

**Parere al Comune di Sinalunga sullo schema di Regolamento per il 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 Sinalunga (di seguito, anche: Comune), con nota del 21/04/2026 acquisita al prot. ART n. 28532/2026 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 (di seguito, anche: Regolamento);

esaminata la documentazione 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, 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.

Il presente parere ha ad oggetto le disposizioni dello schema di Regolamento del servizio taxi, secondo quanto disposto dalla sopra citata disposizione legislativa.

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

Il Comune di Sinalunga intende istituire un nuovo servizio taxi. Attualmente dispone del solo servizio NCC disciplinato da apposito Regolamento approvato con delibera di Consiglio comunale n. 43 del 27/06/2008. Il Comune, dunque, non dispone al momento di un contingente taxi attivo.

Con riferimento alla quantificazione del contingente lo schema di Regolamento sottoposto al presente parere dispone all'art. 6, comma 2, che "[n]el determinare il numero delle licenze, si deve tener conto delle seguenti variabili socio - economico - territoriali, con analisi dei costi e benefici anche in termini ambientali", elencando, nel seguito, gli indicatori di cui tener conto per la definizione del numero di licenze necessarie al soddisfacimento della domanda di servizio rilevata. Tali fattori appaiono compatibili con le indicazioni fornite dalle Linee guida, le quali peraltro, per i comuni al di sotto di 100.000 abitanti, ammettono anche il ricorso, quanto meno a titolo indicativo, al metodo comparativo con un campione di comuni aventi caratteristiche dimensionali e vocazione produttiva simili (con particolare riferimento alla categoria turistica di appartenenza e alla relativa densità turistica).

Si invita ad inserire nell'articolo dedicato alla definizione del contingente anche un riferimento a quanto previsto dalle Linee guida sul metodo comparativo per il quale è possibile utilizzare i dati pubblicati dall'Autorità sul proprio sito *web* o nell'ambito del Rapporto annuale e i dati relativi alla ricognizione quantitativa delle istanze di iscrizione al RENT, pubblicate dal MIT<sup>1</sup>. Inoltre, **occorre che il citato art. 6 operi una connessione diretta tra la valutazione del fabbisogno di licenze aggiuntive con la valutazione degli esiti del monitoraggio del servizio di cui all'art. 45 dello schema di Regolamento (opportunamente modificato, *infra § 2*) stabilendo in particolare che la quantificazione del contingente avverrà tenendo conto degli esiti del monitoraggio di cui all'art. 45**. Si ritiene, infatti, che il costante monitoraggio del servizio e l'analisi dei relativi esiti, con riferimento alle chiamate ricevute, alle chiamate evase/inevase, ai tempi di attesa e alla produttività media (intesa come numero medio di corse effettuate al giorno per vettura taxi) sia il principale elemento di valutazione della reale entità della domanda non soddisfatta dal vigente assetto del servizio e, conseguentemente, della quantificazione del numero di licenze aggiuntive da rilasciare.

Si segnala, inoltre, che al fine di rendere il servizio accessibile anche a persone con disabilità che necessitano di autovetture appositamente attrezzate (veicoli allestiti per consentire alle persone con disabilità di accedere al taxi restando a bordo della carrozzina/sedia a rotelle), **si rende necessario, anche ai sensi dell'art. 14 della legge 21/1992, che una parte del contingente definito in esito alla sopradescritta metodologia sia associata a una vettura appositamente attrezzata, anche valutando l'eventuale presenza di ulteriori servizi attivi nel Comune in grado di soddisfare la domanda proveniente da tale tipologia di utenti. A tale riguardo, si invita a revisionare l'art. 20, comma 6 del Regolamento, la cui formulazione non consente**

---

<sup>1</sup> La ricognizione quantitative delle istanze di iscrizione al RENT è disponibile al seguente link:

[https://www.ilportaledellautomobilista.it/documents/56611/74315/20260108\\_Licenze\\_autorizzazioni\\_RENT/1628f949-cd12-44dd-bc7c-d0d08a4a721d](https://www.ilportaledellautomobilista.it/documents/56611/74315/20260108_Licenze_autorizzazioni_RENT/1628f949-cd12-44dd-bc7c-d0d08a4a721d).

**un'univoca individuazione delle vetture a cui si riferisce, specificando che le licenze dedicate al trasporto di PMR devono essere connesse alle autovetture speciali (con pianale ribassato, pedana sollevatrice ecc.) e che la relativa quantificazione sarà effettuata a seguito dell'applicazione della metodologia di definizione del contingente di cui all'art. 6.**

Con riferimento alle misure di flessibilità previste dall'art. 3-bis dello schema di Regolamento, con riferimento alla disciplina delle licenze temporanee, si segnala come la formulazione utilizzata richiami le previsioni dell'art. 3, comma 1, del d.l. 104/2023, espressamente citata al comma 5. Si tratta di una previsione legislativa straordinaria e temporalmente limitata, operante *“Nelle more della ricognizione dei dati riguardanti la consistenza dei titoli abilitativi relativi agli autoservizi pubblici non di linea, connessa all'attuazione del decreto di cui all'articolo 10-bis, comma 3, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135”*, che consente ai comuni *“per fronteggiare lo straordinario incremento della domanda legato a grandi eventi o a eccezionali flussi di presenze turistiche”* di derogare al divieto di cumulo di licenze e autorizzazioni previsto dall'articolo 8, comma 2, secondo periodo, della legge 21/1992. La deroga trova fondamento nel carattere eccezionale della misura e dei suoi presupposti e tali caratteri ne impongono un'interpretazione restrittiva. Per tali ragioni si ritiene che la previsione regolamentare, non richiamando anche la temporaneità della possibilità di utilizzo dello strumento del rilascio delle licenze temporanee, che peraltro parrebbe essere superato dall'ormai avvenuta attivazione del RENT richiamato dall'art. 10-bis, comma 3, del d.l. 135/2018, si ponga in contrasto con la disposizione legislativa consentendo al Comune di derogare al divieto di cumulo anche oltre i limiti temporali previsti dall'art. 3, comma 1 del d.l. 104/2023 e, comunque, trasformando la disciplina emergenziale in una norma strutturale. **È necessario, pertanto, che la previsione sia espunta dal Regolamento.** Per il conseguimento del medesimo obiettivo di soddisfare la domanda proveniente da flussi turistici strutturali e ricorrenti con un significativo livello di stagionalità **si raccomanda al Comune di sostituire la sopra citata disposizione con una specifica disciplina che preveda la 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).** Tale tipologia di licenze (stagionali o temporanee) possono essere rilasciate a tempo indeterminato ma con attivazione limitata a determinati periodi dell'anno. Il rilascio potrà avvenire a seguito 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**

Si rileva positivamente la previsione del sistema di monitoraggio del servizio disciplinato all'art. 45 dello schema di Regolamento che è funzionale alla costante rilevazione del grado di efficacia del servizio e alle conseguenti azioni correttive da porre in essere nel caso in cui la domanda non venga adeguatamente soddisfatta dall'assetto vigente. Tuttavia, si rilevano alcune previsioni non adeguatamente coordinate sui dati che devono essere rilevati e acquisiti e sulla relativa trasmissione agli uffici comunali. Infatti nella seconda parte del secondo periodo del primo comma si dispone che i dati relativi *“ai tempi di attesa tra la richiesta di servizio e l'inizio della corsa e alla ripartizione sul territorio della popolazione da riportare alla consistenza numerica dei veicoli per zona nelle diverse fasce orarie nei diversi periodi dell'anno [...] dovranno essere resi disponibili e conservati per almeno trenta giorni in applicazione e nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati – GDPR, Regolamento (UE) del Parlamento Europeo e del*

*Consiglio del 27 aprile 2016 e s.m.i. da parte dei singoli tassisti o, in caso di associazione". Mentre al comma 4, con riferimento a dati parzialmente coincidenti si dispone che "titolari di licenza taxi sono tenuti ad acquisire, conservare e fornire all'ufficio comunale competente tutti i dati in forma aggregata relativi al servizio effettuato, a titolo esemplificativo e non esaustivo: tempi di evasione della chiamata, tempi di attesa, numero delle chiamate rifiutate ecc. Tale adempimento può essere effettuato tramite i soggetti di cui all'art. 3 c. 4 lett. a), b) e c) a seguito della stipula di apposite convenzioni. La mancata comunicazione comporta l'applicazione delle sanzioni prevista all' art. 48 c. 2 lett. e), art. 48 c. 5 del presente Regolamento". Al comma 2 infine si prevede che "[a]i fini di una migliore programmazione del servizio e di garantire la corrispondenza tra domanda e offerta, il Comune potrà attuare un sistema di monitoraggio periodico e sistematico con acquisizione di dati, nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati – GDPR Regolamento (U.E.) del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 e s.m.i. le cui modalità di espletamento saranno riportate negli appositi protocolli esecutivi da attuare in base ai criteri indicati dall'autorità competente".*

Nelle disposizioni appena passate in rassegna vi sono sovrapposizioni e incongruenze che non rendono agevole la comprensione degli obblighi discendenti dall'attuazione del sistema di monitoraggio. Rispetto all'assetto così delineato **si ritiene necessario che la disciplina del sistema di monitoraggio sia strutturata in modo da prevedere espressamente almeno che:**

- 1) il sistema di monitoraggio è attuato mediante la rilevazione dei dati relativi alle chiamate ricevute, chiamate evase/inevase e ai tempi di attesa degli utenti, produttività media (intesa come numero medio di corse effettuate al giorno per vettura taxi) (cfr. punto 33 delle Linee guida).**
- 2) nel rispetto del GDPR (Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016) tali dati siano resi disponibili agli Uffici comunali dalle associazioni dei tassisti (soggetti di cui agli art. 7, comma 1, lett. b) e c) della legge 21/1992) o dai soggetti titolari di piattaforme digitali di intermediazione (cfr. punto 32 delle Linee guida) eventualmente attive sul territorio.**
- 3) sia specificata la frequenza e le modalità della trasmissione dei dati che, trattandosi di un mero adempimento ai suddetti obblighi può essere effettuato senza rinvii ad ulteriori provvedimenti attuativi;**
- 4) il Comune può acquisire i dati necessari al monitoraggio del servizio anche attraverso eventuale numero unico, e/o da tassametro, e/o mediante verifiche presso gli stazionamenti (cfr. punto 32 delle Linee guida).**

**Inoltre, al fine di consentire al Comune di acquisire i dati sopracitati è necessario prevedere che i tassametri mantengano in memoria tutti i dati sui servizi effettuati per un tempo (specificato nel Regolamento e congruo rispetto alla frequenza di monitoraggio che il Comune vorrà stabilire) sufficiente a garantire l'analisi dell'adeguatezza del servizio.**

Le modifiche che si richiede di apportare all'art. 45 dello schema di Regolamento sono riferite ai commi 1, 2 e 4 mentre si invita a mantenere invariato l'attuale comma 3 che prevede opportunamente la possibilità di effettuare analisi di *customer satisfaction*.

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

In materia tariffaria l'art. 40 dello schema di Regolamento prevede che le tariffe siano approvate con provvedimento della Giunta e che siano rivalutate ogni 5 anni tenendo conto della rivalutazione agli indici

ISTAT. È opportuno prevedere che nella determinazione delle tariffe la Giunta tenga conto dell'orientamento ai costi del servizio (punto 48 delle Linee guida) e del principio di accessibilità economica per gli utenti del servizio (punto 49 delle Linee guida).

L'attuale comma 5 dell'art. 40 prevede che possano essere previsti sconti e agevolazioni. **È opportuno che almeno alcuni dei soggetti beneficiari di agevolazioni siano inseriti strutturalmente nel Regolamento (attualmente il comma in esame elenca delle categorie di utenti ma solo a titolo esemplificativo) lasciando poi all'organo esecutivo la determinazione dell'ammontare dello sconto o l'individuazione di altre categorie da agevolare.** A tale scopo si invita a prendere visione del punto 63 delle Linee guida che può rappresentare un utile riferimento.

Al fine di completare la rassegna dei principi enunciati dall'Autorità in materia tariffaria, **si invita ad introdurre un apposito comma nell'art. 40 prevedendo esplicitamente il principio secondo cui le tariffe stabilite per via amministrativa non siano da intendersi come importi fissi, ma come importi massimi; e quindi che il prezzo del servizio è liberamente suscettibile di riduzione.**

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

In tema di requisiti dei titolari di licenza, ed in particolare degli impedimenti soggettivi di cui all'art. 14, si segnala l'opportunità di una revisione delle disposizioni elencate espungendo quelle non più in vigore.

Ai fini dell'attribuzione del titolo di preferenza per coloro che abbiano effettuato il servizio in qualità di sostituti alla guida che si prevede debba aver avuto una durata di almeno sei mesi, **si raccomanda di precisare che il periodo semestrale può essere anche non continuativo e che la disposizione è applicabile anche ai collaboratori familiari.** In questo caso **si raccomanda di esplicitare che il periodo almeno semestrale considerato può essere riconosciuto a seguito di verifica dell'effettivo svolgimento del servizio in sostituzione del familiare titolare della licenza.**

\*\*\*\*\*

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

Torino, 15 giugno 2026

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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