

Parere al Comune di La Spezia 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 13 maggio 2026

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di La Spezia (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 153791 del 03/11/2025 (acquisita al prot. ART n. 89423/2025 del 03/11/2025), 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 *"Regolamento per la gestione del servizio pubblico non di linea - Taxi"*;
- con nota prot. n. 160368 del 14/11/2025 (acquisita al prot. ART n. 92680/2025 del 14/11/2025), il Comune ha richiesto una sospensione del procedimento di rilascio del parere allo scopo di poter effettuare un supplemento di istruttoria;
- con nota prot. n. 28044 del 21/02/2026 (acquisita al prot. ART n. 11874/2026 del 23/02/2026), il Comune ha inviato una nuova versione dello schema di Regolamento (file *"Regolamento taxi NCC def 30 ottobre 2025.pdf"*), di seguito: *"Regolamento"*, chiedendo la riattivazione dell'istruttoria finalizzata al rilascio del parere dell'Autorità;

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

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 e segnatamente su:

- 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. 19 dello schema di Regolamento riporta le dimensioni del contingente dei servizi taxi e NCC; lo stesso articolo prevede la possibilità per il Comune di ampliare il contingente numerico, previa analisi della domanda e dell'offerta di servizio attraverso un *set* di indicatori (popolazione, spostamenti per cura, studio o lavoro, movimenti da/per nodi di trasporto, ecc.). Per completezza, è **opportuno inserire nel Regolamento una descrizione della metodologia attraverso la quale tradurre i dati degli indicatori nel numero di licenze necessarie a soddisfare la domanda di servizio taxi**. Inoltre, è **necessario indicare nell'art. 19 del Regolamento il numero minimo di autovetture taxi che devono essere idonee al trasporto di disabili incarrozzati**, da determinare e aggiornare periodicamente in base a indagini e monitoraggi sulle esigenze di mobilità di questa tipologia di utenza (seguendo le indicazioni fornite al punto 25 delle Linee guida, con le attuali dimensioni del contingente tale numero non dovrebbe essere inferiore a 3 taxi).

L'art. 22, comma 5, dello schema di Regolamento prevede che le licenze taxi di nuovo rilascio siano vincolate all'impiego di autovetture idonee al trasporto di persone con disabilità grave. Questa previsione, con riguardo alle caratteristiche dei veicoli con cui svolgere il servizio, sembra estendersi a tutti i futuri tassisti. In considerazione dei maggiori costi correlati alle vetture appositamente attrezzate per il trasporto delle persone con disabilità grave, che si ripeterebbero ad ogni sostituzione del veicolo, è **opportuno modificare l'art. 22, comma 5, del Regolamento sostituendo il vincolo generalizzato per tutti i nuovi licenziatari, relativo all'impiego di veicoli idonei al trasporto di disabili incarrozzati, con la previsione che ogni bando di concorso riporti la quota di licenze da rilasciare soggette a tale vincolo**. Qualora la modifica suggerita venisse accolta, l'art. 30, comma 4, del Regolamento andrebbe riformulato in modo da coordinarsi con essa.

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

L'art. 9, comma 3, dello schema di Regolamento prevede la validità illimitata delle licenze taxi e autorizzazioni NCC senza obblighi di "vidimazione annuale", «fatte salve le verifiche tecniche sugli automezzi»; tale previsione risulta incompleta perché non include le verifiche sui conducenti, perciò è **necessario che l'art. 9 del Regolamento preveda anche il controllo periodico finalizzato a verificare il mantenimento dei requisiti richiesti ai titolari delle licenze taxi e autorizzazioni NCC**.

L'art. 13, comma 6, dello schema di Regolamento, trattando della sostituzione alla guida, consente al titolare della licenza di avvalersi della collaborazione di familiari per lo svolgimento del servizio. Al riguardo si evidenzia che, giusta l'art. 10, comma 4, della legge 21/1992, detta collaborazione può essere prestata solo da familiari iscritti nel ruolo dei conducenti, nonché in conformità all'art. 230-bis cod. civ. Quest'ultima norma si applica anche alle unioni civili, e tra i familiari deve annoverarsi anche il convivente di fatto (Corte Cost., sentenza n. 148/2024). Dunque, è **necessario modificare l'art. 13 del Regolamento per allinearne il contenuto alla normativa vigente sulla collaborazione dei familiari**. Infine, si ritiene che il tema delle turnazioni integrative troverebbe migliore collocazione nell'art. 25, in cui viene specificamente trattato

l'argomento dei turni di servizio, invece che nell'art 13.

L'art. 14 dello schema di Regolamento è rubricato "*Periodi di aspettativa*" e consente l'astensione del tassista dal lavoro per la durata massima di 180 giorni in un anno e 360 giorni nell'arco di un quinquennio. Al fine di garantire la continuità del servizio, **è necessario integrare l'art. 14 con la previsione che, durante l'assenza, il titolare della licenza sia sostituito alla guida in conformità all'art. 10 della legge 21/1992.**

L'art. 20 dello schema di Regolamento riporta la possibilità per il Comune di rilasciare licenze "aggiuntive" ai sensi dell'art. 3, comma 1, del d.l. 104/2023, per fronteggiare situazioni straordinarie di incremento della domanda; queste licenze hanno una durata non superiore a ventiquattro mesi (proroga inclusa) e sono destinate ai soggetti già titolari di licenza. La suddetta previsione legislativa consente tale facoltà «*nelle more della ricognizione dei dati riguardanti la consistenza dei titoli abilitativi relativi agli autoservizi pubblici non di linea*» connessa con il RENT, il quale è oggi pienamente in vigore. In disparte l'applicabilità, allo stato, della disposizione di cui all'art. 3, comma 1, del d.l. 104/2023, si ritiene che, qualora l'attività di monitoraggio del servizio – prevista dall'art. 51 dello schema di Regolamento – rivelasse carenze di offerta a carattere ricorrente concentrate in determinati periodi dell'anno (ad esempio, connesse alla stagionalità dei flussi turistici), sia possibile il rilascio mediante concorso pubblico di licenze stagionali aventi attivazione circoscritta a specifici periodi ma durata illimitata. Conseguentemente, **è opportuno integrare l'art. 20 del Regolamento prevedendo la possibilità di rilascio di licenze stagionali a carattere stabile, previa acquisizione del parere preventivo dell'Autorità.**

L'art. 21, comma 10, lett. c), dello schema di Regolamento definisce direttamente i punteggi da assegnare ai titoli valutabili in sede di concorso per il rilascio delle licenze taxi; tuttavia, questa scelta obbligherebbe a modificare la fonte regolamentare ogni volta che risultasse essenziale, ai fini del concorso, calibrare diversamente la valutazione dei titoli. Pertanto, **è opportuno modificare l'art. 21, comma 10, del Regolamento demandando al bando di concorso la specificazione dei punteggi per i titoli;** in ogni caso, indipendentemente dalla decisione che assumerà il Comune riguardo alla raccomandazione precedente, **è necessario stabilire nell'art. 21, comma 10, che il punteggio attribuibile per i familiari a carico deve essere contenuto entro limiti tali da non prevalere sul punteggio per l'esperienza lavorativa,** in modo da preservare l'interesse primario a selezionare gli operatori più qualificati per lo svolgimento del servizio pubblico. Inoltre, il comma 11 del medesimo art. 21 prevede come titolo preferenziale per il rilascio della licenza taxi «*l'aver esercitato servizio di taxi in qualità di sostituto alla guida del titolare della licenza taxi per un periodo di tempo complessivo di almeno sei mesi*». Poiché l'art. 8, comma 4, della legge 21/1992 equipara l'esperienza in ambito taxi a quella in ambito NCC, **è necessario integrare l'art. 21, comma 11, del Regolamento includendo tra i titoli preferenziali anche il servizio pregresso come dipendente di un'impresa di NCC.**

L'art. 30, commi 5 e 6, dello schema di Regolamento tratta delle "licenze" da rilasciare in asserita "ottemperanza" all'art. 6, comma 1, lett. d), del d.l. 223/2006, «*a persona in possesso dei requisiti professionali previsti anche se già titolare di licenza taxi che dichiara di esercitare l'attività di trasporto disabili in forma associata a nome dell'organismo collettivo*». In disparte il fatto che la fonte regolamentare non può introdurre deroghe al divieto normativo di cumulo delle licenze, si osserva che il summenzionato art. 6 del d.l. 223/2006 si limita a legittimare i comuni ad attribuire, preferibilmente ad organismi collettivi, la «*possibilità di utilizzare veicoli sostitutivi ed aggiuntivi per l'espletamento di servizi diretti a specifiche categorie di utenti*» (es.: veicoli di scorta, veicoli attrezzati per il trasporto di disabili incarrozzati, autovetture

fino a 9 posti, ecc.). I corrispondenti titoli autorizzativi non modificano il contingente, non costituiscono licenze ordinarie né speciali e non possono essere convertiti in licenze di esercizio. Pertanto, è **necessario riformulare l'art. 30 del Regolamento senza qualificare come "licenze" i titoli autorizzativi per l'impiego di veicoli sostitutivi e aggiuntivi, operando analogamente sull'art. 37 del Regolamento**, poiché le c.d. auto di scorta ricadono nell'accezione dei veicoli sostitutivi citati dall'art. 6 del d.l. 223/2006.

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

L'art. 31, comma 2, dello schema di Regolamento stabilisce che la tariffa urbana è a base multipla «*con riferimento alla percorrenza, al tempo di permanenza sull'autovettura e ad eventuali servizi supplementari*». In realtà, il prezzo calcolato dal tassametro è composto da una parte proporzionale al tempo quando la velocità di viaggio è inferiore a una certa soglia, e da un'altra parte proporzionale alla distanza percorsa, quando la velocità è superiore alla suddetta soglia. Quindi, è **necessario modificare l'art. 31, comma 2, perché il prezzo del servizio non dipende dalla durata del viaggio** (ossia dal "*tempo di permanenza in vettura*").

L'art. 31, comma 9, dello schema di Regolamento vieta «*la determinazione del corrispettivo direttamente concordata tra l'utente ed il tassista*». Poiché questo divieto non è coerente con quanto correttamente affermato — in piena sintonia col punto 50 delle Linee guida — nel comma 5 dello stesso articolo («*le tariffe non sono da intendersi come importi fissi ma come importi massimi, sicché il prezzo del servizio è liberamente suscettibile di riduzione*»), è **necessario espungere l'art. 31, comma 9, del Regolamento**. Inoltre, è **opportuno indicare nell'art. 31 del Regolamento l'obbligo che il Tariffario venga reso disponibile anche in lingua inglese** (punto 56 delle Linee guida).

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

Poiché l'obsolescenza del parco autovetture circolante incide sul livello di qualità del servizio percepito dall'utente, è **opportuno introdurre nell'art. 34 del Regolamento la previsione di una soglia di vetustà massima dei veicoli da adibire al servizio taxi¹, eventualmente in funzione di più variabili** (es.: anno immatricolazione, chilometraggio, alimentazione).

È opportuno che l'art. 34 del Regolamento includa anche la presenza del sistema di climatizzazione tra le caratteristiche delle autovetture (punto 80 delle Linee guida).

L'art. 52 dello schema di Regolamento tratta della Carta della Qualità, ma fornisce solo declaratorie di principio. **È opportuno esplicitare nell'art. 52 del Regolamento un set di indicatori idonei a misurare gli standard di qualità, sia per 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 le indagini di *customer satisfaction* (punti 78-79 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**

¹ Sempreché mantenuti in uno stato di perfetta efficienza.

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).

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

Torino, 13 maggio 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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