

Parere al Comune di Montalcino sul bando di concorso pubblico per il rilascio di n. 3 licenze taxi e sul sistema tariffario, 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 19 marzo 2026

premesse che:

- ha ricevuto dal Comune di Montalcino (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 3376 del 09/02/2026 (acquisita al prot. ART n. 8892/2026 in pari data), la richiesta di parere preventivo ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011, con riferimento al bando di concorso pubblico per il rilascio di 3 licenze taxi, di cui 1 vincolata all’impiego di un veicolo attrezzato per il trasporto di disabili in carrozzella (di seguito, anche: licenza PMR), e al sistema tariffario;
- l’Autorità ha già rilasciato al Comune il parere n. 20/2025 sull’aggiornamento del Regolamento; con la richiesta relativa a quel parere il Comune forniva un documento intitolato “*Relazione tecnica a supporto del procedimento di modifiche al regolamento per il servizio di noleggio da rimessa con conducente*” (di seguito: Relazione tecnica) contenente le valutazioni atte, secondo il Comune, a giustificare l’istituzione di un servizio taxi nel comune e la dimensione del relativo contingente;
- è stato analizzato, oltre al bando di concorso, il nuovo “*Regolamento per il servizio di noleggio da rimessa con conducente e servizio taxi*” (di seguito: Regolamento), approvato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 53 del 04/09/2025 a seguito del citato parere n. 20/2025 dell’Autorità, limitatamente alle parti in cui costituisce presupposto della nuova richiesta di parere;

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

I. Inquadramento giuridico

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (“*Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea*”), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente alla gestione del servizio.

In base alla suddetta normativa, in particolare, le Regioni individuano i criteri cui devono attenersi i Comuni nel redigere i regolamenti sull’esercizio degli autoservizi pubblici non di linea. I Comuni, con propri regolamenti, individuano: il numero e il tipo di veicoli da adibire al servizio, le modalità per lo svolgimento di questo, i criteri per la determinazione delle tariffe, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza.

Col decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (“*Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all’evasione fiscale*”), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell’ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l’accesso al mercato

e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso. In particolare, l'art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste «[a]l fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana [...]».

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

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

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

Ulteriori misure “*per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma*” sono previste dall’articolo 3 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136. Si evidenzia, al riguardo, che nel citato parere n. 1427/2024, il Consiglio di Stato - Prima Sezione consultiva, ha statuito che *«in quanto a carattere eccezionale, la disciplina del 2023 va interpretata in senso rigorosamente restrittivo, sicché deve considerarsi inciso il solo potere consultivo riconosciuto all’Autorità dal citato art. 37, co. 2, lett. m, secondo periodo, senza che possano considerarsi in alcun modo coinvolti il compito di monitoraggio e verifica di cui all’art. 37, co. 2, lett. m, primo periodo e la straordinaria legittimazione processuale di cui all’art. 37, co. 2, lett. n), esercitabile, pertanto, anche con riguardo agli atti adottati nella gestione della procedura concorsuale straordinaria, eccettuata la invocabilità dei principi di cui all’art. 37, co. 2, lett. m, secondo periodo, n. 1»*.

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

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

Nella Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea del 4 febbraio 2022 è stata pubblicata la “*Comunicazione della Commissione concernente un trasporto locale di passeggeri su richiesta (taxi e veicoli a noleggio con conducente) ben funzionante e sostenibile (2022/C 62/01)*”. Con tale Comunicazione la Commissione europea ha formulato raccomandazioni relative alla regolamentazione dei servizi di taxi (e NCC), al fine di garantire ai

cittadini una mobilità locale adeguata e sicura, migliorare la sostenibilità del settore e promuovere gli obiettivi del *Green Deal* europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Ha inoltre chiarito la necessità che le misure messe in atto dagli Stati membri (compresi sia i governi e i legislatori nazionali sia le autorità regionali e locali) per regolamentare i taxi e i servizi di noleggio con conducente siano conformi alle libertà fondamentali che sono alla base del mercato unico. La Comunicazione, più specificamente, contiene raccomandazioni concernenti, in particolare, l'efficienza del servizio, l'accesso a una mobilità adeguata e la sostenibilità del settore, la sostenibilità ambientale e lo sfruttamento dei vantaggi offerti dalla digitalizzazione.

L'Autorità, con la delibera n. 46/2022 del 23 marzo 2022, ha adottato le *"Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali"* (di seguito: Linee guida), che recepiscono gli orientamenti dell'Autorità già espressi nell'Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea, nonché nella nota dell'Autorità del 16 luglio 2020 indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome in merito all'uso dei sistemi di connettività via *web* e all'impiego delle nuove tecnologie per favorire l'intermediazione tra domanda e offerta di taxi. L'obiettivo delle Linee guida è quello di fornire, anche attraverso indicazioni di carattere metodologico, uno strumento a supporto dei soggetti competenti ai fini della predisposizione di schemi di atti da adottare in materia di servizio taxi sui quali è acquisito il parere preventivo dell'Autorità, nonché elementi per la determinazione del contingente, per l'organizzazione del servizio (considerando anche le piattaforme tecnologiche per l'intermediazione tra la domanda e l'offerta), per il monitoraggio della qualità del medesimo anche attraverso la predisposizione della carta della qualità e/o di indagini di *customer satisfaction*, e criteri per la determinazione di tariffe correlate ai costi di produzione del servizio.

Da ultimo, la Corte costituzionale, intervenendo in materia di rilascio di autorizzazioni per l'espletamento del servizio di noleggio con conducente con osservazioni estendibili pure al servizio taxi, ha affermato che *«I servizi di autotrasporto non di linea [...] concorrono a dare "effettività" alla libertà di circolazione, «che è la condizione per l'esercizio di altri diritti» (sentenza n. 36 del 2024), per cui la forte carenza dell'offerta – che colloca l'Italia fra i Paesi europei meno attrezzati al riguardo, come risulta dai dati segnalati nell'opinione presentata dall'ANITRAV tanto nel presente giudizio quanto nel giudizio a quo – generata dal potere conformativo pubblico si è risolta in un grave disagio arrecato a intere fasce della popolazione e alle possibilità di sviluppo economico. Essa ha infatti innanzitutto danneggiato la popolazione anziana e fragile, che, soprattutto nelle metropoli, non è in grado di utilizzare (o anche semplicemente raggiungere) gli altri servizi di trasporto di linea, ma che ha stringenti necessità di mobilità che, in particolare, si manifestano in riferimento alle esigenze di cura. Ha compromesso le esigenze di accesso a una mobilità veloce, spesso indispensabile a chi viaggia per ragioni di lavoro. Ha recato danno al turismo e all'immagine internazionale dell'Italia, dal momento che l'insufficiente offerta di mobilità ha pregiudicato la possibilità di raggiungere agevolmente i luoghi di villeggiatura, come documentato dalla Regione Calabria nel giudizio a quo»* (sentenza n. 137 del 2024).

II. Osservazioni dell'Autorità

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011, osserva quanto segue in merito al rilascio delle licenze taxi e alla determinazione delle tariffe.

Si invita in primo luogo il Comune ad effettuare prioritariamente le modifiche al Regolamento indicate nel prosieguo e di approvare il sistema tariffario del servizio taxi, prima di bandire il concorso per il rilascio delle licenze.

II.1 Rilascio licenze taxi

II.1.1 Contingente

Con la nuova richiesta di parere il Comune conferma l'originaria intenzione di rilasciare 3 licenze taxi (intenzione già prospettata nella citata Relazione tecnica) senza però che tale quantità venga supportata dalle analisi quantitative conseguenti la metodologia descritta nell'art. 3 del Regolamento.

Riguardo le valutazioni svolte per la definizione del contingente, si osserva che gli elementi considerati nella Relazione tecnica appaiono utili a fornire poco più che un inquadramento del contesto. Ad ogni modo, poiché si tratta di istituire un servizio attualmente non presente, un contingente taxi consistente di 3 licenze appare essere la quantità minima di vetture adeguata, quantomeno in una prima fase, a garantire una copertura continuativa del servizio, inclusi anche i periodi notturni e festivi oltre che i fermi-macchina dovuti a guasti della vettura o assenze dei conducenti.

Ciononostante, allo scopo di poter garantire nel tempo la rispondenza dell'offerta di servizio alle effettive esigenze di mobilità nel territorio, si ribadisce la raccomandazione già fornita nel parere n. 20/2025 di attivare un sistema di monitoraggio periodico e sistematico dei dati di domanda e di offerta del servizio taxi che permetta di rilevare almeno le richieste di servizio inevase ed i tempi di attesa per gli utenti, in diverse ore del giorno, giorni della settimana e periodi dell'anno.

Nelle more dell'attuazione del sistema di monitoraggio, si esprime parere favorevole al rilascio di 3 licenze taxi, di cui 1 vincolata a un veicolo per PMR; viste le caratteristiche insediative e turistiche del comune, tale quantità può ben costituire il limite massimo del contingente.

Inoltre, **è necessario modificare l'art. 3 del Regolamento indicando il limite massimo del contingente taxi** (v. *supra*), come già richiesto nel parere n. 20/2025. Si rammenta che l'art. 5, comma 1, lett. a) della legge 21/1992 prevede che il Regolamento indichi il numero e tipo di veicoli da adibire al servizio taxi; allo scopo di evitare l'aggravio amministrativo di dover modificare il Regolamento ad ogni variazione della dotazione organica effettiva, tale disposizione può essere interpretata nel senso di indicare il limite massimo del contingente previsto per le diverse tipologie di veicolo considerate (autovetture, motocarrozze, natanti, veicoli a trazione animale e, solo per i servizi NCC, velocipedi).

II.1.2 Bando di concorso

Preliminarmente, nelle premesse del bando di concorso si rileva l'assenza del richiamo all'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011 e del parere preventivo dell'Autorità richiesto sulla base della suddetta norma. Pertanto, per eshaustività del quadro normativo in materia di servizio taxi e degli atti presupposti, **è opportuno integrare le premesse del bando citando l'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011.**

Il bando di concorso prevede che la domanda di partecipazione possa provenire da un organismo collettivo o che al concorso possano partecipare imprese societarie o altri organismi. Al riguardo, la giurisprudenza ha

chiarito che la titolarità della licenza taxi o dell'autorizzazione NCC *“può essere acquisita solo da persone fisiche”*, in capo alle quali essa rimane pure nell'ipotesi di successivo conferimento del titolo abilitante in godimento a una persona giuridica (cfr. *ex multis* TAR Toscana, sentenza n. 535/2021 e le pronunce ivi citate). Pertanto, in caso di gestione del servizio di trasporto in forma associata, *“ai fini del divieto di cumulo”* di cui all'art. 8 della legge n. 21/1992, la titolarità della licenza o dell'autorizzazione deve comunque *“ritenersi in capo alla persona fisica che l'abbia conseguita”* (cfr. Consiglio di Stato, sentenza n. 4857/2012; *Id.*, sentenza n. 7862/2023). Dunque, chiunque sia il soggetto che invia la domanda di partecipazione, i requisiti soggettivi, il punteggio dei titoli e il punteggio d'esame si riferiscono sempre e soltanto alla persona fisica che sostiene il concorso.

Inoltre, tra i requisiti di partecipazione viene omesso che il candidato non deve aver trasferito una licenza taxi o un'autorizzazione NCC nei 5 anni precedenti (art. 9, comma 3, della legge 21/1992) e che non deve aver subito provvedimenti di revoca/decadenza della licenza/autorizzazione secondo quanto previsto dal Regolamento o dal Codice della Strada (ad esempio, come nel caso di sospensione prolungata della patente). Pertanto, **è necessario indicare correttamente nel bando tutti i requisiti di partecipazione a norma di legge e di Regolamento.**

Per quanto riguarda i titoli, si rileva che l'esperienza da sostituto alla guida come dipendente viene equiparata a quella come collaboratore familiare. Deve però osservarsi che, a differenza della collaborazione familiare, la sostituzione alla guida è retta da un contratto di lavoro stipulato in base alle norme vigenti o da un contratto di gestione (ex art. 10, comma 3, legge 21/1992), documenti idonei ad attestare l'estensione temporale dell'esperienza maturata. Pertanto, **è necessario precisare nel bando che l'attribuzione del punteggio per la collaborazione familiare è subordinata all'esibizione di un'adeguata documentazione che attesti i periodi di effettivo svolgimento del servizio ai sensi dell'art. 230-bis c.c.**

Sebbene il parere n. 20/2025 richiedesse di indicare nel Regolamento la previsione di una soglia di vetustà massima dei veicoli adibiti al servizio taxi, eventualmente differenziandola in base ad altre considerazioni (impatto ambientale, usura del veicolo, ecc.), tale richiesta è rimasta disattesa. Il bando prevede una premialità di 2 punti per l'*“uso di autoveicoli ad alimentazione alternativa”*, tuttavia questa dicitura appare vaga perché accomuna sullo stesso piano autovetture con alimentazione a gas e veicoli elettrici (entrambe *“alternative”* agli usuali motori a benzina o gasolio), che hanno emissioni di scarico ben diverse, anche in funzione dell'anno di immatricolazione¹; pertanto, **è necessario graduare la premialità di punteggio per l'impiego di veicoli ecologici secondo precisi criteri** (ad esempio, tramite fasce di emissioni di CO₂ in atmosfera²). Inoltre, **è necessario prevedere nel bando la decadenza della licenza taxi laddove, a seguito di controlli, il Comune rilevi che la prestazione del servizio avviene con veicoli aventi emissioni peggiori di quelle dichiarate ai fini della premialità di punteggio.** Questa disposizione si riconduce al più ampio ambito della qualità del servizio, ritenendo pertanto utile ribadire che **è necessario modificare l'art. 18 del Regolamento introducendo una soglia di vetustà per le autovetture taxi.**

Si rileva che, con l'attuale formulazione del bando, il punteggio correlato ai titoli può raggiungere 57 punti, mentre la prova d'esame fornisce al massimo 10 punti. Questa sproporzione non appare conforme ai principi di ragionevolezza e proporzionalità perché depotenzia l'effetto selettivo della prova d'esame, con dubbio

¹ Infatti, nessuna norma impedisce ai vincitori del concorso di impiegare un'autovettura di vecchia immatricolazione per lo svolgimento del servizio taxi.

² È possibile utilizzare le fasce di emissioni previste dall'art. 3, comma 2, del d.l. 104/2023, assegnando punteggio zero per le autovetture che emettono oltre 135 g/km CO₂.

vantaggio per gli utenti finali del servizio; dunque, **è necessario meglio bilanciare i massimi punteggi ottenibili rispettivamente dai titoli e dagli esami e definire nel bando i criteri di valutazione della prova d'esame, che poi la Commissione di concorso impiegherà per stabilire i punteggi dell'esame.**

Il bando prevede due graduatorie distinte, una per l'assegnazione delle 2 licenze ordinarie ed un'altra per l'assegnazione della licenza vincolata a un veicolo per PMR, con varie combinazioni di obbligo nei confronti dei vincitori. L'esperienza di altri concorsi dimostra invece che risulta più efficace la previsione di un'unica graduatoria, dove ogni candidato abbia espresso in via preventiva l'ordine di preferenza per le tipologie di licenza messe a concorso; in tal modo, seguendo l'ordine di graduatoria, a ciascuno viene assegnata la tipologia di licenza preferita³. Pertanto, **è opportuno ridefinire i criteri di assegnazione della licenza PMR.**

Infine, si rileva che né il Regolamento né il bando stabiliscono la durata di validità della graduatoria finale del concorso; inoltre, l'art. 5, lett. f), del bando demanda l'approvazione di questa graduatoria alla Commissione di concorso sebbene l'art. 12, comma 1, del Regolamento assegna tale competenza al Responsabile del settore comunale competente su proposta della Commissione di concorso; pertanto, **è necessario indicare correttamente nel bando l'organo competente all'approvazione della graduatoria;** inoltre, **è opportuno indicare nel bando la durata di validità della graduatoria e le cause di decadenza dalla graduatoria stessa** (es.: rinuncia all'assegnazione della licenza).

II.2 Sistema tariffario

II.2.1 Determinazione delle tariffe

Il sistema tariffario che il Comune intende adottare consta di tariffe a consumo (a base multipla) ed una *tariffa sharing*.

Per quanto riguarda le tariffe a consumo, la Tab. 1 riporta la struttura tariffaria proposta dal Comune.

Tabella 1 – Tariffe a base multipla: importi proposti dal Comune

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffe proposte
Scatto iniziale (feriale)	5,00 €
Scatto iniziale (festivo)	6,00 €
Corsa minima	7,00 €
Tariffa chilometrica (urbana)	1,50 €/km
Tariffa chilometrica (extraurbana)	1,70 €/km
Sosta oraria	20,00 €/h
Supplemento notturno (ore 22:00-6:00)	3,00 €
Supplemento festivo	2,00 €
Supplemento passeggeri oltre il 4 ^a	1,00 €/cad
Supplemento bagagli	1,00 €/cad
Supplemento cani (grossa taglia)	2,00 €/cad

³ È ovvio che, se tra le preferenze espresse da un candidato non risulta inclusa la licenza PMR, quel candidato non viene tenuto in considerazione per l'assegnazione di questa tipologia di licenza.

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffe proposte
Supplemento neve	2,00 €

Preliminarmente, si rileva che il sistema tariffario risulta simile a quello di altri comuni di modeste dimensioni della medesima zona geografica sicché, pur in assenza di evidenze quantitative sulla correlazione ai costi di produzione del servizio, si ritiene accettabile con qualche aggiustamento.

La descrizione della struttura tariffaria che si evince dalla documentazione trasmessa dal Comune non consente ai futuri utenti un'oggettiva e trasparente conoscenza di tutti i parametri di funzionamento del tassametro. Infatti, non sono indicate le seguenti informazioni:

- la velocità sotto la quale la tariffazione avviene su base oraria e sopra la quale avviene su base chilometrica (es.: il valore tipico è 20 km/h);
- la frequenza degli scatti, sia nella tariffazione su base chilometrica (es.: 1 scatto ogni 100 m) sia nella tariffazione su base oraria (es.: 1 scatto ogni minuto).

Pertanto, **è necessario l'inserimento delle informazioni mancanti nella descrizione della struttura del sistema tariffario contenuta nell'Atto di approvazione delle tariffe e, conseguentemente, nel Tariffario.**

Inoltre, rilevano le considerazioni seguenti.

- Il Regolamento non specifica che il tassametro deve avere posizione ben visibile all'utente; pertanto, **è necessario modificare l'art. 26 del Regolamento in tal senso.**
- Lo scatto iniziale viene stabilito in 5,00 € nei giorni feriali e 6,00 € nei giorni festivi; separatamente, il sistema tariffario prevede un supplemento notturno di 3,00 € ed un supplemento festivo di 2,00 €. Tale articolazione comporta che, prima ancora che il taxi abbia effettivamente iniziato la corsa, l'utente verrebbe gravato di 8,00 € nei servizi festivi diurni, di 8,00 € nei servizi notturni feriali e di 11,00 € nei servizi notturni festivi: valori perfino più alti della corsa minima, che è ipotizzata pari a 7,00 €. È evidente l'incoerenza del sistema, oltre che la sua suscettibilità di produrre un eccessivo aggravio di spesa per l'utente. Anzitutto, è ingiustificato differenziare lo scatto iniziale tra servizi feriali e festivi quando è previsto un supplemento festivo; in secondo luogo, la cumulabilità dei supplementi notturno e festivo appare giustificabile solo laddove il servizio sia garantito da meno di 3 tassisti perché in tal caso una chiamata festiva notturna si configura effettivamente come un aggravio lavorativo. Nel caso presente, **è opportuno adottare un unico valore per l'importo dello scatto iniziale (v. *infra*) e precisare che i supplementi notturno e festivo non sono cumulabili.**
- L'importo in termini assoluti dello scatto iniziale appare troppo elevato: secondo i dati in possesso dell'Autorità e pubblicati sul Portale Dati del proprio sito internet⁴, il valore mediano di questa voce tariffaria risulta 3,50 €; dunque, **è opportuno ridurre l'importo dello scatto iniziale.**
- Tra le avvertenze del Tariffario, compaiono le seguenti indicazioni: (a) «*Ai residenti non saranno applicati i supplementi alle corse*»; (b) «*La maggiorazione tariffaria notturna indicata tra i supplementi non viene applicata per: donne sole, bambini e portatori di handicap*». L'applicazione delle citate agevolazioni comporta alcune criticità operative connesse all'accertamento dello *status*

⁴ <https://bdt.autorita-trasporti.it/rapporto/servizi-non-di-linea-strada/>.

da cui esse derivano e alla compiuta perimetrazione dello stesso⁵ (a tal proposito, il punto 61 delle Linee guida fornisce le principali tipologie di soggetti “fragili”). Al fine di una corretta e trasparente applicazione delle agevolazioni, dunque, **è opportuno indicare solo l’entità dello sconto in percentuale e le categorie dei beneficiari.**

II.2.2 Tariffe fisse, predeterminate, *sharing*

Il sistema tariffario proposto non comprende tariffe fisse o predeterminate, come previsto invece dall’art. 25, comma 7, del Regolamento. Queste tariffe, espressamente richiamate dall’art. 37, comma 2, lett. m), n. 3, del d.l. 201/2011, definendo un importo prestabilito, onnicomprensivo e invariabile per determinati percorsi, garantiscono una maggiore trasparenza del prezzo del servizio e rappresentano, pertanto, un elemento di maggior tutela del passeggero. Pertanto, **è opportuno che il Comune introduca tariffe predeterminate su specifici tragitti di particolare interesse per gli utenti**, impiegando la metodologia prevista dai punti 65-70 delle Linee guida per la definizione delle relative tariffe.

Il sistema tariffario comprende anche una *tariffa sharing*, che si applica per il «*Taxi collettivo da un unico punto di partenza verso unica destinazione minimo 3 persone*»; nel Tariffario viene indicato che «*ogni persona paga l’importo visualizzato sul tassametro che corrisponde al 40% della corsa*». Pare utile evidenziare che il tassametro indica sempre il prezzo finale della corsa e che le *tariffe sharing* andrebbero definite “*in maniera tale da consentire, rispetto alla corsa ordinaria, un risparmio per l’utente e, contestualmente, una remunerazione più vantaggiosa per il tassista*” (punto 72 delle Linee guida). L’attuale previsione, che comporta l’applicazione di una quota fissa per ciascun passeggero prescindendo dal loro numero, non risulterebbe attrattiva per gli utenti. Per i servizi con autovetture fino a 5 posti, l’approccio più diffuso consiste nel corrispondere il 120% dell’importo a tassametro mediante quote unitarie inversamente proporzionali al numero dei passeggeri (ad esempio, nel caso di 3 passeggeri, ciascuno di essi pagherebbe il 40% del prezzo indicato dal tassametro). Dunque, per favorire la diffusione di questa modalità di servizio, **è opportuno modificare la formulazione della *tariffa sharing*.**

II.2.3 Tariffario

Riguardo al Tariffario, ovvero lo strumento con cui si comunicano al pubblico le tariffe del servizio taxi, le Linee guida forniscono una serie di indicazioni utili ad assicurare la trasparenza verso gli utenti del servizio.

Il parere n. 20/2025 richiedeva di indicare nel Regolamento la descrizione dei contenuti del Tariffario, in accordo ai punti da 52 a 57 delle Linee guida. Il comma 2 dell’art. 25 del Regolamento fornisce alcune indicazioni in proposito, insufficienti però affinché l’informazione agli utenti sia completa. In particolare, manca la previsione che il Tariffario riporti il prezzo della corsa standard; pertanto, anzitutto **è necessario modificare l’art. 25 del Regolamento prevedendo che il Tariffario riporti il prezzo della corsa standard.**

Inoltre, si rileva che il Regolamento menziona per 4 volte (art. 16, comma 1, lett. i), punto c) – art. 21, comma 3 – art. 24, comma 5 – art. 25, comma 2) la previsione di esporre, in posizione ben visibile nell’autovettura, i recapiti dell’ufficio comunale a cui indirizzare eventuali reclami; anche riguardo alla pubblicazione sul sito

⁵ Nel caso della prima avvertenza, l’utente, ancorché sia residente nel comune, potrebbe non voler fornire tale informazione al tassista; nel caso della seconda, è opinabile se due donne a passeggio di notte vadano considerate “donne sole”.

internet del Comune si rilevano ripetuti richiami nel Regolamento (art. 25, comma 2 – art. 25, comma 11 – art. 29, comma 5 – art. 40, comma 1), ancorché non coordinati tra loro. Pertanto, **è necessario che le indicazioni sulla trasparenza contenute nel Regolamento trovino attuazione nella stesura del Tariffario e che tutte le informazioni relative al settore (il Regolamento, il Tariffario, le disposizioni sui turni, la Carta della qualità, i recapiti dell'Ufficio reclami) vengano pubblicate assieme, in un'apposita sezione dedicata ai taxi del sito internet istituzionale del Comune.**

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

Torino, 19 marzo 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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