

Parere al Comune di Jesi sull'aggiornamento del regolamento 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 6 marzo 2026

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Jesi (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 5676 del 28/01/2026 (acquisita al prot. ART n. 6184/2026 del 28/01/2026), 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 proposta del nuovo schema di *"Regolamento comunale per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea – Taxi ed NCC"* (di seguito: Regolamento), che ha già ricevuto una *«valutazione di massima favorevole»* da parte del Consiglio comunale (ex DGC n. 452 del 16/12/2025);

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 del livello qualitativo dello stesso. In particolare, l'art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste *«[a] 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 sull'aggiornamento del Regolamento

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.

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.

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

L'art. 11 dello schema di Regolamento riporta le dimensioni del contingente dei servizi taxi e NCC (stabiliti rispettivamente in 4 licenze e 2 autorizzazioni) e, in aggiunta, il numero delle licenze e autorizzazioni "in atto", effettivamente operanti; per evitare l'aggravio amministrativo di dover modificare il Regolamento ogni volta che vari la dotazione organica effettiva, **è opportuno che l'art. 11 del Regolamento riporti soltanto 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. 11 dello schema di Regolamento prevede la possibilità per il Comune di ampliare il contingente numerico, *"sentite le associazioni di categoria e le organizzazioni dei consumatori"*. A tal fine il Comune deve essere in grado di effettuare l'analisi della domanda e dell'offerta di servizio taxi secondo l'impostazione indicata ai punti dal 9 al 18 delle Linee guida e chiedere il parere preventivo dell'Autorità. Dunque, **è necessario riportare nel Regolamento la descrizione della metodologia che si prevede di utilizzare per la quantificazione del contingente taxi attraverso un set minimo di indicatori utili a valutare i fattori di domanda del servizio** (popolazione, spostamenti per cura, studio o lavoro, movimenti da/per nodi di trasporto, ecc.); in considerazione delle dimensioni del Comune, tale metodologia può assumere 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 anche conto della vocazione turistica e produttiva. Nel caso in cui, anche all'esito dell'attività di monitoraggio del servizio (*infra*), il Comune rilevi una carenza strutturale di licenze taxi a carattere ricorrente in determinati periodi dell'anno (connessa ad esempio a incrementi dell'utenza riconducibili alla stagionalità dei flussi turistici), una soluzione stabile consiste nel rilascio, mediante concorso pubblico, di licenze stagionali, cioè aventi attivazione circoscritta a specifici periodi dell'anno ma durata illimitata. A tale scopo, **è opportuno che nel Regolamento sia espressamente prevista la possibilità di rilascio di licenze stagionali nel caso si rilevino carenze di offerta strutturali e concentrate in determinati periodi dell'anno** (il rilascio di queste licenze stagionali è subordinato al potenziamento delle turnazioni, v. *infra*).

Infine, **è necessario indicare nell'art. 11 del Regolamento che almeno un'autovettura taxi deve essere idonea al trasporto di disabili gravi in carrozzina**.

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

L'art. 5, comma 2, dello schema di Regolamento prevede che le licenze taxi e le autorizzazioni NCC possano essere intestate *«al legale rappresentante degli organismi associativi previsti alle lettere b) e c) dello stesso art. 7, comma 1, della legge 15.01.1992, n. 21»*. Si richiama al riguardo l'art. 8, comma 2, della legge 21/1992 il quale stabilisce che in capo ad uno stesso soggetto è vietato il cumulo di più licenze taxi. Sebbene l'art. 7, comma 2, della legge 21/1992 consenta il conferimento della licenza taxi da parte del legittimo titolare ad una cooperativa o consorzio, tale conferimento non si configura come una traslazione del titolo ma come una cessione (revocabile) della gestione economica ed organizzativa dell'attività. Pertanto, **è necessario**

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

modificare l'art. 5, comma 2, del Regolamento per evitare contrasto con la legge 21/1992.

L'art. 5, commi 4 e 5, dello schema di Regolamento tratta della sostituzione alla guida: il comma 4 consente la possibilità di avvalersi *“temporaneamente”* di un sostituto (ma non specifica le situazioni pertinenti), mentre il comma 5 consente la generica possibilità di avvalersi di un dipendente o un collaboratore familiare (senza altre specificazioni in proposito). Al riguardo occorre chiarire che la sostituzione ha carattere temporaneo (ad esempio, per ferie o malattia del titolare, ai sensi dell'art. 6, comma 6, della legge 21/1992) ed opera durante i turni ordinari nei casi di cui all'art. 10, comma 1, della legge 21/1992, invece durante le turnazioni integrative (v. *infra*) la sostituzione alla guida è priva di limiti di durata (ex art. 10, comma 5-*bis*, della legge 21/1992). Dunque, **è necessario modificare l'art. 5, commi 4 e 5, per allinearli all'esatto dettato normativo sulla sostituzione alla guida, tenendo conto delle turnazioni integrative.**

L'art. 9 dello schema di Regolamento descrive le modalità di rilascio delle licenze taxi e autorizzazioni NCC; il comma 3 pone il vincolo che *«i soggetti interessati possono concorrere all'assegnazione di una sola licenza o, alternativamente, di una sola autorizzazione per ogni bando»*. Questo vincolo è ineccepibile con riguardo all'ambito taxi, stante il divieto di cumulo delle licenze, ma risulta eccessivamente restrittivo per l'ambito NCC, dove tale divieto non sussiste. Pertanto, **è opportuno modificare l'art. 9, comma 3, precisando, tutt'al più, che uno stesso candidato non può concorrere per tutte le autorizzazioni NCC in concorso.**

L'art. 20 è rubricato *“Taxi di scorta e autovetture di riserva”*. A tal proposito appare doveroso fornire alcune precisazioni. L'art. 6 del d.l. 223/2006 prevede che i Comuni rilascino dei titoli autorizzativi per consentire l'utilizzo di vetture di riserva allorquando quelle impiegate usualmente per il servizio non siano disponibili (ad esempio perché in fermo manutentivo). Questi provvedimenti autorizzativi, rilasciati su richiesta degli interessati, non modificano il contingente, non costituiscono licenze ordinarie né temporanee, non possono mai essere convertiti in licenze di esercizio. Pertanto, **è necessario rielaborare l'art. 20 che disciplina i veicoli di scorta senza qualificare i relativi titoli autorizzativi come “licenze”.**

L'art. 26, comma 1, dello schema di Regolamento recita: *«I servizi taxi sono regolati da turni ed orari stabiliti con ordinanza del sindaco su proposta delle associazioni di categoria»*. Al fine di garantire un'adeguata copertura del servizio in presenza del tipico andamento stagionale dei flussi turistici, si invita il Comune a prendere in considerazione il ruolo delle turnazioni integrative, mediante le quali i titolari di licenza possono avvalersi, per l'effettuazione del servizio, di *“sostituti alla guida come seconde guide”* ai sensi dell'art. 10, comma 5-*bis* e ss., della legge 21/1992. Pertanto, sia allo scopo di sviluppare nuovi servizi integrativi sia di migliorare la qualità di offerta del servizio, **è opportuno introdurre nell'art. 26 le turnazioni integrative, disciplinandole in conformità alle disposizioni di legge vigenti.**

Si rileva la mancanza, nello schema di Regolamento, di qualsiasi riferimento alla Commissione consultiva di cui all'art. 4, comma 4, della legge 21/1992. **È necessario introdurre un articolo nel Regolamento per disciplinare la composizione e le funzioni della Commissione consultiva comunale (che è un organo diverso dalla Commissione di concorso), prevedendo altresì un adeguato bilanciamento di rappresentanza tra le associazioni di categoria e le associazioni degli utenti.**

Si rileva la mancanza nello schema di Regolamento della disciplina di un sistema di monitoraggio periodico del servizio taxi, sia quello finalizzato al controllo sulle modalità di svolgimento del servizio, inclusi i reclami, il controllo dei turni e la corretta applicazione delle tariffe (punti 38-73-74-101 delle Linee guida), sia quello finalizzato alla raccolta dei dati di domanda e offerta del servizio (punti 32-33-99-100 delle Linee guida). La

prima fattispecie investe l'ambito qualitativo, mentre la seconda riguarda l'ambito organizzativo e, in particolare, consente le periodiche valutazioni di adeguatezza del servizio; i due temi richiedono, quindi, modalità esecutive e competenze differenti. Pertanto, **è necessario introdurre nel Regolamento la disciplina del monitoraggio, sia per il controllo del corretto svolgimento del servizio, sia per l'acquisizione dei dati di domanda e offerta taxi.**

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

L'art. 25, comma 6, dello schema di Regolamento accenna appena alle tariffe predeterminate. 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. 25 del Regolamento uno specifico comma per le tariffe predeterminate, precisando che esse devono risultare più convenienti del prezzo calcolato a tassametro con le tariffe a consumo.**

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

L'art. 24 dello schema di Regolamento tratta delle caratteristiche delle autovetture taxi. Si rileva la mancanza di qualsiasi previsione relativa all'impiego di autoveicoli a basso impatto ambientale, neppure tra i requisiti di partecipazione al concorso per il rilascio di nuove licenze. Poiché la riduzione delle emissioni nocive in atmosfera è un tema di interesse collettivo, **è necessario integrare l'art. 10 del Regolamento prevedendo espressamente che il bando di concorso specifichi le caratteristiche dei veicoli in tema di emissioni.**

Inoltre, poiché l'obsolescenza del parco autovetture circolante incide sul livello di qualità del servizio percepito dall'utente, **è opportuno introdurre nell'art. 24 del Regolamento la previsione di una soglia di vetustà massima dei veicoli da adibire al servizio taxi², eventualmente in funzione di più variabili (es.: anno immatricolazione, chilometraggio, alimentazione).**

È opportuno che l'art. 24 del Regolamento includa anche la presenza del sistema di climatizzazione tra le caratteristiche delle autovetture (punto 80 delle Linee guida).

Per quanto concerne la trasparenza delle informazioni, **è necessario introdurre uno specifico articolo nel Regolamento che preveda la pubblicazione, in un'apposita sezione dedicata ai taxi del sito internet istituzionale del Comune, di tutte le informazioni relative al settore, in particolare l'indicazione del numero di licenze assentite, il Regolamento, il Tariffario, le disposizioni sui turni, la Carta della qualità, i recapiti dell'Ufficio reclami (punti 41-42-57-83 delle Linee guida).**

Si rileva la mancanza, nello schema di Regolamento, dell'indicazione dell'obbligo per gli operatori dei servizi taxi e NCC di accettare il pagamento tramite carte elettroniche, a pena di sanzioni ai sensi dell'art. 15, comma 4, del d.l. 179/2012, a prescindere dalla tipologia del servizio taxi effettuato (urbano, extraurbano, con tariffe

² Sempreché mantenuti in uno stato di perfetta efficienza.

a consumo o a tariffa fissa) e dall'importo relativo a tale servizio; di conseguenza, **è necessario inserire nel Regolamento l'obbligo di accettare pagamenti tramite POS. Inoltre, è opportuno indicare nel Regolamento l'obbligo per il tassista di rilasciare, su richiesta, una ricevuta con i dettagli della corsa.**

Si rileva altresì la mancanza della previsione di una Carta della Qualità del servizio e dei suoi contenuti. A tale scopo, **è opportuno introdurre nel Regolamento un articolo per 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).**

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

Torino, 6 marzo 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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