

**Parere al Comune di Orvieto sullo schema di Regolamento e sull'adeguamento tariffario 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 26 maggio 2026

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Orvieto (di seguito, anche: Comune), con nota del 19/02/2026 acquisita al prot. ART n. 11382/2026 in pari data, la richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, in riferimento alla modifica del Regolamento del servizio taxi e all'adeguamento tariffario;
- successivamente alla richiesta di parere è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale il Comune ha integrato la documentazione prodotta, con nota del 27/03/2026 (acquisita al prot. ART n. 19145/2026 in pari data) (di seguito: nota integrativa), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 18/03/2026 (prot. ART n. 17160/20256). La fase interlocutoria ha riguardato i seguenti aspetti:
  - o il provvedimento di approvazione delle tariffe vigenti;
  - o gli elementi utilizzati (in particolare gli indici ISTAT) per l'adeguamento proposto;
  - o il modello del tariffario reso disponibile sulle autovetture;
  - o illustrazione delle valutazioni in merito all'applicazione del principio di orientamento al costo del servizio e sostenibilità delle tariffe richiamati nello schema di Regolamento;
- l'Autorità ha già rilasciato al Comune di Orvieto il Parere n. 7/2026 del 21 gennaio 2026 relativo all'incremento del contingente mediante il rilascio a titolo oneroso di 2 licenze taxi;

esaminato lo schema di Regolamento e la documentazione complessivamente trasmessa dal Comune, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

## **I. Inquadramento giuridico**

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla l. 15 gennaio 1992, n. 21 (Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente alla gestione del servizio; detta legge, per la prestazione del servizio taxi, prevede il rilascio della licenza da parte delle Amministrazioni Comunali attraverso un bando di pubblico concorso (art. 8).

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

Con il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell'ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l'accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso. In particolare, l'art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste “[a]l fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana [...]”. La lett. b) del medesimo articolo 6 consente agli enti competenti di bandire concorsi straordinari, ove la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal comune ad assicurare un livello di offerta adeguato, per il rilascio di nuove licenze ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della citata legge n. 21 del 1992.

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

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

*disciplina di cui alla lettera m)*” sopra riportata (art. 37, comma 2, lett. n).

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

Ulteriori misure *“per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma”* sono previste dall’articolo 3 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136.

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

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

Nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 4 febbraio 2022 è stata pubblicata la Comunicazione della Commissione concernente un trasporto locale di passeggeri su richiesta (taxi e veicoli a noleggio con conducente) ben funzionante e sostenibile, 2022/C 62/01. Con la Comunicazione la Commissione UE ha formulato raccomandazioni relative alla regolamentazione dei servizi di taxi (e NCC), al fine di garantire ai cittadini una mobilità locale adeguata e sicura, migliorare la sostenibilità del settore e promuovere gli obiettivi del *Green Deal* europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Ha inoltre chiarito la necessità che le misure messe in atto dagli Stati membri (compresi sia i governi e i legislatori nazionali sia le autorità regionali e locali) per regolamentare i taxi e i servizi di noleggio con conducente siano conformi alle libertà fondamentali che sono alla base del mercato unico. La Comunicazione, più specificamente, contiene raccomandazioni concernenti, in particolare, l'efficienza del servizio, l'accesso a una mobilità adeguata e la sostenibilità del settore, la sostenibilità ambientale e lo sfruttamento dei vantaggi offerti dalla digitalizzazione.

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

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

## II. Osservazioni dell'Autorità

Alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità esprime le proprie osservazioni sullo schema di Regolamento e sull'adeguamento tariffario, finalizzate a migliorare la qualità e l'efficacia del servizio taxi ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 201/2011, nell'esercizio della propria funzione di verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti.

L'Autorità esprime di seguito le proprie osservazioni suddivise secondo le tematiche di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), numeri da 1 a 4, del d.l. n. 201/2011 e segnatamente su:

1. contingente/incremento del numero di licenze;
2. organizzazione del servizio;
3. struttura tariffaria;
4. qualità di offerta del servizio.

Preliminarmente, si evidenzia come nella rassegna delle norme che disciplinano il servizio taxi (art. 1 dello schema di Regolamento) non sia espressamente citato l'art. 37, comma 2, lettera m) del decreto-legge 201/2011, in base al quale l'Autorità rilascia il presente parere. Si invita pertanto ad inserire il riferimento citato nella voce già presente all'articolo 1, comma 2, dello schema di Regolamento relativa al "*D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni*" e a espungere la successiva voce "*Legge 24 marzo 2012, n. 27 art. 36 (Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività) Regolazione indipendente in materia di trasporti*" che, in quanto si riferisce alla disposizione che ha novellato il suindicato art. 37 del d.l. n. 201/2011, è già ricompreso nelle "*successive modificazioni*" di cui alla voce precedente riferita al medesimo articolo.

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

In relazione alla definizione del contingente l'art. 10 dello schema di Regolamento si limita a prevedere che "*l'Amministrazione Comunale, nell'ambito delle proprie competenze, provvede, previa acquisizione di preventivo parere da parte dell'Autorità, ad adeguare l'organico delle licenze taxi nel rispetto [dei] principi previsti all'art. 37 comma 2 lett. m) del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla L. 22/12/2011, n. 214, e successive modificazioni e integrazioni*" e che "*l'organico delle licenze taxi è fissato in 6 licenze*".

Non si descrivono le modalità attraverso cui l'Amministrazione debba provvedere a stimare il contingente, in particolare riguardo agli elementi da considerare e/o alla metodologia da applicare. Le Linee guida adottate dall'Autorità forniscono in proposito una serie di indicazioni che **si invita il Comune a recepire nello schema di Regolamento con particolare riferimento ai punti 3 e 17 che prevedono una metodologia semplificata per i comuni con meno di 100.000 abitanti, ad esempio, prevedendo il ricorso al metodo comparativo, quanto meno a livello indicativo, con campioni di comuni aventi caratteristiche dimensionali e vocazione produttiva simili (con particolare riferimento alla categoria turistica di appartenenza e alla relativa densità turistica)**, anche sulla base dei dati pubblicati dall'Autorità sul proprio sito web o nell'ambito del Rapporto annuale o dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla ricognizione quantitativa delle iscrizioni al RENT.

Nell'ambito dell'istruttoria conclusasi con il richiamato Parere 7/2026 sull'incremento del contingente rilasciato dall'Autorità al Comune di Orvieto era emerso come l'Amministrazione comunale avesse provveduto ad implementare un sistema di monitoraggio che rileva le chiamate ricevute ed evase/inevase che confluiscono al numero unico comunale. La valutazione periodica dei dati rilevati potrà costituire un valido supporto per la verifica dell'adeguatezza del contingente consentendo di intervenire con tempestività nel caso in cui si riscontrino carenze dell'offerta del servizio. **È necessario, pertanto, che il sistema di monitoraggio previsto dal Comune sia parte integrante della procedura di valutazione dell'efficacia del servizio, prevedendone esplicitamente l'utilizzo all'art. 10 dello schema di Regolamento.**

Lo schema di Regolamento non prevede la possibilità di rilascio di licenze temporanee o stagionali che possono essere utili soprattutto per fronteggiare i picchi di domanda legati ai periodi di alta stagione. I flussi turistici del Comune di Orvieto, peraltro, denotano un significativo livello di stagionalità da aprile a ottobre con un rilevante incremento ed un corrispondente picco degli arrivi nel mese di agosto. **Si invita il Comune a inserire nel Regolamento la previsione della possibilità di rilascio di licenze stagionali o temporanee nel caso in cui gli esiti del monitoraggio effettuato dimostrino una strutturale carenza di offerta non fronteggiabile con gli strumenti organizzativi ordinari quali una diversa declinazione dei turni di servizio o l'attivazione di turni integrativi da assegnare a sostituti alla guida (ove presenti).** Le licenze stagionali o temporanee a tempo indeterminato ma con attivazione limitata a determinati periodi dell'anno, preferibilmente a titolo gratuito o comunque con contributo di ridotta entità considerato che l'impegno economico dei licenziatari potrà essere compensato da un più limitato periodo di attività, potranno essere rilasciate mediante concorso pubblico previa richiesta di parere preventivo all'Autorità ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011.

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

In tema di organizzazione del servizio, l'art. 2 dello schema di Regolamento disciplina la composizione e la modalità di funzionamento della Commissione consultiva. In particolare, il comma 2 prevede la seguente composizione: a) **Presidente** (Sindaco o suo delegato); b) **membri**: i) Il Dirigente del Settore 1 Polizia Locale e Mobilità o suo delegato; ii) tre rappresentanti delle OO.SS. di categoria maggiormente rappresentative; iii) un rappresentante degli esercenti il servizio taxi operanti nel Comune di Orvieto; iv) due rappresentanti delle Associazione degli utenti maggiormente rappresentative. Tale composizione non pare correttamente bilanciata prevedendo che 4 rappresentanti su 7 dei membri siano appannaggio della categoria dei tassisti. In seno alla Commissione consultiva tutte le parti interessate devono trovare un bilanciamento adeguato a consentire un corretto contemperamento degli interessi rappresentati. **È necessario, pertanto, procedere alla riduzione della rappresentanza della categoria dei tassisti oppure all'incremento delle rappresentanze dell'amministrazione e degli utenti.**

Come anticipato nel precedente paragrafo, l'Amministrazione ha previsto un sistema di monitoraggio basato, tra l'altro, sui dati acquisiti mediante il numero unico comunale che costituiscono un'ottima base su cui fondare le valutazioni sulla reale efficacia del servizio, come più volte rimarcato dall'Autorità sia nelle Linee guida, sia nell'ambito dei numerosi pareri rilasciati negli ultimi anni. A tal proposito nel Parere 7/2026 si invitava il Comune ad estendere il monitoraggio anche ai canali di acquisizione della corsa attualmente non presidiati (App di intermediazione e accesso diretto agli stalli) secondo le indicazioni dei punti 32 e 33 delle Linee guida. La disciplina del sistema di monitoraggio è contenuta all'art. 28 e prevede l'accesso

dell'amministrazione ai sistemi di prenotazione utilizzati dai tassisti, la trasmissione annuale dei dati afferenti i servizi svolti dai titolari di licenza, le verifiche sulla corretta applicazione delle tariffe, sull'esposizione a bordo del tariffario e sui dati dei tassimetri prevedendone il mantenimento in memoria dei relativi dati per un periodo non inferiore a 7 giorni. A tali previsioni si aggiungono anche le indagini di *customer satisfaction*. Il sistema previsto dal Comune, considerato il limitato contingente attualmente attivo, appare nel complesso idoneo ad acquisire tutti i dati necessari per la verifica del grado di efficacia del servizio e supportare le decisioni su eventuali azioni correttive da attuare. Tuttavia, si ritiene di suggerire alcuni affinamenti utili per una più efficace gestione. In particolare, **è opportuno valutare la modifica del primo comma del citato art. 28 prevedendo, che l'accesso dell'amministrazione ai "sistemi di prenotazione" utilizzati dai titolari di licenza con riserva di intervento, avverrà nel rispetto della normativa in materia di tutela dei dati personali, con particolare riferimento ai dati degli utenti utilizzatori di tali sistemi. Inoltre, al fine di agevolare l'attività di monitoraggio del servizio è opportuno introdurre un ulteriore comma nel quale si preveda un obbligo di trasmissione dei dati da parte delle piattaforme che gestiscono tali sistemi (che dispongono di dati che non sono nella disponibilità dei titolari di licenza, quali le richieste di servizio inevase) previa anonimizzazione e secondo la granularità ritenuta opportuna dal Comune, corredato da idonee sanzioni in caso di inottemperanza. Riguardo alla trasmissione annuale dei dati da parte dei tassisti, si ritiene necessario prevedere anche specifiche sanzioni per il caso di mancata, incompleta o tardiva trasmissione al fine di rendere effettiva la previsione.** Per il medesimo fine e per consentire l'eventuale verifica da parte dell'Amministrazione sui dati trasmessi e i controlli per eventuali contestazioni da parte degli utenti **si invita a prevedere il mantenimento in memoria dei dati del tassimetro per un periodo ben più lungo rispetto agli attuali 7 giorni.**

All'art. 8, comma 2, si prevede la possibilità che il servizio sia svolto in modalità *sharing*. Si tratta di una modalità che può essere utile, tra l'altro ma non solo, nel caso in cui vi sia una concentrazione della domanda dovuta ad eventi che richiamano un consistente numero di utenti, oppure presso gli *hub* trasportistici (stazioni, aeroporti, ecc.). In tali casi la modalità *sharing* consente di smaltire più rapidamente la domanda di servizio ed evitare disagi agli utenti correlati al prolungarsi dei tempi di attesa, soprattutto in carenza di ulteriori servizi di trasporto pubblico disponibili. Lo schema di Regolamento pur citando tale modalità tra quelle utilizzabili "*per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda*" e stabilendo all'art. 37, comma 3, la possibilità di introduzione di specifiche tariffe, non ne disciplina la relativa modalità di esercizio. **È opportuno che il citato art. 8, comma 2, sia integrato specificando dal punto di vista operativo in che modo il servizio potrà essere fornito in modalità *sharing* prendendo spunto dalle indicazioni delle Linee guida al riguardo (cfr. punti 23, 24) anche riguardo alle tariffe (cfr. punti 71, 72) eventualmente rinviando, per tale ultimo aspetto, ad un successivo atto della Giunta in materia tariffaria.**

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

Il sistema tariffario vigente, approvato con Deliberazione della Giunta comunale n. 24 del 28/02/2012, prevede un diritto fisso di partenza, tariffe chilometrica ed oraria, una tariffa per le corse oltre 8 km, una corsa minima, 5 supplementi: notturno, festivo, passeggeri oltre il 3°, per ogni bagaglio di grandi dimensioni e uno sconto per PMR.

### 3.1 Adeguamento del sistema tariffario

Poiché non c'è evidenza che la quantificazione delle tariffe sia effettivamente avvenuta (in origine) secondo i principi di sostenibilità del prezzo per l'utenza e di correlazione ai costi del servizio richiamati nelle Linee Guida approvate dall'Autorità (punti 48 e 49), è necessario che l'aggiornamento di tutte le componenti tariffarie avvenga senza superare la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI, in base al valore disponibile alla data di effettiva applicazione dell'aggiornamento.

Nel periodo tra febbraio 2012 (ultima modifica tariffaria) e dicembre 2025 (considerato dal Comune quale termine finale del periodo di adeguamento) la variazione ISTAT dei prezzi al consumo in base all'indice FOI generale (senza tabacchi) è stata del **+24,2%**.

La Tabella 1 riporta il confronto tra la struttura tariffaria attualmente vigente e quella derivante dall'adeguamento proposto dal Comune.

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

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffa vigente	Rivalutazione ISTAT (+24,2%)	Tariffa proposta	Variazione % effettiva
Diritto fisso (€)	3,80	4,72	4,70	23,68%
Tariffa chilometrica (€/km)	2,00	2,48	2,45	22,50%
Sosta oraria (€/h)	23,00	28,56	28,57	24,22%
<b>Supplementi:</b>				
Festivo	1,00	1,24	1,25	25,00%
Notturmo	50% (22:00 – 6:00)		50% (21:00 – 7:00)	
Per passeggeri aggiuntivi	0,70 (cad) (oltre il 3°)		30% (oltre il 4°)	
Per ogni collo trasportato (oltre 70x50 cm)	1,00 (cad)	1,24	1,25	25,00%
Neve, ghiaccio nebbia	Non previsto		20%	
Trasporto animali	Non previsto		1,25	
Corsa minima (€)	10	12,42	12,40	24,00%

L'adeguamento tariffario proposto interessa sostanzialmente la totalità delle componenti che costituiscono il sistema tariffario attualmente adottato dal Comune, introducendo al contempo nuovi elementi. Dei nove elementi che andranno a comporre il nuovo tariffario, sette risultano già previsti nella disciplina vigente (diritto fisso; tariffa chilometrica; sosta oraria; supplementi; festivo, notturno, per passeggeri oltre la soglia e per bagagli di grandi dimensioni; corsa minima). Tuttavia, solo cinque di tali elementi mantengono la medesima articolazione rispetto alla precedente configurazione, rendendo possibile una valutazione puntuale dei relativi incrementi, che risultano nel complesso sostanzialmente coerenti con la rivalutazione ISTAT riconoscibile per il periodo di riferimento. I restanti due elementi, invece, sono oggetto di una diversa articolazione nella nuova proposta e, pertanto, non consentono una verifica diretta del rispetto del suddetto limite di rivalutazione, rendendo necessarie alcune specifiche precisazioni.

Prima di valutare tali elementi, tuttavia, è necessario evidenziare che il livello tariffario proposto risulta, in base ai dati rilevati dall'Autorità nell'ambito dell'attività di monitoraggio del settore, tra i più elevati a livello nazionale. Il prezzo della corsa standard calcolato con le tariffe vigenti è 15,71 € mentre con le tariffe proposte

ammonterebbe a 19,33 euro: eseguendo il confronto con il *cluster* di comuni di riferimento per fascia demografica (cioè: 44 comuni con popolazione fino a 30.000 abitanti, dove è presente il servizio taxi), il prezzo medio della corsa standard è 14,95 €. L'elevato importo ottenuto per Orvieto è condizionato prevalentemente dall'alto valore della tariffa chilometrica, già adesso nettamente superiore alla media del *cluster* (2,00 €/km di Orvieto contro 1,57 €/km del *cluster*)<sup>1</sup>. **È pertanto necessario che l'adozione delle nuove tariffe sia oggetto di un'attenta e puntuale valutazione da parte dell'Amministrazione comunale, finalizzata a verificare l'accessibilità economica del servizio per gli utenti.** Tale valutazione risulta particolarmente rilevante con riferimento all'utenza residente, che utilizza il servizio in modo continuativo nel corso dell'intero anno. **L'introduzione delle nuove tariffe dovrà, inoltre, essere approfonditamente esaminata in sede di Commissione consultiva, assicurando il coinvolgimento e la condivisione delle associazioni di consumatori,** previa illustrazione dei criteri adottati per la loro definizione — che ovviamente non possono limitarsi ad un generico richiamo alla mera rivalutazione automatica — nonché degli elementi distintivi relativi alla struttura dei costi del servizio e agli ulteriori fattori che concorrono alla determinazione del livello tariffario rispetto agli altri comuni appartenenti al medesimo *cluster*<sup>2</sup>.

Un'ulteriore criticità attiene all'attuale quantificazione della corsa minima. Tale voce tariffaria rappresenta l'importo minimo dovuto all' esercente il servizio qualora, al termine della corsa, il corrispettivo determinato dal tassometro sulla base delle tariffe a consumo risulti inferiore a detto importo. Essa configura, di fatto, un limite all'effettiva fruizione del servizio pubblico di trasporto non di linea da parte delle fasce di utenza economicamente più deboli e deve pertanto essere valutata alla luce dei principi di ragionevolezza e proporzionalità. In particolare, l'importo della corsa minima dovrebbe essere determinato in modo da non svuotare di contenuto il criterio di determinazione del prezzo fondato sulle tariffe a consumo, evitando che esso assuma una funzione sostanzialmente sostitutiva del meccanismo tariffario ordinario; **a tal fine, appare opportuno che la corsa minima sia fissata in misura contenuta, indicativamente non superiore al 50 per cento del prezzo della corsa standard risultante a seguito della revisione degli elementi che la compongono come sopra illustrato.**

Con riferimento al supplemento notturno, il cui valore percentuale risulta confermato rispetto alla disciplina vigente, si rileva anche in questo caso un ammontare complessivamente eccessivo in raffronto ai valori mediamente riscontrabili nei tariffari applicati da altri enti locali (che si attestano tra il 20-30% nel caso in cui sia stata scelta la maggiorazione percentuale). Inoltre, rispetto all'assetto attuale, è stata modificata la fascia oraria di applicazione del supplemento, che nella configurazione vigente è prevista dalle ore 22:00 alle ore 7:00, mentre nella proposta comunale viene ridefinita dalle ore 21:00 alle ore 6:00.

Sebbene la durata complessiva della fascia di applicazione del supplemento notturno rimanga invariata, l'anticipazione alle ore 21:00 dell'orario considerato notturno, oltre a discostarsi dalle prassi generalmente adottate dai comuni appartenenti al medesimo cluster, determina un aggravio di costo per l'utenza, in particolare nel periodo estivo, in cui la domanda di mobilità nelle ore serali risulta significativamente più elevata rispetto a quella delle prime ore del mattino, almeno con riferimento alla platea di utenti

---

<sup>1</sup> La tariffa chilometrica proposta colloca Orvieto al terzo posto nella classifica nazionale del cluster dietro a Sorrento e Olbia.

<sup>2</sup> Una buona parte dei comuni che compongono il cluster sono comuni ad elevatissima vocazione turistica o sedi *hub* aeroportuali. È infatti evidente che i comuni di così limitate dimensioni in termini di popolazione dispongono del servizio taxi soprattutto per la necessità di soddisfare la domanda turistica. A titolo esemplificativo rientrano nel cluster comuni come: Taormina, Stresa, Cortina d'Ampezzo, Forte dei Marmi, Sorrento, Sirmione, Assisi, San Giovanni Rotondo, Jesolo.

maggiormente propensa al ricorso al servizio taxi.

Peraltro, l'imminente avvio della procedura di assegnazione di due nuove licenze taxi, in relazione alla quale l'Autorità si è espressa con il Parere n. 7/2026, è, infatti, idoneo a garantire un miglior presidio dei turni di servizio anche nelle fasce serali e notturne, con una conseguente riduzione proporzionale dell'onere gravante sui singoli titolari di licenza operanti a regime.

**Alla luce delle considerazioni che precedono, appare pertanto necessario mantenere invariata l'attuale articolazione della fascia oraria di applicazione del supplemento notturno e valutare, al contempo, una riduzione della relativa percentuale, al fine di ricondurla a valori maggiormente coerenti e allineati a quelli ordinariamente adottati dalla generalità dei comuni comparabili, nel rispetto dei principi di equità, ragionevolezza e proporzionalità.** Il mantenimento della fascia oraria notturna tra le 22:00 e le 7:00 appare ancora più rilevante dal momento che le alternative alla mobilità via taxi subiscono generalmente limitazioni proprio nelle ore serali/notturne. Tra gli elementi oggetto di valutazione nella determinazione degli oneri tariffari occorre anche valorizzare le necessità dell'utenza più fragile.

Tra le variazioni strutturali agli elementi tariffari della nuova proposta rispetto al tariffario vigente si rileva infine anche il supplemento passeggeri la cui declinazione è stata modificata da "Per passeggeri oltre il terzo" con un importo di 0,70 euro a "Per passeggeri oltre il quarto" con l'applicazione di una percentuale di incremento sulla tariffa risultante dal tassametro a fine corsa del 30%. La percentuale individuata risulta coerente con l'ordinaria quantificazione di tale supplemento anche in considerazione che l'applicabilità del supplemento a partire dal quinto passeggero corrisponde al caso di utilizzo di auto cd. Mini van per i quali sono ordinariamente previsti supplementi di tale genere.

Non si riscontrano criticità, infine, per l'inserimento dei due nuovi supplementi per la prestazione del servizio in caso di "Neve, ghiaccio o nebbia" e per il trasporto animali, entrambi relativamente ricorrenti nei tariffari taxi attualmente vigenti. Si evidenzia, tuttavia, che come esplicitato nelle Linee guida (e come peraltro previsto dallo stesso schema di Regolamento all'art. 37, comma 2) i supplementi devono essere in numero limitato e corrispondenti ad effettivi incrementi del costo del servizio, condizioni che non parrebbero essere del tutto soddisfatte dai nuovi elementi che si intende inserire. Pertanto, per il futuro, si raccomanda di evitare l'introduzione di ulteriori supplementi anche in considerazione della necessità che le tariffe rispondano ai principi di trasparenza, sanciti, tra l'altro, anche dall'art. 37, comma 2, lett. m), n. 3 del d.l. 201/2011 in termini di "corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori", la cui declinazione trova fondamento anche nella semplicità di lettura del tariffario e quindi nella limitazione delle componenti che rendono particolarmente difficoltoso per gli utenti conoscere anche approssimativamente quale sarà l'ammontare da corrispondere per il servizio richiesto.

Sul tema delle agevolazioni tariffarie il Comune prevede l'applicazione di uno sconto per persone che versano in una situazione di disabilità grave corrispondente ad una riduzione del 20% sulla tariffa risultante a tassametro. **Sul punto si segnala l'opportunità di valutare anche ulteriori scontistiche finalizzate ad agevolare categorie svantaggiate, quali, a titolo esemplificativo, quelle elencate al punto 63 delle Linee guida in modo da ampliare la platea dei beneficiari. Si evidenzia, a riguardo, che il concetto di persona con mobilità ridotta può applicarsi a diversi tipi di disabilità alla quale andrebbe comunque riconosciuta una maggior tutela.**

#### 4. Qualità dell'offerta – art. 37, comma 2, lett. m), n. 4, del d.l. 201/2011

Ai fini di un miglioramento degli aspetti qualitativi del servizio, rilevano anche i requisiti delle autovetture. In proposito l'art. 29, comma 1, lett. g) prevede, in conformità alle più recenti norme di matrice comunitaria e nazionale in materia di mobilità sostenibile, disposizioni c.d. *green* volte ad incentivare e favorire l'utilizzo e la circolazione di veicoli a basso impatto ambientale e la relativa necessità di uniformarsi entro due anni dalla data di approvazione del Regolamento. **Si invita a valutare l'opportunità di integrare la previsione appena citata introducendo una soglia di vetustà massima delle autovetture adibite al servizio taxi, eventualmente differenziandola in funzione di più variabili (es.: anno d'immatricolazione, chilometraggio, tipo alimentazione).**

Nell'ambito delle previsioni regolamentari sul monitoraggio e i controlli il Comune ha previsto anche l'effettuazione annuale di indagini di *customer satisfaction* (cfr. § 2). L'art. 28, comma 1, disciplina correttamente i principi in base ai quali tali indagini devono essere progettate ed eseguite. **A fini di completezza è opportuno che il Regolamento stabilisca che i livelli qualitativi del servizio siano monitorati attraverso specifici indicatori qualitativi, che potranno essere stabiliti da un successivo provvedimento della Giunta comunale, riguardanti sia i veicoli che i conducenti e favorisca l'adozione della carta della qualità del servizio taxi (cfr. punti 78-79 delle Linee guida), nell'ambito della quale siano pubblicizzati i predetti standard e i livelli dei relativi indicatori raggiunti, rilevati periodicamente dal Comune mediante le predette indagini di *customer satisfaction*.**

\*\*\*\*\*

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

Torino, 26 maggio 2026

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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