

Parere al Comune di Negrar di Valpolicella sul “Regolamento comunale per l’attività di servizio pubblico non di linea di noleggio autovettura con conducente – taxi e ncc” e sull’incremento del contingente di n. 1 licenza 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 5 febbraio 2026

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Negrar di Valpolicella (di seguito, anche: Comune o Amministrazione comunale), in data 21 novembre 2025 la richiesta (acquisita ai prott. ART nn. 094353/2025 e 94356/2025 in pari data) 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 al “Regolamento comunale per l’attività di servizio pubblico non di linea di noleggio autovettura con conducente – taxi e ncc” (di seguito: Regolamento), e all’incremento del contingente di n. 1 licenza 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 del 22/12/2025 (acquisita al prot. ART n. 0101765/2025), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 3/12/2025 (prot. ART n. 97153/2025). La fase interlocutoria ha riguardato i seguenti aspetti:
 - o il futuro bando di nuove licenze;
 - o maggiori informazioni sull’assetto organizzativo attuale del servizio;

esaminata la documentazione trasmessa dal Comune, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Inquadramento giuridico

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla l. 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; detta legge, per la prestazione del servizio taxi, prevede il rilascio della licenza da parte delle Amministrazioni Comunali attraverso un bando di pubblico concorso (art. 8).

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 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.

Con il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, 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 [...]”. La lett. b) del medesimo articolo 6 consente agli enti competenti di bandire concorsi straordinari, ove la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal comune ad assicurare un livello di offerta adeguato, per il rilascio di nuove licenze ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della citata legge n. 21 del 1992.

Successivamente, il legislatore è di nuovo intervenuto nel settore. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. n. 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. n. 201/2011 cit.);
- 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. n. 201/2011 cit.), sulla base dei principi di seguito riportati:
 1. l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario, anche in base alle analisi effettuate dall'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 comune 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 recente 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.

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 n. 21/1992, anche tenuto conto dei recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità. In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l’Autorità ha evidenziato, tra l’altro, l’opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all’adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l’attenzione sulla necessità di *“(…) dare attuazione [da parte deli Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell’articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell’organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l’uso collettivo dei taxi”*. Nel medesimo Atto di segnalazione l’Autorità ha auspicato la revisione del concetto di territorialità, proponendo l’ampliamento dell’ambito di gestione dei servizi attualmente incardinato sulle aree comunali, rimettendo alle regioni l’individuazione dei bacini ottimali di gestione dei servizi di taxi e NCC in ragione della natura economica, culturale e turistica dei territori, nonché le funzioni inerenti alla fissazione del relativo fabbisogno numerico di vetture.

Con nota del 16 luglio 2020, indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nonché pubblicata sul sito *web* istituzionale dell’Autorità, 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 la Comunicazione la Commissione UE 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.

Infine, l'Autorità in data 23 marzo 2022, con la delibera n. 46/2022 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 del menzionato documento 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 delle tariffe orientate al costo di produzione del servizio.

Di recente, la Corte costituzionale, intervenendo in materia di rilascio di autorizzazioni per l'espletamento del servizio di noleggio con conducente con osservazioni pure estendibili 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 delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione forniti dal Comune, l’Autorità esprime le proprie osservazioni sul Regolamento da adottare e sul prospettato incremento delle licenze, finalizzate a migliorare la qualità e l’efficacia del servizio taxi ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 201/2011, nell’esercizio della propria funzione di verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio, 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.

Le osservazioni rese nell’ambito del presente parere, ai sensi del summenzionato art. 37, hanno ad oggetto il solo servizio taxi, pur riferendosi al Regolamento comunale dei servizi non di linea comprendenti anche i servizi di noleggio con conducente e all’incremento dei contingenti taxi ed NCC.

Ai fini dell’adeguamento della disciplina regolamentare e dell’incremento del contingente del servizio taxi l’Autorità esprime di seguito le proprie osservazioni, suddivise secondo le tematiche di cui all’art. 37, comma 2, lett. m), numeri da 1 a 4, del d.l. n. 201/2011 e segnatamente su:

1. contingente/incremento del numero delle licenze;
2. organizzazione del servizio taxi;
3. sistema tariffario;
4. qualità di offerta del servizio.

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

Il Comune di Negrar di Valpolicella (VR) ha una popolazione di circa 16.500 abitanti e un numero di licenze attualmente attive pari a uno. Nell’assetto delle competenze amministrative della Regione Veneto, determinato ai sensi della legge regionale del 30 luglio 1996, n. 22 “*Norme per l’esercizio delle funzioni amministrative in materia di servizi di trasporto non di linea per via di terra*”, il compito di definire i contingenti taxi dei diversi comuni è assolto dalla Regione (cfr. art. 6) che, con D.G.R. n. 4308 del 28/12/2007, ha confermato, tra gli altri, il contingente taxi del Comune di Negrar di Valpolicella in 2 licenze così come definito dai precedenti atti regionali¹. In tale provvedimento si ammette anche la possibilità da parte dei comuni di incrementare i contingenti in deroga alla quantificazione operata dalla Regione ai sensi dell’art. 6, lett. a) del d.lgs. 223/2006 al ricorrere di alcuni presupposti e comunque previa intera copertura del contingente già stabilito dal medesimo atto regionale.

Il Comune ha motivato l’esigenza di incremento del contingente specificando come un solo taxi appaia inadeguato rispetto al bacino di utenza, fornendo alcuni dati sulla popolazione e sulle caratteristiche ricettive del territorio di riferimento.

In proposito si rileva come l’unica licenza taxi attualmente attiva non possa consentire una piena disponibilità del servizio in tutti i giorni della settimana considerati i giorni di riposo, i periodi di ferie e gli eventuali periodi

¹ D.G.R. nn. 628/2002 e 4151/2005.

di malattia e/o altre assenze del titolare, fatto salvo il ricorso ad una seconda guida, che comunque resta una facoltà del titolare di licenza.

Per tali ragioni si osserva come non sussistano preclusioni all'avvio da parte dell'Amministrazione comunale del procedimento finalizzato al rilascio della licenza per colmare il contingente attualmente assegnato dalla Regione e come, anzi, un numero più elevato di taxi e quindi una maggiore disponibilità del servizio non possa che andare a vantaggio dell'utenza. In proposito, si ritiene, peraltro, che un contingente di 3 licenze consentirebbe una migliore organizzazione dei turni di servizio e una più agevole copertura degli eventuali periodi di assenza dei titolari di licenza. **Si esprime, pertanto, parere favorevole al rilascio di una licenza taxi e si invita il Comune a valutare l'opportunità di porre in essere quanto necessario, secondo le disposizioni contenute nella richiamata D.G.R. n. 4308 del 28/12/2007 e nelle indicazioni fornite dall'Autorità nelle Linee guida, per l'incremento di una ulteriore licenza.**

Riguardo alla disciplina Regolamentare sulla determinazione del contingente del servizio taxi, attualmente inesistente, si osserva quanto segue. Sebbene gli organici del servizio siano definiti a monte dai citati provvedimenti regionali, proprio con riferimento alla possibilità di incrementare ulteriormente il contingente anche in deroga alla definizione regionale, si ritiene che la previsione di un'apposita disciplina regolamentare di tale aspetto potrebbe in futuro consentire più agevolmente l'adeguamento dell'organico in caso di mutate esigenze di domanda da soddisfare tempestivamente. **Si rende necessario, pertanto, che il Comune preveda espressamente nel Regolamento le modalità di determinazione del contingente, anche in maniera semplificata secondo le previsioni di cui ai punti 3 e 17 delle Linee guida**, ad esempio, prevedendo il ricorso al metodo comparativo con campioni di comuni aventi caratteristiche dimensionali e vocazione produttiva simili (con particolare riferimento alla categoria turistica di appartenenza e alla relativa densità turistica), anche sulla base dei dati pubblicati dall'Autorità sul proprio sito *web* o nell'ambito del Rapporto annuale. Al fine di valutare l'adeguatezza del contingente occorre utilizzare i dati derivanti da un sistema di monitoraggio del servizio taxi erogato, adeguato alle caratteristiche e alle dimensioni del Comune (*infra* § Organizzazione del servizio).

In relazione alle modalità di selezione dei titolari di licenza lo schema di Regolamento prevede un concorso per soli titoli. Al riguardo, il punto 93 delle Linee guida precisa che la modalità di selezione che maggiormente garantisce i principi di trasparenza e imparzialità della procedura e la qualità del servizio offerto è la modalità per titoli ed esami. **È necessario, pertanto, modificare l'art. 15 dello schema di Regolamento in modo che sia indicato, quale modalità di selezione per l'assegnazione delle licenze, il concorso pubblico per titoli ed esami.** Con specifico riguardo alle materie d'esame, l'articolo 37, comma 2, lett. m), punto 4, del d.l. 201/2011 ha previsto, tra i fattori atti a migliorare la qualità di offerta del servizio, l'individuazione di criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori, con particolare riguardo alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore. Pertanto, **è necessario prevedere come materie di esame obbligatorie la conoscenza della normativa di settore e del Regolamento, della lingua inglese almeno ad un livello base, delle norme comportamentali in caso di incidente e delle tecniche di primo soccorso (prevista dall'art. 17 soltanto tra i titoli) nonché la capacità di gestire le applicazioni di navigazione (cfr. punti 94 e 95 delle Linee guida).**

Nello schema di Regolamento l'art. 35 prevede una disciplina del servizio di taxi collettivo non pienamente coerente con le indicazioni dell'Autorità di cui ai punti 23-24 e 71-72 delle Linee guida. **Si invita ad uniformare il testo dell'articolo alle indicazioni dell'Autorità.**

Tra le modalità di acquisizione della corsa non risulta citata nel Titolo VIII dello schema di Regolamento, contenente la disciplina relativa alle *“modalità di svolgimento dei servizi”*, la chiamata tramite radiotaxi, sebbene, da quanto emerso nell'istruttoria, il tassista attualmente operante nel territorio comunale si avvalga del servizio radiotaxi di Verona e sebbene l'art. 43 del Regolamento, rubricato *“Servizi di intermediazione tra domanda e offerta”*, preveda tale modalità e le altre forme di intermediazione tra domanda e offerta tra cui le piattaforme tecnologiche. **Occorre pertanto prevedere, tra le modalità di acquisizione della corsa, anche la chiamata tramite il citato servizio e tramite le App su piattaforme digitali di intermediazione anche inserendo un apposito articolo nel Titolo VIII del Regolamento *“Modalità di svolgimento dei servizi”*.**

Si rileva, inoltre, che, da quanto asserito dal Comune, parrebbero non essere attualmente disponibili auto appositamente attrezzate per il trasporto di persone con gravi disabilità (veicoli idonei e correttamente allestiti per consentire alle persone con disabilità di accedere al taxi restando a bordo della carrozzina/sedia a rotelle) cosicché le persone che necessitano di tali ausili sarebbero attualmente escluse dalla possibilità di fruire del servizio. **Si rende conseguentemente necessario, nel caso non siano attivi nel Comune altri servizi in grado di soddisfare la domanda proveniente da questi utenti, anche ai sensi dell'art. 14 della legge n. 21 del 1992, che almeno una delle due licenze che opereranno a regime sia associata a una vettura appositamente attrezzata come sopradescritta e in tal caso, considerati i costi necessari per l'attrezzamento dell'auto, si invita a rilasciare la relativa licenza a titolo gratuito o con un valore del contributo accessibile e tale da non compromettere la partecipazione dei soggetti interessati a concorrere per tale tipologia di licenza.**

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

In relazione agli aspetti di organizzazione del servizio si rileva, innanzitutto, l'assenza della previsione di un sistema di monitoraggio che consenta di verificare il reale grado di efficacia del servizio rispetto alle esigenze di mobilità dei cittadini. A tal proposito le Linee guida (punti 32-33) forniscono specifiche indicazioni per l'implementazione di tale sistema in versione semplificata per i comuni di dimensioni più limitate, in grado comunque di rilevare le richieste di servizio in base ed i tempi di attesa per gli utenti in diversi momenti del giorno e periodi dell'anno. Nel caso specifico, secondo le indicazioni del punto 32 delle Linee guida, il Comune potrà acquisire i dati sulla domanda e l'offerta da tassametro, e/o presso i gestori di sistemi di intermediazione tra domanda e offerta di servizio taxi (Radiotaxi e piattaforme tecnologiche), e/o mediante verifiche presso gli stazionamenti. **Per rendere effettiva la disposizione è necessario prevedere nel Regolamento l'obbligo di trasmissione dei dati da chiunque li detenga. A tal proposito, inoltre, si raccomanda di introdurre nell'art. 39 dello schema di Regolamento una disposizione secondo la quale il tassametro deve mantenere in memoria, per un congruo periodo di tempo, i dati inerenti alle attività di gestione del servizio** (ad esempio data e ora di inizio corsa, tempo di percorrenza, chilometri percorsi, costo totale corsa con supplementi) anche al fine di agevolare i controlli e le verifiche da parte del Comune sul rispetto delle norme Regolamentari a seguito di eventuali contestazioni o segnalazioni da parte degli utenti del servizio.

L'art. 9 dello schema di Regolamento prevede che la Commissione consultiva sia composta da 4 rappresentanti di Comune e Provincia (tra cui all'Assessore competente in veste di Presidente), da 5 rappresentanti riconducibili alla categoria dei tassisti e un rappresentante designato congiuntamente dalle Associazioni degli utenti. Appare evidente come vi sia uno sbilanciamento eccessivo degli interessi rappresentati, che sostanzialmente assegna la maggioranza dei voti esprimibili alla categoria dei tassisti, rappresentanti peraltro di un unico tassista attualmente in attività. **È necessario provvedere ad un più congruo contemperamento dei diversi interessi in seno alla Commissione evitando che le decisioni possano essere appannaggio di un'unica categoria, apportando le necessarie modifiche al citato art. 9 dello schema di Regolamento.**

Sempre in tema di organizzazione del servizio, più volte l'Autorità ha avuto occasione di segnalare nell'ambito della propria attività consultiva, come sia necessario prevedere nei regolamenti comunali del servizio taxi un apposito articolo che preveda il divieto di introduzione di clausole di esclusiva. Ancorché il servizio taxi del Comune sia di limitatissime dimensioni è comunque opportuno prevenire, anche per il futuro, alcune pratiche che impediscono agli operatori taxi di sfruttare pienamente la propria capacità produttiva. **Occorre che il Regolamento sia integrato prevedendo la libertà dei tassisti di avvalersi di tutti i canali di acquisizione delle corse disponibili senza restrizioni o apposizioni di clausole di esclusiva nelle convenzioni tra i tassisti e le relative organizzazioni associative, nei contratti con i proprietari/gestori di particolari applicazioni web, o servizi di radiotaxi (o di altra tipologia), che comportino indebite imposizioni agli aderenti.**

II.3 Sistema tariffario – art. 37, comma 2, lett. m), n. 3, del d.l. 201/2011

Il regolamento non disciplina le tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, cui fa riferimento l'art. 37, comma 2, lettera m), n. 3 del d.l. 201/2011. Le tariffe predeterminate, definendo un costo prestabilito, omnicomprendente ed invariabile per un itinerario da e verso determinate località, garantiscono una maggiore trasparenza del costo del servizio e rappresentano, pertanto, un elemento di maggior tutela dell'utente. Il punto 67 delle Linee guida prevede, tra l'altro, che tali tipologie di tariffe debbano risultare più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a tassametro e che, ai fini della fissazione dell'importo di ciascuna tariffa predeterminata, siano effettuate apposite simulazioni. **È opportuno, pertanto, che il Comune preveda nel Regolamento la possibilità di introduzione di tariffe predeterminate (eventualmente anche nella forma delle tariffe massime garantite) da stabilire secondo la metodologia descritta ai punti 65-70 delle Linee guida.**

Al fine di rendere il servizio taxi maggiormente accessibile, **si segnala l'opportunità di prevedere direttamente nel Regolamento specifiche riduzioni tariffarie strutturali per determinate categorie di utenti, anche demandandone la quantificazione al successivo atto di approvazione delle tariffe.** Si invita, in particolare, a valutare la definizione del novero dei destinatari delle agevolazioni prendendo spunto da quanto previsto dal punto 63 delle Linee guida.

II.4 Qualità dell'offerta - art. 37, comma 2, lett. m), n. 4, del d.l. 201/2011

Ai fini di un miglioramento degli aspetti qualitativi del servizio, rilevano anche i requisiti delle autovetture. Al riguardo all'art. 36, comma 1, lett. f) del Regolamento si prevede, tra l'altro, che le autovetture adibite al

servizio taxi devono *“essere conformi agli standard sulle emissioni inquinanti [...] o essere alimentate a metano, GPL o elettricamente”*. Altre disposizioni, che promuovono un contingente a basse emissioni, si rinviengono nella disciplina prevista per il rilascio di nuove licenze ove si concede all’Amministrazione la possibilità di prevedere, nello schema di bando di concorso, *“criteri di aggiudicazione che incentivino gli operatori ad utilizzare vetture ecocompatibili”*. Inoltre, considerato che generalmente viene trascurata la situazione connessa all’obsolescenza del parco circolante di autovetture dovuta all’usura dei veicoli, **è opportuno introdurre nel Regolamento la previsione di una soglia di vetustà massima delle autovetture adibite al servizio taxi, eventualmente differenziandola in funzione di più variabili (es.: anno d’immatricolazione, chilometraggio, tipo alimentazione).**

Ancora con riguardo alle autovetture del servizio, l’art. 41 dello schema di Regolamento prevede che vengano effettuati controlli *“prima dell’immissione in servizio e successivamente secondo necessità”*. **Si raccomanda di modificare la disposizione citata prevedendo specificamente la frequenza dei controlli al fine di garantire il rispetto delle norme di legge e del Regolamento che disciplinano i requisiti delle autovetture e di garantire la qualità e la sicurezza del servizio.**

Con riferimento all’art. 59 recante la disciplina della “Carta della mobilità” si invita ad integrare il comma 1 prevedendo l’estensione anche al servizio taxi del monitoraggio della qualità del servizio, attualmente prevista con riferimento al solo servizio NCC.

Inoltre, **è necessario specificare nel Regolamento che il tariffario contenga le seguenti informazioni di base:**

- 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) l’inclusione o meno del costo degli eventuali pedaggi;
- c) la soglia di velocità sotto la quale la tariffazione avviene su base oraria e sopra la quale avviene su base chilometrica;
- 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, all’interno di una specifica sezione del sito istituzionale del Comune, il Regolamento e il tariffario; quest’ultimo deve essere reso disponibile anche presso gli stalli di accesso al servizio.

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, è trasmesso al Comune di Negrar di Valpolicella e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell’Autorità.

Torino, 5 febbraio 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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