

Parere al Comune di Pescara sullo schema di Regolamento per il 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 6 marzo 2026

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Pescara (di seguito, anche: Comune), con nota del 03/12/2025 acquisita al prot. ART n. 97446/2025 il 04/12/2026, 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 modifica del Regolamento del servizio taxi;
- successivamente alla richiesta di parere è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale il Comune ha integrato la documentazione prodotta, con nota del 20/01/2026 (acquisita al prot. ART n. 4398/2026 in pari data) (di seguito: nota integrativa), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 19/12/2025 (prot. ART n. 101446/2025). La fase interlocutoria ha riguardato i seguenti aspetti:
 - o carta della mobilità;
 - o regolamentazione degli accessi presso i nodi infrastrutturali;
 - o turni del servizio;
 - o modalità di acquisizione delle corse;
 - o tariffario vigente;

esaminato lo schema di Regolamento trasmesso 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 degli Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi"*. 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.

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.

Da ultimo, 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 fornite dal Comune, l'Autorità esprime le proprie osservazioni sullo schema di Regolamento, 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.

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 di licenze;
2. organizzazione del servizio;
3. struttura tariffaria;
4. qualità di offerta del servizio.

Preliminarmente, è necessario che nella rassegna delle norme che disciplinano il servizio taxi sia espressamente citato anche l'art. 37, comma 2, lettera m) del decreto-legge 201/2011, in base al quale l'Autorità rilascia il presente parere preventivo.

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

L'art. 8 dello schema di Regolamento prevede che *"Il Comune potrà scegliere di potenziare il servizio a seconda delle esigenze, previa consultazione della Commissione consultiva"*, senza fornire specifiche indicazioni sugli elementi da considerare e/o la metodologia da applicare. Le Linee guida adottate dall'Autorità forniscono in proposito una serie di indicazioni specificamente dirette ai comuni con oltre 100.000 abitanti, come Pescara. **Pertanto, per la quantificazione del contingente idoneo a soddisfare le esigenze di mobilità rilevate, è opportuno inserire nel Regolamento l'analisi dei fattori di domanda e offerta (cfr. punti 9-18 delle Linee guida) e prevedere una specifica metodologia mediante la quale tradurre i dati degli indicatori considerati nel numero di licenze necessarie a soddisfare la domanda di servizio taxi. In ogni caso è necessario prevedere all'art. 8 che la valutazione del fabbisogno di licenze aggiuntive derivi dalla valutazione degli esiti del monitoraggio del servizio di cui all'art. 24-bis.** Si ritiene, infatti, che attraverso il costante monitoraggio del servizio e l'analisi dei relativi esiti, con riferimento alle chiamate ricevute, alle chiamate evase/inevase e ai tempi di attesa, si possa pervenire ad una adeguata stima della reale entità della domanda non soddisfatta dal vigente assetto del servizio e, conseguentemente, alla quantificazione del numero di licenze aggiuntive da rilasciare.

Il medesimo art. 8 dello schema di Regolamento, inoltre, stabilisce che *"Nel caso di nuove licenze/autorizzazioni, le autovetture dovranno essere adibite al trasporto dei disabili non deambulanti, con scivoli telescopici, fermo carrozzina e comunque di quegli ausili (previsti dalla Motorizzazione Civile) che rendano tecnicamente agibile, sicuro e confortevole il trasporto di utenti non deambulanti"*. Pur ritenendo la previsione apprezzabile e sostanzialmente in linea con l'esigenza manifestata negli anni dall'Autorità, nell'ambito della propria attività consultiva, di rendere il servizio accessibile anche all'utenza PMR che necessita di particolari ausili per il trasporto, si invita a valutare una parziale modulazione della previsione collegando il numero di licenze associate ad auto appositamente attrezzate per il trasporto di PMR con il monitoraggio specifico delle richieste pervenute da tale utenza. Le auto attrezzate, infatti, oltre a comportare costi di attrezzaggio e manutentivi aggiuntivi rispetto alle auto ordinarie, a seconda dell'allestimento scelto, possono determinare altresì una diminuzione dei posti disponibili riducendo quindi la capacità di trasporto per le persone non appartenenti a tale categoria. Per tali ragioni **si ritiene utile prevedere un numero di auto**

attrezzate sufficienti a garantire la piena copertura della domanda proveniente dall'utenza PMR assicurandone un'adeguata presenza in tutti i turni orari del servizio, modificando il citato articolo prevedendo che una quota delle licenze assegnate deve essere associata a tali vetture fino alla concorrenza del contingente determinato a seguito del monitoraggio e comunque non inferiore al 5% del contingente complessivamente attivo (cfr. punto 25 delle Linee guida).

L'art. 21-bis stabilisce che l'Amministrazione comunale potrà procedere all'assegnazione di licenze temporanee o stagionali. La previsione regolamentare parrebbe evocare la disposizione dell'art. 3, comma 1, del d.l. 104/2023 riproducendone alcuni tratti, tra i quali la durata limitata a 12 mesi prorogabili di ulteriori 12. Tra le finalità per le quali è possibile ricorrere alla previsione del citato art. 21-bis, vi sono *“particolari eventi straordinari, eccezionali flussi di presenze turistiche o comunque periodi di prevedibile incremento della domanda”*. Sebbene, quindi il rilascio di tali licenze possa conseguire anche ad eventi non necessariamente imprevedibili e a carattere eccezionale, l'introduzione del termine massimo di 12 mesi, benché prorogabile, non consente un potenziamento strutturale del servizio nei periodi di maggiore intensità della domanda con cadenza periodica o annuale. Ove sussista questa situazione, occorre procedere al rilascio di nuove licenze con validità illimitata, eventualmente modulandone il periodo di attivazione nel corso dell'anno (ad es. da aprile a settembre), da rilasciare tramite concorso pubblico per titoli ed esami previa richiesta di parere all'Autorità. **È opportuno che la possibilità del rilascio di licenze stagionali, con carattere stabile, sia espressamente prevista nel Regolamento al fine di procedere prontamente all'assegnazione dei titoli in questione nel caso in cui si rilevino carenze di offerta strutturali, ma concentrate in determinati periodi dell'anno.**

Riguardo alla disciplina dell'“Uso collettivo del taxi” di cui all'art. 21-sexies, è opportuno allinearne le modalità di attivazione di cui ai primi tre commi alle indicazioni dei punti 23-24 e 71-72 delle Linee guida dell'Autorità. Riguardo alla possibilità, per i singoli titolari di licenza e gli organismi collettivi cui possono essere associati, di prevedere *“offerte prestabilite (ad esempio con partenza dalle zone di maggiore affluenza dell'utenza giovanile o nei pressi di luoghi contraddistinti da maggiore presenza di locali commerciali) al fine di incentivare l'utilizzo dei mezzi da piazza in sostituzione delle auto private”*, pur ritenendo apprezzabile l'iniziativa e in parte corrispondente alle indicazioni delle Linee guida (cfr. punto 63-64) occorre che tale possibilità, al fine di non essere soggetta a pratiche opportunistiche, sia sottoposta a controllo da parte dell'Amministrazione, ad esempio mediante una comunicazione preventiva, e degli utenti mediante confrontabilità con l'importo risultante dall'applicazione della tariffa ordinaria. In particolare, **è opportuno che tale offerta sia, oltre che “visibile e conoscibile dall'utenza” e non derogabile in aumento come correttamente previsto dal comma in argomento, anche più conveniente rispetto alle tariffe a tassametro che, come è noto, devono sempre rappresentare il limite massimo dell'importo che gli utenti devono corrispondere per il servizio reso, prevedendone, ad esempio, l'erogazione nella forma della tariffa massima garantita o, nel caso di possibilità di applicazione della tariffa *sharing* comunale, rispetto alla quota che deriverebbe da tale tariffa.** Il prezzo che l'utente corrisponderà a fine corsa sarà il minore tra l'offerta proposta e quello risultante a tassametro a fine corsa. **Si invita, conseguentemente, a modificare in tal senso il citato comma 6 dell'art. 21-sexies del Regolamento.**

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

Si rileva positivamente la previsione del sistema di monitoraggio del servizio disciplinato all'art. 24-bis del Regolamento che è funzionale alla costante rilevazione del grado di efficacia del servizio e alle conseguenti azioni correttive da porre in essere nel caso in cui la domanda non venga adeguatamente soddisfatta dall'assetto vigente. Il comma 2 dell'articolo citato prevede che “[i] *titolari di licenza sono tenuti a fornire all'Amministrazione, a cadenza semestrale, anche tramite delega alle centrali radiotaxi, appositi rendiconti dell'andamento del servizio [...] distinti per giorno e fascia oraria*” riportanti il numero totale di richieste pervenute dall'utenza, il numero di corse effettuate e l'attesa media dell'utente al punto di prelievo. **È necessario al riguardo prevedere che le tre tipologie di dato dovranno essere distinte per ciascun canale di acquisizione della corsa disponibile sul territorio incluse le app di intermediazioni attualmente attive.** In particolare, le richieste pervenute dall'utenza dovranno essere depurate dalle chiamate ripetute dallo stesso utente a breve distanza di tempo l'una dall'altra, considerandole un'unica richiesta di servizio. Si rammenta altresì che il monitoraggio dovrebbe essere esteso anche alle corse acquisite direttamente presso le aree di sosta “*mediante verifiche presso gli stazionamenti*” (cfr. punto 32 delle Linee guida).

In relazione alle modalità di acquisizione della corsa non si riscontra una disciplina organica nell'ambito dello schema di Regolamento, ma si rileva che gli artt. 18 e 19 riguardano le regole di stazionamento dei taxi e l'attività dei radio-taxi. Al fine di rendere più chiara la disciplina del tema, si invita a prevedere un articolo nel quale siano descritte le diverse modalità ammesse per l'acquisizione della corsa. In particolare, **è necessario che in tale articolo sia anche prevista la possibilità di acquisire la corsa mediante app per smartphone, possibilità attualmente non espressamente prevista dal testo regolamentare (se non nell'ambito della disciplina del radio-taxi).** Nell'ambito della descrizione dei canali di acquisizione della corsa, **è necessario che sia introdotta anche una disposizione che espliciti, per gli esercenti il servizio taxi, la libertà di avvalersi di tutti i canali disponibili senza limitazioni nell'ambito dei rapporti contrattuali con le aziende che offrono servizi di intermediazione e/o organismi associativi, e che preveda, al riguardo, il divieto di clausole di esclusiva.**

3. Struttura tariffaria – art. 37, comma 2, lett. m), n. 3, del d.l. 201/2011

Il Regolamento dedica al tema delle tariffe l'art. 16 che al comma 1 prevede che: “*La tariffa per il servizio degli autoveicoli adibiti al servizio taxi è determinata con deliberazione della Giunta Comunale, sentito il parere della Commissione Consultiva, sulla base dell'andamento dei costi del servizio e alla variazione del costo della vita rilevato a livello locale dalla Camera di Commercio Pescara-Chieti*”. Si segnala al riguardo che occorre distinguere l'istruttoria relativa alla definizione delle tariffe da quella relativa all'adeguamento delle stesse. **Per la determinazione del livello tariffario occorre tener conto, secondo le indicazioni del punto 48 delle Linee guida, del criterio dell'orientamento al costo di produzione del servizio che costituisce criterio alla base della struttura tariffaria dei servizi pubblici,** acquisendo a tale scopo dai soggetti che ne hanno la disponibilità (titolari di licenza, organismi associativi, piattaforme di intermediazione ecc.) tutti i dati, anche economici, necessari, nel rispetto delle norme in materia di tutela dei dati personali e tenendo conto, altresì, “*del principio della sostenibilità in termini di impatto sull'utenza*” (cfr. punto 49 delle Linee guida).

Per quanto riguarda l'adeguamento delle tariffe **è necessario allineare l'attuale previsione del comma 2 del citato art. 16 del Regolamento, ai punti 60 e 61 delle Linee guida sia con riferimento alla frequenza di**

aggiornamento, che riguardo alla metodologia da applicare circa la variazione del costo della vita (con riferimento all'indice ISTAT FOI e/o IPCA), sia ai costi di produzione del servizio. In particolare, **si segnala l'opportunità che, al fine di mantenere un adeguato livello qualitativo del servizio, l'adeguamento delle tariffe possa essere correlato anche al mutamento del livello di qualità del servizio, documentato, ad esempio, mediante indagini di *customer satisfaction*, e/o risultante in esito a rilevazioni aventi ad oggetto aspetti di qualità erogata del servizio, riservando una quota dell'incremento tariffario al raggiungimento di specifici indicatori qualitativi** (che dovranno essere preventivamente individuati e a cui dovranno essere attribuiti specifici *target* quantitativi). **Pertanto, al fine di promuovere il miglioramento qualitativo del servizio offerto, si raccomanda di valutare l'introduzione nel Regolamento della correlazione dell'aggiornamento tariffario anche alla variazione del livello rilevato della qualità del servizio.**

Nello schema di Regolamento non si fa cenno alla possibilità di previsione delle tariffe predeterminate. Tali particolari tipologie di tariffe, previste espressamente dall'art. 37, comma 2, lett. m), n. 3 del d.l. 201/2011, definendo un prezzo prestabilito, onnicomprensivo ed invariabile da/per determinate località, garantiscono una maggiore trasparenza e rappresentano, pertanto, un elemento di maggior tutela dell'utente.

In proposito, occorre che la modalità di definizione di queste tariffe sia oggetto di specifica disciplina, assicurandone la conformità alle previsioni delle Linee guida (pp. 65-70), in modo che siano generalmente più convenienti per gli utenti, e che siano effettuate apposite simulazioni in differenti giorni (festivi/feriali) e fasce orarie (sia di punta che di morbida) della settimana. Nell'effettuazione delle simulazioni, occorre in ogni caso, considerare che per le tratte extraurbane l'art. 13, comma 2, della legge 21/1992 prevede che la tariffa sia solo chilometrica. **Si invita quindi a introdurre nel Regolamento uno specifico articolo dedicato alla possibilità di previsione delle tariffe predeterminate seguendo le indicazioni sopra riportate.**

Inoltre, è opportuno che già a livello regolamentare siano individuate tariffe agevolate per determinate categorie di utenti con la previsione di sconti sulle tariffe ordinarie, anche ispirandosi a quanto previsto dal punto 63 delle linee guida riguardo alle tipologie di utenti potenzialmente oggetto di agevolazione tariffaria.

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. In proposito l'art. 2, comma 1 prevede, in conformità alle più recenti norme di matrice comunitaria e nazionale in materia di mobilità sostenibile, disposizioni c.d. *green* volte ad incentivare e favorire l'utilizzo e la circolazione di veicoli a basso impatto ambientale. Tuttavia, le uniche previsioni in tal senso riguardano la possibilità di attribuire punteggi aggiuntivi nell'ambito del concorso per il rilascio delle licenze del servizio. **Si invita a prevedere inoltre che i requisiti necessari al conseguimento di tali premialità possano essere aggiornate in sede di predisposizione dei provvedimenti di indizione del concorso qualora sia trascorso un determinato periodo di tempo dall'approvazione del Regolamento (ad esempio tre anni), in modo da evitare ripetute modifiche al Regolamento stesso a seguito dell'evoluzione del settore o in alternativa, a rinviare direttamente al bando di concorso la previsione di specifici requisiti ambientali delle autovetture.** Oltre alle disposizioni relative al bando di concorso non si rinvencono disposizioni specifiche riguardanti il parco taxi attualmente circolante. In proposito, **si invita a prevedere specifici requisiti ambientali minimi per le auto di nuova immatricolazione che dovranno essere adibite al servizio in caso di sostituzione di**

autovetture già in servizio. 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).**

Con riferimento alle disposizioni che determinano il contenuto dei bandi di concorso **si invita a prevedere tra le materie di esame la "capacità di gestire le applicazioni di navigazione"**, come auspicato dalla Commissione europea nella propria Comunicazione del 2022¹.

Ai fini di assicurare un adeguato presidio degli aspetti qualitativi del servizio, **è opportuno che il Regolamento stabilisca, anche rinviando alla Carta della mobilità che, come comunicato nella nota integrativa è attualmente in fase di approvazione, standard di qualità misurabili, riguardanti sia i veicoli che i conducenti (cfr. punti 78-79 delle Linee guida).** Tali indicatori e i relativi livelli raggiunti, rilevati periodicamente dal Comune anche mediante indagini di *customer satisfaction*, dovranno essere periodicamente pubblicati nell'ambito della Carta della mobilità. Le rilevazioni periodiche del livello di qualità del servizio potranno anche costituire la base per il riconoscimento di una quota dell'aggiornamento tariffario, come anticipato nella sezione del presente parere riferita al sistema tariffario.

Al fine della corretta e trasparente pubblicizzazione delle tariffe a tutela dei consumatori, come previsto dall'art. 37, comma 2, lett. m) n. 3, **si segnala l'opportunità che il contenuto del tariffario sia redatto in modo da risultare di facile lettura e di immediata comprensione da parte degli utenti; inoltre, è necessario che il Regolamento preveda che il tariffario debba avere il seguente contenuto minimo:** i) tutte le componenti del sistema tariffario vigente e tutte le tipologie di tariffe determinate dal Comune (tariffe urbane ed extraurbane, tariffe predeterminate, eventuali tariffe per il servizio taxi collettivo, supplementi, sconti ed esenzioni), nonché la velocità al di sotto della quale si applica la tariffa oraria – (punto 52 delle Linee guida); ii) la specificazione dell'eventuale esclusione dei pedaggi di qualsiasi natura (punto 53 delle Linee guida); iii) il prezzo teorico di una 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 feriali diurno (punto 54 delle Linee guida); iv) il logo dell'ente competente, il numero e la data dell'atto di approvazione delle tariffe e, in particolare, i recapiti dell'Ufficio al quale inoltrare suggerimenti e/o reclami (telefono, e-mail, modalità telematiche) – (punto 55 delle Linee guida). **In proposito, si invita il Comune a adottare un modello unificato di tariffario in modo che sia assicurata la facilità di lettura e comprensione da parte degli utenti e ne sia uniformata la diffusione in tutto il contingente taxi.**

Sempre in tema di trasparenza delle informazioni e delle tariffe del servizio, **si segnala l'opportunità di prevedere, in un articolo del Regolamento, che in un'area dedicata nel sito web istituzionale del Comune siano pubblicate le informazioni sull'assetto organizzativo del servizio (Punti 41-42 delle Linee guida).** Nella sezione per l'utenza devono essere riportati il Regolamento e il tariffario vigenti, oltre alle informazioni necessarie per l'invio dei reclami. Inoltre, al fine di consentire la stima approssimativa del prezzo di una corsa taxi, è opportuno che nella medesima sezione sia pubblicata anche la spesa media relativa a corse

¹ 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](#)).

per collegamenti tra punti strategici (ad esempio, tragitti tra stazione e ospedali, tra centro storico e centro fieristico) – (punto 58 Linee guida).

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

Torino, 6 marzo 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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