

Parere al Comune di Cagliari in materia di 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 15 giugno 2026

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Cagliari (di seguito, anche: Comune), con nota prot. 118580 del 21/04/2026 (acquisita al prot. ART n. 28510/2026 del 21/04/2026), la richiesta di parere preventivo ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, in merito alla proposta di adeguamento delle tariffe del servizio taxi;
- oltre alla proposta di adeguamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente “Regolamento Taxi” (di seguito: Regolamento), approvato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 11 del 17/03/2004, limitatamente alle parti in cui costituisce presupposto del sistema tariffario;

esaminata la documentazione trasmessa e ritenuta esaustiva, 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)).

Ulteriori misure «per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma» sono previste dall'art. 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 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 sul sistema tariffario del Comune

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 decreto-legge 201/2011, osserva quanto segue in tema di adeguamento tariffario.

II.1 Adeguamento delle tariffe

Il contingente taxi del Comune consiste in 105 licenze. Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a base multipla e tariffe fisse, approvate con deliberazione della Giunta Comunale n. 6 del 07/02/2017. La Tab. 1 riporta il confronto tra la struttura tariffaria attuale e quella 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	Incremento
Corsa minima	6,00 €	8,00 €	33,3%
Scatto alla partenza	3,00 €	3,50 €	16,7%
Scatto alla partenza su chiamata (percorrenza per arrivo < 5')	1,00 €	2,00 €	100,0%
Scatto alla partenza su chiamata (percorrenza per arrivo > 5')	1,50 €	3,00 €	100,0%

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffe vigenti	Tariffe proposte	Incremento
Tariffa chilometrica urbana (scatto ogni 100 m)	1,10 €/km	1,40 €/km	27,3%
Tariffa chilometrica extraurbana (fino a 15 km)	1,50 €/km	1,70 €/km	13,3%
Tariffa chilometrica extraurbana (oltre 15 km)	1,80 €/km	2,00 €/km	11,1%
Sosta oraria (scatto ogni 1')	25,80 €/h	31,20 €/h	20,9%
Supplemento festivo (diurno)	3,00 €	4,00 €	33,3%
Supplemento notturno (dalle 22:00 alle 07:00)	3,00 €	4,00 €	33,3%
Supplemento passeggeri (4° pax)	2,00 €/pax	2,00 €/pax	0,0%
Supplemento passeggeri oltre il 4°	2,00 €/pax	3,00 €/pax	50,0%
Supplemento bagagli, dopo il 1°	0,50 €/cad	1,00 €/cad	100,0%
Supplemento animali	2,00 €/cad	2,00 €	0,0%

Anzitutto si osserva che il prospetto delle tariffe vigenti, approvato con la citata delibera del 2017, ed il relativo Tariffario (inteso come lo strumento con cui si comunicano al pubblico le tariffe del servizio taxi) presentano le seguenti differenze:

- con riguardo alla tariffa chilometrica (sia urbana che extraurbana), la delibera di approvazione non precisa la frequenza con cui avviene la tariffazione, mentre il Tariffario riporta la frequenza di uno scatto ogni 100 m;
- con riguardo alla tariffa oraria (applicabile alle soste ed alle percorrenze compiute con velocità inferiori a 20 km/h), la delibera di approvazione indica una frequenza di tariffazione di uno scatto ogni minuto, mentre il Tariffario riporta la frequenza di uno scatto ogni 15 secondi;
- con riguardo ai servizi richiesti tramite radiotaxi, la delibera prevede valori dello scatto alla partenza diversi, mentre il Tariffario lascia intendere l'applicazione di una maggiorazione denominata "radiotaxi" (di importo significativo) che si aggiunge al prezzo della corsa;
- con riguardo alla tariffa *sharing* "corsa Poetto", la delibera prevede l'importo fisso di 20 € "fino ad un max di 4 persone", mentre il Tariffario salda questo importo al solo caso di 4 utenti aggiungendo l'avviso che "sino a tre passeggeri varrà l'importo tassametrico".

In particolare, questi ultimi due punti risultano particolarmente critici e saranno oggetto di adeguato approfondimento (*infra*).

Inoltre, la corsa minima urbana viene definita in modo impreciso, sia nella delibera che nel Tariffario, come "importo dovuto per un percorso minimo calcolato sia in base al tempo di percorrenza sia in base ai km percorsi"; in realtà, la corsa minima è l'importo minimo da pagare al tassista (indipendente dal tempo e dalla percorrenza) qualora, al termine della corsa, il prezzo calcolato dal tassametro con le tariffe a consumo risulti inferiore a tale valore.

Le discordanze riscontrate costituiscono un vulnus riguardo l'esatta applicazione delle tariffe da parte dei tassisti; pertanto, è **necessario che il nuovo Tariffario sia perfettamente allineato all'Atto di approvazione delle nuove tariffe.**

II.2 Metodologia di determinazione dell'adeguamento tariffario

Preliminarmente si rileva che il Regolamento non tiene conto degli sviluppi normativi e tecnologici

interventuti negli ultimi anni, di cui si è dato cenno in premessa.

Dunque, è necessario adeguare quanto prima il Regolamento, tenendo conto dei principi di cui all'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011 come declinati nelle Linee guida e previa richiesta di parere all'Autorità.

Ciò premesso si osserva che, per il periodo da febbraio 2017 a marzo 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 +22%. L'adeguamento proposto dal Comune presenta incrementi percentuali superiori alla variazione ISTAT di periodo per alcune componenti, discostandosi perciò dalle prescrizioni sull'aumento massimo previste dal punto 61 delle Linee guida. Poiché non vi è evidenza che la quantificazione delle tariffe sia avvenuta (in passato come adesso) secondo il principio di orientamento ai costi di produzione del servizio, **è necessario che l'aggiornamento di ciascuna componente tariffaria venga effettuato senza superare la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI, in base al valore disponibile alla data di effettiva applicazione dell'aggiornamento.**

Inoltre, visto l'importante bacino di utenza del Comune, in quanto capoluogo di regione e rilevante polo turistico, **è opportuno che, per i prossimi adeguamenti tariffari, l'adeguamento sia correlato oltre che alla rivalutazione ISTAT anche al livello di qualità del servizio** (ad esempio, riconoscendo l'80% dell'adeguamento inflattivo e vincolando il residuo 20% al raggiungimento di specifici obiettivi qualitativi), secondo le previsioni del punto 61 delle Linee guida; in tal caso il Comune dovrebbe individuare preventivamente gli indicatori e i relativi livelli attraverso cui monitorare la qualità del servizio.

Ad ogni modo, è necessario assicurare che anche il prezzo della corsa standard (punto 54 delle Linee guida), calcolato con le tariffe aggiornate, non sia superiore al valore ottenuto applicando la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI al prezzo della corsa standard calcolato con le tariffe vigenti¹.

Occorre quindi una profonda revisione del sistema tariffario, attraverso una semplificazione generale tesa a favorire la comprensibilità da parte degli utenti. A tal proposito rilevano le seguenti considerazioni.

- 1) La corsa minima è una soglia che evita ai tassisti di svolgere servizi a remunerazione troppo bassa. Essa costituisce di fatto un limite alla fruizione del servizio pubblico di taxi da parte degli utenti economicamente più deboli e pertanto deve essere adeguatamente bilanciata con i principi di ragionevolezza e proporzionalità. Per tale ragione, **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 potrebbe essere pari al 50% del prezzo della corsa standard).
- 2) Nella proposta del Comune compare una corsa minima anche per i servizi extraurbani, correlata ad una percorrenza minima di 5 km. Considerato che l'importo di questa voce deve essere indipendente da aspetti come durate o percorrenze minime per le ragioni esposte al p.to 1), conviene ricordare che i servizi extraurbani non sono obbligatori (ex art. 2, comma 2, legge 21/1992) per cui il tassista è libero di concordare col cliente le condizioni per effettuare la prestazione. Pertanto, **è necessario soppressere alla tariffa minima extraurbana.**
- 3) Si osserva che l'orario notturno si estende per 9 ore, dalle 22:00 alle 7:00. Poiché il servizio notturno viene fornito ad un prezzo maggiorato, ricade nell'interesse dell'utenza che la durata del

¹ La corsa standard si basa su un percorso di 5 km con sosta/attesa di 5' effettuata in un giorno feriale da parte di un utente privo di bagagli. Col sistema tariffario vigente, ipotizzando una corsa su chiamata, il prezzo della corsa standard è 12,58 €, sicché il prezzo aggiornato non deve superare 15,35 €.

turno notturno sia contenuta. Dai monitoraggi svolti dall’Autorità emerge che la durata tipica del turno notturno è di 8 ore con inizio alle 22:00 (salvo poche eccezioni correlate a situazioni particolari, come la presenza di turni con sovrapposizioni). Pertanto, **è opportuno che il servizio notturno sia allineato alla durata generalmente prevista negli altri comuni italiani, terminando dunque, nell’ipotesi prospettata, alle ore 6:00.**

- 4) In base alla delibera di approvazione delle tariffe vigenti - per le quali l’adeguamento proposto riguarda solo la variazione dell’importo - lo scatto alla partenza cambia in funzione della modalità di acquisizione della corsa: vale 3,00 € se il servizio ha inizio dal posteggio taxi, vale invece 4,00 € se il cliente utilizza la chiamata radiotaxi e l’*“attesa cliente”* è inferiore a 5’, e diventa 4,50 € se tale attesa è superiore a 5’. In pratica, il secondo e terzo importo incorporano un *“supplemento radiotaxi”* che vale 1,00 € o 1,50 € in funzione del tempo richiesto a raggiungere il punto di prelievo del cliente. Al netto della scarsa comprensibilità di questo sistema (che nel Tariffario viene ulteriormente complicato dal travisamento della reale natura di tale elemento mediante la previsione di una maggiorazione *“radiotaxi”* di 4,00 € o 4,50 € in funzione del tempo di arrivo dal cliente)², risulta paradossale che il cliente paghi in misura tanto maggiore quanto l’attesa si allunghi. In altri termini, non solo vi sarebbe una inefficienza del servizio, ma il costo della stessa sarebbe perfino sostenuto dall’utente. Appare evidente che questo sistema non risponde al principio di ragionevolezza, e potrebbe essere sintomatico di una certa difficoltà a reperire un taxi in particolari momenti del giorno. Limitandosi qui ai soli aspetti di trasparenza e semplicità tariffaria, **è necessario che la voce *“radiotaxi”* (o *“costo chiamata”*) sia chiaramente qualificata come supplemento e abbia un importo fisso e invariabile, come fisso e invariabile deve essere pure l’importo dello scatto alla partenza.**
- 5) Nel sistema tariffario vigente il supplemento passeggeri è pari a 2 €/pax e si applica ai passeggeri oltre il terzo; nella proposta del Comune questo supplemento si applica solo al quarto passeggero e si affianca un altro *“supplemento passeggeri – oltre la quarta persona”* di valore 3 €/pax. Poiché generalmente le autovetture sono omologate per 5 posti (incluso il conducente), il nuovo supplemento passeggeri equivale ad un *“supplemento minivan”*, cioè il supplemento correlato all’utilizzo di autovetture da 6 a 9 posti. Negli altri comuni dove è presente, questo supplemento viene declinato secondo due tipologie: (i) un importo per ogni passeggero oltre il 4° (tipicamente di 1 €/pax), oppure (ii) un importo fisso, a prescindere dal numero di passeggeri (tipicamente di 4 €). Il valore assunto da questo supplemento nella proposta del Comune appare eccessivo (un gruppo di 8 persone pagherebbe 12 € in più per il trasporto, cifra che verrebbe comunque spesa nell’effettuare una corsa standard se il gruppo utilizzasse due taxi invece di uno solo). Quindi, **è necessario ridenominare il *“supplemento passeggeri – oltre la quarta persona”* in *“supplemento minivan”* e stabilirne l’importo in base al principio di sostenibilità del prezzo per l’utenza.**

Si è accennato sopra alla disponibilità dei taxi; allo scopo di poter valutare la rispondenza dell’offerta di servizio alle effettive esigenze di mobilità nel territorio di competenza, nonché l’adeguatezza del sistema tariffario adottato, **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). Al riguardo, in occasione del prossimo aggiornamento del Regolamento, si potrebbero introdurre specifici obblighi di trasmissione

² In pratica, per un servizio diurno feriale richiesto tramite radiotaxi con tempo di arrivo del taxi superiore a 5’, l’importo iniziale della corsa secondo la delibera di approvazione delle tariffe vigenti sarebbe 4,50 €, mentre la formulazione del Tariffario esposto nell’autovettura potrebbe far ritenere che l’importo sia pari a 7,50 €.

periodica dei dati di utilizzo del servizio in capo ai tassisti o alle organizzazioni associative degli stessi, supportati dalla previsione di adeguate sanzioni in caso di mancata, tardiva, incompleta o non corretta trasmissione.

II.3 Tariffe fisse, predeterminate, *sharing*

Le tariffe predeterminate, definendo un importo prestabilito e invariabile per determinati percorsi, garantiscono una maggiore trasparenza del prezzo del servizio e rappresentano, pertanto, un elemento di maggior tutela del passeggero.

In generale, le tariffe predeterminate dovrebbero riguardare solo relazioni biunivoche tra luoghi specifici di rilevante interesse (relazioni punto-punto) e risultare più convenienti rispetto all'applicazione delle tariffe a consumo. Tuttavia, è ammissibile stabilire tariffe predeterminate anche per collegamenti dove uno degli estremi è fisso e l'altro estremo risulta indefinito (relazioni punto-area), qualora l'estremo fisso coincida con un nodo di trasporto di particolare importanza (es.: aeroporto).

Il Tariffario in vigore prevede un certo numero di tariffe predeterminate, distinte in due categorie:

- 1) "Tariffe fisse Ospedali", che comprende 4 relazioni tra la stazione ferroviaria e gli ospedali della Città Metropolitana;
- 2) tariffe fisse tra l'aeroporto e i quartieri cittadini: questa categoria è articolata in 6 declinazioni, con tariffe crescenti da 17 € a 27 € in base alla distanza dall'aeroporto, e una "tariffa minima" di 17 €.

La prima categoria contiene relazioni punto-punto: nella proposta del Comune, gli aumenti si collocano nell'intervallo 15-25%, cioè sostanzialmente in linea con la variazione ISTAT-FOI di periodo. L'incremento più elevato riguarda il collegamento con l'Ospedale SS. Trinità, ma poiché il percorso prevede il pagamento di pedaggi, l'importo aggiornato appare comunque accettabile purché considerato "onnicomprensivo".

La seconda categoria contiene relazioni punto-area; poiché i collegamenti che ricadono in questa categoria hanno potenzialmente durata e percorrenza diverse anche se la partenza o l'arrivo avviene dalla medesima zona cittadina, le tariffe predeterminate potrebbero risultare meno convenienti per l'utente dei prezzi ottenuti con le tariffe a consumo. Perciò è **necessario che le tariffe predeterminate siano trasformate in "tariffe massime garantite", per l'applicazione delle quali il tassmetro dovrà essere sempre attivato all'inizio della corsa e il prezzo applicabile sarà il minore tra quello calcolato con le tariffe a consumo e la tariffa predeterminata** (punto 65 delle Linee guida). La determinazione di queste tariffe massime garantite richiede l'esecuzione di apposite simulazioni in campo (punto 67 delle Linee guida): nelle more, è **necessario che le tariffe fisse da/per l'aeroporto vengano rivalutate in misura significativamente inferiore alla variazione ISTAT-FOI e corrette solo a seguito della sperimentazione tramite simulazioni in campo**. Inoltre, l'indicazione di una "tariffa minima da/per l'aeroporto" può creare ambiguità applicative; pertanto, ai fini di maggiore semplicità e chiarezza, è **necessario specificare che la tariffa minima da/per l'aeroporto non si applica nei servizi a tariffa predeterminata**.

Alle suddette tariffe predeterminate si affianca una tariffa *sharing* denominata "Corsa Poetto", che prevede un importo fisso per il collegamento "da qualunque sito della città" alla spiaggia cittadina. Nella proposta del Comune, questa tariffa *sharing* non si applica più da qualsiasi punto della città ma solo con partenza dal porto o da Piazza Yenne: questa puntualizzazione consente di superare la stessa ambiguità trattata a proposito delle tariffe fisse da/per l'aeroporto.

Rimane invece irrisolta l'anomalia che il Tariffario associa, immotivatamente, questa tariffa al solo caso di 4 utenti; tuttavia, anche nell'ipotesi in cui non ci fosse alcun vincolo riguardo al numero di passeggeri, l'attuale Corsa Poetto non costituirebbe una tariffa *sharing*. Infatti, le *tariffe sharing* andrebbero definite *"in maniera tale da consentire, rispetto alla corsa ordinaria, un risparmio per l'utente e, contestualmente, una remunerazione più vantaggiosa per il tassista"* (punto 72 delle Linee guida). L'approccio più diffuso consiste nel corrispondere al tassista il 120% dell'importo a tassametro mediante quote unitarie inversamente proporzionali al numero dei passeggeri (ad esempio, nel caso di 3 passeggeri, ciascuno di essi pagherebbe il 40% del prezzo indicato dal tassametro). Dunque, per favorire realmente la diffusione di questa modalità di servizio, **è opportuno modificare la formulazione della tariffa *sharing*.**

Infine, si osserva che, nel sistema tariffario vigente, tutte le corse a tariffa fissa comprendono il supplemento bagagli e il supplemento passeggeri; invece, nell'adeguamento tariffario proposto dal Comune solo le "Tariffe fisse Ospedali" sono onnicomprensive, mentre le tariffe fisse da/per l'aeroporto prevedono l'applicazione di tutti i supplementi (con un limite massimo di cumulabilità). Tuttavia, questa previsione contrasta con l'avvertenza indicata nel Tariffario ove si precisa che *"le corse da Cagliari per aeroporto e viceversa sono considerate corse extraurbane"*: poiché per i servizi extraurbani il prezzo deve discendere solo dalla tariffa chilometrica extraurbana, **è necessario che le tariffe predeterminate da/per l'aeroporto siano comprensive di tutti i supplementi.**

II.4 Tariffario

Nel ribadire l'esigenza di assicurarne l'esatta corrispondenza con la struttura tariffaria che sarà approvata in sede di adeguamento degli importi delle relative componenti, il Tariffario proposto dal Comune si presenta declinato secondo una molteplicità di elementi che lo rendono di difficile lettura per gli utenti, venendo meno alla funzione stessa cui deve assolvere, cioè (in base alle disposizioni dell'art. 37, comma 2, lett. m), punto 3) del d.l. 201/2011) la *«trasparente pubblicizzazione [delle tariffe] a tutela dei consumatori»*. A tal proposito, 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 risulti di facile lettura e di immediata comprensione da parte degli utenti, e sia onnicomprensivo di tutte le componenti tariffarie vigenti** (punto 52 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 Cagliari, con l’invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 15 giugno 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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