto riguarda le tariffe a consumo, la Tab. 1 riporta il confronto tra la struttura tariffaria attuale e

² Vedi anche l'apposita osservazione riguardo al sistema tariffario (rif. §II.2.2).

³ La corsa standard è definita al punto 54 delle Linee guida e si basa su un percorso di 5 km con sosta/attesa di 5 minuti (non consecutivi) effettuato in un giorno feriale da parte di un utente privo di bagagli.

⁴ Sempreché mantenuti in uno stato di perfetta efficienza.

quella proposta dal Comune.

Tabella 1 – Tariffe a base multipla: confronto tra importi vigenti e importi proposti (elaborazione ART su dati forniti dal Comune)

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffe vigenti	Tariffe proposte	Incremento
Scatto di partenza feriale	5,50 €	6,52 €	+18,5%
Scatto di partenza festivo	8,60 €	10,20 €	+18,6%
Scatto di partenza notturno (dalle 22:00 alle 07:00)	12,00 €	14,23 €	+18,6%
Tariffa chilometrica urbana (scatti ogni 100 m)	1,60 €/km	1,90 €/km	+18,8%
Tariffa chilometrica extraurbana (scatti ogni 100 m)	1,80 €/km	2,10 €/km	+16,7%
Tariffa oraria (con $V \leq 24$ km/h, scatti ogni 1')	24,00 €/h	28,46 €/h	+18,6%
Sosta oraria (gratuita fino a 15')	24,00 €/h	28,46 €/h	+18,6%
Supplemento passeggeri oltre il 3° (€/cad)	1,05	1,25	+19,0%
Supplemento bagagli (€/cad)	0,66	0,78	+18,2%
Supplemento oggetti ingombranti (€/cad)	3,30	3,91	+18,5%
Supplemento cani di grossa taglia (€/cad)	1,30	1,54	+18,5%

Si osserva che, per il periodo da giugno 2020 a dicembre 2025 (ultimo dato disponibile), la variazione ISTAT dell'indice FOI dei prezzi al consumo (senza tabacchi) è stata del +18,7%. Nella proposta di aggiornamento del Comune quasi tutte le componenti tariffarie subiscono incrementi percentuali inferiori alla variazione ISTAT-FOI del periodo, ad eccezione del "supplemento passeggeri oltre il 3°" che comunque aumenta in misura appena superiore.

La Tab. 2 riporta il confronto tra i prezzi relativi alla corsa standard calcolati dagli Uffici dell'Autorità con le tariffe vigenti e quelle proposte.

Tabella 2 – Confronto tra i prezzi della corsa standard (elaborazione ART su dati forniti dal Comune)

Corsa standard	Prezzo con tariffe vigenti	Prezzo con tariffe aggiornate	Variazione
5 km + 5'	15,90 €	18,87 €	+18,7%

Gli aumenti relativi alle singole voci tariffarie comportano per il prezzo della corsa standard un aumento in linea con la rivalutazione ISTAT-FOI.

Tuttavia, rilevano le seguenti considerazioni.

- 1) Gli scatti di partenza festivo e notturno hanno importi più alti di quello feriale: queste maggiorazioni, che nel sistema tariffario vigente valgono rispettivamente 3,10 € e 6,50 €, rappresentano il supplemento festivo e quello notturno. Mentre l'entità del supplemento festivo ricade nell'intervallo di valori diffusi sul territorio nazionale, il supplemento notturno qui è addirittura superiore allo scatto di partenza feriale. Questo "unicum", forse correlato al disagio per lo svolgimento di servizi in orari notturni, è irragionevole e sproporzionato. Pertanto, **è necessario contenere il supplemento**

notturmo entro valori ragionevoli (secondo i dati in possesso dell'Autorità, relativi a centinaia di comuni, il valore medio del supplemento festivo è 2,09 € mentre quello del supplemento notturno è 2,81 €)⁵.

- 2) L'art. 13, comma 2, della legge 21/1992 stabilisce che per i servizi extraurbani la tariffa è solo chilometrica. Poiché dal Tariffario sembrerebbe che anche nei servizi extraurbani viene applicata una tariffa oraria quando il veicolo viaggia a bassa velocità, a fini di maggiore trasparenza **è opportuno indicare su due righe separate del Tariffario la tariffa urbana a base multipla e la tariffa chilometrica extraurbana**.
- 3) L'art. 7, comma 4, dello schema di Regolamento prevede che nell'uso condiviso del taxi gli utenti ottengano uno sconto. La tariffa *taxi sharing* presente nella proposta del nuovo sistema tariffario prevede un importo fisso a persona. Poiché emerge una certa confusione, si suggerisce di ispirarsi ad altre città dove questa tariffa è già presente (es.: taxi collettivo da unico punto di partenza verso unica destinazione con minimo 3 persone, dove ogni persona paga il 40% dell'importo finale calcolato dal tassametro).

II.2.2 Tariffe fisse

Il sistema tariffario vigente comprende anche 4 tratte a tariffa predeterminata. Queste tariffe, definendo un importo prestabilito, omnicomprensivo e invariabile per determinati percorsi, garantiscono una maggiore trasparenza del prezzo del servizio e rappresentano, pertanto, un elemento di maggior tutela del passeggero.

Di esse, solo la relazione tra Montepulciano e la sua stazione ferroviaria (ubicata fuori comune) passerebbe da 20 € a 25 € (esclusi supplementi), con un aumento di +25% che è più alto della variazione ISTAT-FOI.

Trattandosi di una distanza di circa 10 km, il prezzo della corsa con le tariffe a consumo rivalutate sarebbe 25,52 €. Tuttavia, pare utile evidenziare come *«la predisposizione di una tariffa fissa debba necessariamente prescindere dalla rigida determinazione su base chilometrica pena la vanificazione di tale modalità tariffaria. In altre parole se la tariffa fissa deve limitarsi ad essere la traduzione monetaria della distanza chilometrica non vi sarebbe ragione di introdurla»* (TAR Liguria, sentenza n. 356 del 17/04/2019).

Da questo principio discende che le tariffe fisse devono risultare più vantaggiose per l'utente dei prezzi teorici ottenibili moltiplicando la tariffa chilometrica per la distanza stradale. Poiché l'importo delle tariffe predeterminate rappresenta un bilanciamento tra la disponibilità a pagare degli utenti e le aspettative di remunerazione del tassista, **è necessario che le tariffe fisse siano comprensive di tutti i supplementi**.

Inoltre, si rileva che la tariffa per "Ospedale Nottola a/r con 15' di sosta" non riguarda solo il viaggio di collegamento ma costituisce un "pacchetto" comprensivo di sosta di attesa e viaggio di ritorno, sicché non appare riconducibile al concetto di tariffe predeterminate per specifiche relazioni⁶: dunque, **è necessario espungere questa voce tariffaria** perché viola l'art. 13, comma 2, della legge 21/1992.

⁵ Solo 32 comuni (quasi tutti capoluoghi di provincia) presentano un supplemento notturno pari o superiore a 3,00 €.

⁶ Per comprendere il punto, basta chiedersi cosa accade qualora la durata della sosta sia di 1 h invece che di 15', peraltro nell'ambito di un servizio extraurbano.

II.2.3 Tariffario

Riguardo al Tariffario, ovvero lo strumento con cui si comunicano al pubblico le tariffe del servizio taxi, le Linee guida forniscono una serie di indicazioni utili ad aumentare la trasparenza verso gli utenti del servizio. In particolare, **è necessario che il Tariffario risulti di facile lettura e di immediata comprensione da parte degli utenti, e sia onnicomprensivo di tutte le componenti tariffarie vigenti** (punto 52 delle Linee guida). Inoltre, **è necessario che il Tariffario venga reso disponibile anche in lingua inglese** (punto 56 delle Linee guida).

Con riferimento al contenuto, **è necessario che nel Tariffario:**

- i) **vengano precisati gli eventuali pedaggi (es.: autostrada) che sono a carico del cliente** (punto 53 delle Linee guida);
- ii) **venga indicato il prezzo della corsa standard per 1 persona priva di bagagli, basata su un tragitto urbano di lunghezza 5 km con 5 minuti di sosta/attesa nel traffico durante il servizio feriale diurno** (punto 54 delle Linee guida);
- iii) **vengano riportati i recapiti (telefono, e-mail, ecc.) dell'Ufficio a cui inoltrare eventuali reclami** (punto 55 delle Linee guida).

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

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

Torino, 20 febbraio 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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