

Parere al Comune di Falconara Marittima sull'adeguamento del 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 17 aprile 2026

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Falconara Marittima (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 8006 del 12/02/2026 (acquisita al prot. ART n. 9963/2026 il 13/02/2026), la richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011, con riferimento all'adeguamento del sistema tariffario;
- il Comune, ad integrazione della richiesta di parere, ha trasmesso, con nota prot. n. 12694 del 09/03/2026 (acquisita al prot. ART n. 15100/2026 in pari data), il vigente "*Regolamento comunale per l'esercizio del servizio taxi e auto da noleggio con conducente*" (di seguito: Regolamento), approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 8 del 29/01/2002, analizzato limitatamente alle parti in cui costituisce presupposto dell'adeguamento tariffario oggetto della 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] 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 deli Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi».

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 all'adeguamento delle tariffe.

Preliminarmente, si osserva che il vigente Regolamento, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 8 del 29/01/2002, non tiene conto dell'evoluzione normativa degli ultimi due decenni e delle indicazioni fornite dall'Autorità con le Linee guida e con l'attività consultiva di cui al sopra citato art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011. Dunque, **è opportuno effettuare quanto prima l'aggiornamento del Regolamento, previa richiesta di parere all'Autorità per l'adeguamento ai principi di cui alla norma sopra citata.**

II.1 Informazioni di contesto

Anzitutto occorre evidenziare che nei territori del comune di Falconara Marittima e del comune di Chiaravalle ricade il sedime dell'aeroporto internazionale "Raffaello Sanzio", scalo di riferimento della città di Ancona.

L'art. 15 della L.R. Marche n. 10/1998 così recita: «1. Il servizio di taxi nell'ambito aeroportuale è disciplinato con apposito regolamento, redatto d'intesa, dal Comune capoluogo di regione, dal Comune capoluogo di provincia, territorialmente interessato, nonché dal Comune o dai Comuni nel cui ambito territoriale ricade l'aeroporto. 2. I Comuni con il regolamento di cui al comma 1 disciplinano le tariffe, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio, ivi compresa la fissazione del numero massimo di licenze che ciascun Comune può rilasciare proporzionalmente al bacino di utenza aeroportuale. 3. Il regolamento, di cui al comma 1, viene approvato entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Decorso inutilmente tale termine provvede il Presidente della Giunta regionale, sentita la Commissione consultiva di cui all'articolo 2.»¹.

Nel 2004, a seguito del perfezionamento dell'intesa prevista dalla norma sopracitata, i Comuni di Ancona, Falconara Marittima e Chiaravalle approvavano il *Regolamento Servizio Taxi in Area Aeroportuale Aeroporto Ancona-Falconara M.ma "R. Sanzio"* (in seguito anche: Regolamento d'intesa). In base all'art. 2 del Regolamento d'intesa, il servizio taxi presso lo scalo aeroportuale poteva essere esercitato dai titolari delle licenze taxi rilasciate dai suddetti Comuni² e, in base all'art. 3 dello stesso Regolamento d'intesa, a fronte di tariffe «uniformi per i Comuni interessati, tenendo conto di alcune tratte fisse [...] determinate annualmente [...] sulla base della media degli indici ISTAT mensili dell'anno precedente».

L'ultimo adeguamento tariffario noto risulta avvenuto su iniziativa del Comune di Ancona che, peraltro senza la preventiva richiesta di parere a questa Autorità, con la DGC n. 50 del 08/02/2024 ha provveduto ("salvo approvazione da parte degli altri Comuni interessati") all'aggiornamento delle tariffe taxi anche per l'ambito aeroportuale (risalenti al 2016); il medesimo adeguamento è stato recepito dal Comune di Chiaravalle con la DGC n. 15 del 15/02/2024. Notizie di stampa dell'epoca riferiscono che il Comune di Falconara Marittima decise di non allineare le proprie tariffe a quelle di Ancona e Chiaravalle³.

All'inizio del 2025 il Regolamento d'intesa è stato revocato dai tre Comuni interessati⁴, a seguito della segnalazione AS2033 del 09/08/2024 inviata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (di seguito: AGCM). In tale atto l'AGCM aveva evidenziato l'effetto distorsivo della concorrenza prodotto dalla disciplina regolamentare, nella misura in cui circoscriveva l'ambito di azione per gli operatori del servizio taxi e non teneva in adeguata considerazione i principali nodi trasportistici del territorio⁵. Ad oggi, non si ha

¹ Incidentalmente, si osserva che l'art. 2 della L.R. Marche n. 10/1998 relativo alla Commissione consultiva regionale risulta abrogato e che tale organo non è mai stato istituito.

² Il presidio di taxi in aeroporto risultava costituito da 10 autovetture, di cui: 2 taxi di Ancona, 7 taxi di Falconara Marittima e 1 taxi di Chiaravalle.

³ <https://www.ilrestodelcarlino.it/ancona/cronaca/taxi-dal-sanzio-arriva-lo-stop-agli-aumenti-759fde38>

⁴ Il Comune di Chiaravalle ha provveduto con la DCC n. 7 del 06/03/2025; il Comune di Ancona ha provveduto con la DCC n. 37 del 27/03/2025; il Comune di Falconara Marittima ha provveduto con la DCC n. 40 del 28/04/2025.

⁵ L'AGCM stigmatizzava, in particolare, la «disparità di trattamento tra i vettori taxi licenziatari del comune di Ancona rispetto a quelli licenziatari dei comuni di Falconara e Chiaravalle per assenza della c.d. reciprocità di carico», rilevando che, nel caso di

notizia di nuovi provvedimenti emanati al riguardo. Sul tema questa Autorità ha ricevuto alcune segnalazioni⁶, con le quali i tassisti di Falconara Marittima lamentano nei confronti degli enti competenti il vuoto di regolamentazione generato dalla suddetta revoca, che *inter alia* fa venir meno l'obbligo dell'omogeneità tariffaria prevista nella previgente disciplina, e sollecitano, sulla scorta delle osservazioni dell'AGCM, l'assunzione di iniziative dirette ad ampliare l'ambito operativo del servizio taxi.

Si osserva come l'attuale assenza di una regolamentazione del servizio taxi nell'ambito aeroportuale produce la conseguenza che i taxi dei tre comuni interessati operino presso l'aeroporto con tariffe differenti, sicché l'utente si trova a pagare importi diversi per uno stesso tragitto a seconda che utilizzi un taxi di Falconara Marittima o di uno degli altri due comuni.

Al fine di superare le suddette criticità, si invita il Comune a intraprendere ogni possibile iniziativa tesa ad addivenire al più presto a una nuova disciplina regolamentare del servizio taxi nell'ambito aeroportuale ai sensi dell'art. 15 della L.R. Marche n. 10/1998.

II.2 Aggiornamento delle tariffe

Il vigente sistema tariffario taxi di Falconara Marittima consta di tariffe a base multipla e di tariffe predeterminate, approvate con deliberazione della Giunta Comunale n. 230 del 14/09/2010. La Tab. 1 riporta il confronto tra la struttura tariffaria attuale e quella aggiornata proposta dal Comune, limitatamente alle principali componenti tariffarie.

Tabella 1 – Confronto tra tariffe vigenti e tariffe proposte (elaborazione ART su dati forniti dal Comune)

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffe vigenti	Tariffe proposte	Variazione
Spostamento (costo primo scatto) ⁷ (€)	2,15	2,69	+25,1%
Spostamento minimo ⁸ (diurno) (€)	6,00	7,55	+25,8%
Tariffa chilometrica (€/km)	1,32	1,59	+20,5%
Sosta oraria (€/h)	16,42	19,90	+21,2%
Supplemento festivo (€)	0,91	1,09	+19,8%
Supplemento bagagli (€/cad)	0,62	0,90	+45,2%
Supplemento colli di grandi dimensioni (€/cad)	0,68	1,05	+54,4%
Supplemento animali (€/cad)	0,52	1,00	+92,3%
Supplemento notturno (dalle 22:00 alle 06:00)	30%	30%	-
Supplemento guida disagiata (neve, nebbia...)	50%	50%	-

Si osserva che, per il periodo da settembre 2010 a febbraio 2026 (ultimo dato disponibile alla data di richiesta del parere), la variazione ISTAT dell'indice FOI dei prezzi al consumo (senza tabacchi) è stata del +31%. Nella

prelevamento di utenti presso l'aeroporto Raffaello Sanzio e di trasporto all'interno del comune di Ancona, «i licenziatari taxi dei comuni di Falconara e Chiaravalle devono sottostare all'obbligo di rientrare nel proprio comune o all'aeroporto stesso privi di utenti a bordo, a differenza dei licenziatari del comune di Ancona che possono invece prelevare utenti ovunque diretti».

⁶ Note acquisite rispettivamente al prot. ART n. 38677 del 17/04/2025, al prot. ART n. 13401 del 02/03/2026 e al prot. ART n. 19379 del 30/03/2026.

⁷ La denominazione usualmente adoperata per questa voce tariffaria è "scatto bandiera" (o anche "scatto alla partenza").

⁸ La denominazione usualmente adoperata per questa voce tariffaria è "corsa minima".

proposta di aggiornamento del Comune, tutte le componenti tariffarie, con l'eccezione di alcuni supplementi che, in quanto di modesta entità, non sono comunque in grado di incidere in maniera rilevante sul prezzo finale delle corse, subiscono incrementi percentuali inferiori alla variazione ISTAT del periodo.

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

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

Corsa standard	Prezzo con tariffe vigenti	Prezzo con tariffe aggiornate	Variazione
5 km + 5'	10,12 €	12,30 €	+21,5%

Gli aumenti relativi alle singole voci tariffarie comportano per il prezzo della corsa standard un aumento in linea con la rivalutazione ISTAT-FOI, cosicché l'adeguamento tariffario appare sostenibile per l'utenza.

Con riguardo alla struttura tariffaria, la descrizione contenuta nella documentazione trasmessa dal Comune non consente agli 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;
- 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.**

Si evidenzia che il punto 60 delle Linee guida prevede che le tariffe siano soggette ad aggiornamento periodico con frequenza «*di norma pari a cinque anni e comunque individuata tenendo conto della necessità di garantire il principio di accessibilità del servizio taxi*». Perciò, in considerazione del principio stabilito nelle Linee guida, **è opportuno che l'Atto di approvazione delle tariffe riporti l'indicazione che il prossimo adeguamento tariffario avverrà tra cinque anni, salvo mutamenti significativi del quadro macroeconomico e fatta salva l'auspicata sopravvenienza della nuova disciplina regolamentare del taxi nell'ambito aeroportuale, come già sopra osservato.**

Inoltre, rilevano le considerazioni seguenti.

- Lo "spostamento minimo" (ossia la "corsa minima") è l'importo minimo da pagare al tassista qualora, al termine della corsa, il prezzo calcolato dal tassametro con le tariffe a consumo risulti inferiore a tale valore. Detto importo costituisce di fatto un limite alla fruizione del servizio pubblico di taxi da parte degli utenti economicamente più deboli e pertanto deve essere adeguatamente ponderato con i principi di ragionevolezza e proporzionalità. **È necessario che l'importo della corsa minima venga fissato in maniera tale da non vanificare la determinazione del prezzo in base alle tariffe a consumo** (ad esempio, l'importo della corsa minima andrebbe stabilita in misura non superiore al 50% del prezzo della corsa standard).
- La corsa minima è attualmente prevista solo per le corse diurne. L'esenzione dalla corsa minima in

orari notturno e nei giorni festivi è un aspetto di favore per gli utenti, ma non ha fondamento economico: infatti, la corsa minima non è una voce di costruzione del prezzo della corsa ma soltanto una soglia che evita ai tassisti di svolgere servizi a remunerazione troppo bassa. Dunque, si invita il Comune a valutare di espungere la limitazione sull'applicabilità della corsa minima ai servizi diurni, qualora ciò sia utile a favorire l'adozione di un importo della corsa minima in linea con le indicazioni di cui al punto 1).

- 3) In ottemperanza all'art. 13, comma 2, della legge 21/1992 è **necessario introdurre una tariffa extraurbana a base chilometrica, da applicare a tutti i servizi che si estendono oltre i confini del territorio comunale.**

Infine, allo scopo di poter valutare la rispondenza dell'offerta di servizio (che attualmente consta di 10 licenze taxi) alle effettive esigenze di mobilità nel territorio di competenza, nonché l'adeguatezza del sistema tariffario adottato, requisito ineludibile per un servizio pubblico, è **necessario che il Comune attivi un sistema di monitoraggio sistematico dei dati di domanda e di offerta del servizio taxi** (punti 32-33 delle Linee guida).

II.3 Tariffe fisse, predeterminate, *sharing*

Il sistema tariffario vigente del Comune comprende anche 4 tariffe fisse che riguardano i principali collegamenti relativi all'aeroporto "Raffaello Sanzio" (precisamente con: Stazione ferroviaria di Falconara Marittima; Stazione ferroviaria di Ancona; Ancona centro/porto; Ancona Viale/Passetto), approvate con la già citata deliberazione della Giunta Comunale n. 230 del 14/09/2010. Ad esse, il Comune vorrebbe aggiungere due ulteriori relazioni tra l'aeroporto e due ospedali del capoluogo, già presenti nei sistemi tariffari di Ancona e Chiaravalle approvati nel 2024.

Riguardo alla tariffa predeterminata relativa al collegamento tra l'aeroporto e la stazione ferroviaria di Falconara Marittima (il cui tragitto, a differenza delle altre relazioni, si sviluppa interamente entro il territorio comunale) si rileva che, nella proposta del Comune, il relativo importo passerebbe da 13,50 € a 18,00 € (aumento di +33,3%)⁹. Trattandosi di una distanza di circa 6 km, il prezzo della corsa con le tariffe a consumo rivalutate è stimabile in 15,00 €. Pertanto, la tariffa predeterminata come risultante dall'adeguamento proposto, non costituisce un elemento di maggior tutela per gli utenti, e pertanto è **necessario che le tariffe predeterminate risultino più convenienti del prezzo calcolato a tassometro con le tariffe a consumo** (punto 67 delle Linee guida).

Poiché anche i Tariffari taxi di Ancona e Chiaravalle prevedono tariffe predeterminate per i servizi relativi all'ambito aeroportuale, in mancanza di chiari elementi distintivi tra gli operatori dei tre comuni interessati, la previsione, per le medesime destinazioni, di tariffe diverse applicate dai taxi di Falconara Marittima genera effetti discriminatori per gli utenti che decidono di prendere un taxi all'aeroporto.

Pertanto, **nelle more dell'emanazione del regolamento di cui all'art. 15 della L.R. Marche n. 10/1998, è necessario che, per ragioni di trasparenza, il servizio taxi di Falconara Marittima risulti ben distinguibile da quello degli altri due comuni** (ad esempio, mediante l'esposizione dei diversi tariffari sulle paline degli stalli dei taxi e l'indicazione del Comune di appartenenza sulle autovetture taxi).

Infine, pare utile rammentare che il prezzo del servizio taxi è sempre da intendersi già comprensivo del

⁹ Si osserva che nel vigente Tariffario taxi di Ancona e Chiaravalle questa tariffa è stabilita in 17,00 €.

“ritorno a vuoto” del veicolo, perché l’utilizzo più consueto consiste nel trasportare il passeggero da un punto di partenza ad un punto di arrivo diverso da quello di partenza, risultando residuali i servizi di andata e ritorno dal medesimo luogo. Nel caso specifico, la tariffa predeterminata già ricomprende il ritorno a vuoto del taxi¹⁰ presso il posteggio assegnato per il turno quotidiano di servizio.

II.4 Tariffario

Riguardo al Tariffario, ovvero lo strumento con cui si comunicano al pubblico le tariffe del servizio taxi, le Linee guida forniscono una serie di indicazioni utili ad aumentare la trasparenza verso gli utenti del servizio. In particolare, **è necessario che il Tariffario venga reso disponibile anche in lingua inglese** (punto 56 delle Linee guida).

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

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

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

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

Torino, 17 aprile 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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

¹⁰ Se ciò non accade, allora c’è un problema di correlazione delle tariffe ai costi di produzione del servizio, che il Comune deve risolvere per rendere economicamente remunerativo il servizio taxi.