

**Parere al Comune di Castel di Sangro sullo schema di Regolamento del servizio taxi, reso dall’Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.**

L’Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 25 giugno 2026

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Castel di Sangro (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 1783 del 30/01/2026 (acquisita al prot. ART n. 7203/2026 del 02/02/2026), 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 riferimento alla proposta del nuovo *“Regolamento comunale per la disciplina del [servizio di] autovetture da piazza (Taxi) e delle caratteristiche delle autovetture da piazza (Taxi)”* (di seguito: Regolamento);
- con la nota prot. ART n. 12546/2026 del 25/02/2026 l’Autorità ha riscontrato la richiesta sopraccitata segnalando al Comune la necessità di rivedere i contenuti, manifestamente carenti, dello schema di Regolamento, che non consentivano all’Autorità di esprimere un’adeguata valutazione;
- con nota prot. n. 4698 del 12/03/2026 (acquisita al prot. ART n. 16053/2026 del 12/03/2026) il Comune ha inviato una nuova versione dello schema di Regolamento reiterando la richiesta di parere dell’Autorità;

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

### **I. Inquadramento giuridico**

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (*“Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea”*), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente alla gestione del servizio.

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

Col decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (*“Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all’evasione fiscale”*), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell’ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l’accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso. In particolare, l’art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste *«[a] fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi*

*necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana [...]».*

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

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

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

Ulteriori misure “per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma” sono previste dall'articolo 3 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136. Si evidenzia, al riguardo, che nel citato parere n. 1427/2024, il Consiglio di Stato - Prima Sezione

consultiva, ha statuito che *«in quanto a carattere eccezionale, la disciplina del 2023 va interpretata in senso rigorosamente restrittivo, sicché deve considerarsi inciso il solo potere consultivo riconosciuto all’Autorità dal citato art. 37, co. 2, lett. m, secondo periodo, senza che possano considerarsi in alcun modo coinvolti il compito di monitoraggio e verifica di cui all’art. 37, co. 2, lett. m, primo periodo e la straordinaria legittimazione processuale di cui all’art. 37, co. 2, lett. n), esercitabile, pertanto, anche con riguardo agli atti adottati nella gestione della procedura concorsuale straordinaria, eccettuata la invocabilità dei principi di cui all’art. 37, co. 2, lett. m, secondo periodo, n. 1»*.

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

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

Nella Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea del 4 febbraio 2022 è stata pubblicata la *“Comunicazione della Commissione concernente un trasporto locale di passeggeri su richiesta (taxi e veicoli a noleggio con conducente) ben funzionante e sostenibile (2022/C 62/01)”*. Con tale Comunicazione la Commissione europea ha formulato raccomandazioni relative alla regolamentazione dei servizi di taxi (e NCC), al fine di garantire ai cittadini una mobilità locale adeguata e sicura, migliorare la sostenibilità del settore e promuovere gli obiettivi del *Green Deal* europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Ha inoltre chiarito la necessità che le misure messe in atto dagli Stati membri (compresi sia i governi e i legislatori nazionali sia le autorità regionali e locali) per regolamentare i taxi e i servizi di noleggio con conducente siano

conformi alle libertà fondamentali che sono alla base del mercato unico. La Comunicazione, più specificamente, contiene raccomandazioni concernenti, in particolare, l'efficienza del servizio, l'accesso a una mobilità adeguata e la sostenibilità del settore, la sostenibilità ambientale e lo sfruttamento dei vantaggi offerti dalla digitalizzazione.

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

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

## **II. Osservazioni dell'Autorità**

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità esprime le proprie osservazioni ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011, nell'esercizio della propria funzione di verifica della corrispondenza dei livelli di offerta, delle tariffe e della qualità del servizio taxi alle esigenze dei diversi contesti urbani secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti.

Le osservazioni sullo schema di regolamento del servizio taxi vengono suddivise secondo le tematiche di cui

all'art. 37, comma 2, lett. m), numeri da 1 a 4, del d.l. n. 201/2011 ovvero sia:

- 1) contingente o numero di licenze;
- 2) organizzazione del servizio;
- 3) struttura tariffaria;
- 4) qualità del servizio.

Preliminarmente, si invita il Comune a un controllo generale dell'intero documento al fine di eliminare i refusi presenti.

### **II.1.1 Contingente o numero di licenze (art. 37, comma 2, lett. m), numero 1, del d.l. 201/2011)**

L'art. 1 dello schema di Regolamento riporta un elenco dettagliato delle disposizioni normative che costituiscono la disciplina di settore. Ai fini di maggiore precisione, **è necessario che l'art. 1 del Regolamento menzioni anche l'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011 recante i principi ai quali i Comuni e le Regioni devono conformarsi per adeguare il servizio taxi e che costituisce il presupposto del presente parere.** Inoltre, l'art. 1 non dovrebbe fornire una definizione generica del servizio taxi, bensì la caratterizzazione del servizio taxi nella specifica realtà territoriale: dunque, **è opportuno specificare l'ambito operativo del servizio taxi e la tipologia di veicoli previsti.**

L'art. 3 dello schema di Regolamento, al comma 1, fissa in 3 licenze il contingente complessivo e, al comma 2, prevede che, per il trasporto dei soggetti con disabilità, *«si tiene conto di una quota non inferiore al 10% delle unità previste al comma 1»*; perché con l'attuale contingente ciò corrisponderebbe a 0,3 autovetture, valore che diventa zero effettuando l'arrotondamento, **è necessario indicare espressamente nell'art. 3 del Regolamento che almeno un'autovettura taxi deve essere specificamente attrezzata per il trasporto di disabili incarrozzati.** Inoltre, l'art. 3, comma 4, prevede la possibilità per il Comune di *“aggiornare periodicamente il contingente”*, qualora non ritenuto adeguato; poiché lo schema di Regolamento non riporta una descrizione della metodologia che si prevede di utilizzare per la quantificazione del contingente, essa sarà oggetto di valutazione dell'Autorità nell'ambito del parere da rilasciare all'occorrenza.

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

L'art. 9 dello schema di Regolamento tratta del contenuto del bando di concorso. Il punto h) dell'elenco lascia intuire che per l'assegnazione delle licenze esiste l'eventualità di sostenere un esame. L'Autorità ha più volte ribadito nei suoi pareri che la modalità del concorso per titoli ed esami è quella che maggiormente garantisce i principi di trasparenza e imparzialità della procedura (punto 93 delle Linee guida), pertanto **è necessario specificare nell'art. 8, punto 1), del Regolamento che le licenze vengono rilasciate “attraverso pubblico concorso per titoli ed esami”, ed espungere la parola “eventuali” dall'art. 9, punto h).**

L'art. 10 contiene l'elenco dei titoli che sono oggetto di valutazione nel concorso di rilascio delle licenze. Tra gli altri sono previsti l'*“anzianità di presenza operativa nel settore”* (lett. a)) e l'*“avere esercitato servizio di Taxi in qualità di sostituto alla guida”* (lett. b)). Si evidenzia che il campo di applicazione dell'art. 8, comma 4, della legge 21/1992 è più ampio perché la preferenza è accordata, oltre che ai sostituti alla guida del titolare della licenza taxi, anche ai dipendenti di un'impresa di noleggio con conducente. Pertanto, **è necessario modificare l'art. 10 del Regolamento in modo da prevedere l'attribuzione di un punteggio proporzionale**

**all'anzianità lavorativa svolta come sostituto alla guida (o dipendente) del titolare di licenza taxi o autorizzazione NCC.** Tuttavia, questo non è l'unico tipo di esperienza lavorativa nel settore che un candidato potrebbe possedere, perché è ben possibile che tale candidato sia già stato in precedenza titolare di licenza taxi e/o autorizzazione NCC (magari in un altro comune). Pertanto, **è opportuno introdurre nell'art. 10 del Regolamento l'attribuzione di un punteggio proporzionale all'anzianità lavorativa svolta come titolare di licenza taxi o autorizzazione NCC.**

L'art. 12 dello schema di Regolamento tratta della Commissione consultiva. Tuttavia, gli ultimi due periodi dell'articolo menzionano la Commissione di concorso: come l'Autorità ha più volte espresso nei suoi pareri, le due commissioni hanno funzioni distinte, pertanto **è necessario espungere dall'art. 12 del Regolamento ogni riferimento alla Commissione di concorso.**

L'art. 15 dello schema di Regolamento disciplina la "visita di controllo" periodica dell'autovettura, risultando però vago relativamente ai controlli che andrebbero effettuati; inoltre, nell'articolo si menzionano nuovamente attività di carattere decisionale demandate ad una "Sottocommissione" della Commissione consultiva. Dunque, **è necessario espungere dall'art. 15 del Regolamento ogni riferimento alla Commissione consultiva e correlare le attività di controllo dell'autovettura alle specifiche disposizioni normative.**

L'art. 17 dello schema di Regolamento prevede che il soggetto destinatario di un atto di trasferimento della licenza taxi deve essere in *«possesso dei requisiti di cui alle lettere b), c), d), e), g) dell'art. 10»* (rispettivamente: esperienza semestrale come sostituto alla guida, titolo di studio, conoscenza lingue straniere, capienza dell'autovettura, conoscenza tecniche di primo soccorso). Questa disposizione trasforma in requisiti di idoneità alcuni elementi che sono oggetto di valutazione nel concorso pubblico, la mancanza dei quali non presuppone l'inidoneità del candidato ma soltanto l'attribuzione di un punteggio inferiore per titoli. È palese l'irrazionalità di questa disposizione che impone vincoli aggiuntivi sul soggetto destinatario del trasferimento della licenza taxi, rispetto ai requisiti previsti dall'art. 7 dello schema di Regolamento per il rilascio della licenza<sup>1</sup>. Dunque, poiché l'art. 9, comma 1, della legge 21/1992 stabilisce che il trasferimento può avvenire verso una qualsiasi persona designata *«purché iscritta nel ruolo di cui all'articolo 6 ed in possesso dei requisiti prescritti»*, **è necessario modificare l'art. 17 del Regolamento affinché non contrasti con le disposizioni normative; lo stesso vale per l'art. 32, comma 2, del Regolamento.**

### **II.1.3 Struttura tariffaria (art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del d.l. 201/2011)**

L'art. 2 dello schema di Regolamento, disciplinando l'uso collettivo del taxi, stabilisce che il servizio è rivolto ad ameno tre utenti *«accomunati dallo stesso punto di origine e con destinazione sulla medesima direttrice»*, i quali pagherebbero una cifra *«determinata frazionando la tariffa ordinaria in tre parti uguali ed aggiungendo, al quoziente così determinato, una maggiorazione»*. Appare immediatamente evidente che se i tre utenti fossero tutti diretti allo stesso luogo, una siffatta tariffa *sharing* si configurerebbe come un aggravio economico rispetto al caso di tre persone che utilizzano il taxi assieme dividendosi la spesa; se invece i tre utenti hanno destinazioni diverse ancorché sulla medesima direttrice, allora la divisione in tre parti uguali risulta illogica. Inoltre, la previsione che *«a destinazione raggiunta ogni utente è tenuto a corrispondere la cifra indicata a tassometro, corrispondente al servizio ottenuto»* sembrerebbe alludere al fatto che il prezzo

---

<sup>1</sup> Ad esempio, qualora tra i requisiti di partecipazione al concorso pubblico fosse previsto il possesso di un titolo di studio non inferiore alla licenza media, allora tale requisito si applicherebbe anche al soggetto destinatario del trasferimento di licenza.

dovuto da ciascun utente possa essere calcolato automaticamente dal tassametro: tuttavia, in base alle conoscenze dell’Autorità, attualmente non risultano disponibili tassametri idonei a tale scopo. Alla luce delle suddette considerazioni, è **opportuno eliminare dall’art. 2 del Regolamento i dettagli relativi alla tariffa sharing, demandando la sua definizione all’atto di approvazione del sistema tariffario.**

Lo schema di Regolamento non menziona le tariffe predeterminate: a tal proposito si evidenzia che l’art. 37, comma 2, lett. m), n. 3, del d.l. 201/2011 assegna all’Autorità specifica competenza su questo aspetto, poiché esse definiscono un prezzo prestabilito, omnicomprensivo ed invariabile su specifiche relazioni, costituendo un elemento di maggior tutela per gli utenti. I punti da 65 a 70 delle Linee guida forniscono indicazioni sulle modalità di determinazione delle tariffe in esame, evidenziando anzitutto che esse devono risultare più vantaggiose per l’utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l’applicazione delle tariffe a consumo. Di conseguenza, è **necessario integrare l’art. 27 del Regolamento con uno specifico comma dedicato alle tariffe predeterminate, in cui si precisa che esse: (a) devono risultare più convenienti del prezzo calcolato a tassametro con le tariffe a consumo, (b) vanno definite con la metodologia indicata ai punti da 65 a 70 delle Linee guida.**

L’art. 27, punto 1), dello schema di Regolamento prevede una verifica annuale delle tariffe. Poiché aggiornamenti tariffari frequenti possono incidere sulla sostenibilità del prezzo rendendo il servizio taxi sempre meno accessibile all’utenza, tenuto conto del punto 60 delle Linee guida, è **opportuno modificare l’art. 27 del Regolamento indicando che l’aggiornamento del sistema tariffario avviene, di norma, con periodicità quinquennale.**

L’art. 27, punto 3), dello schema di Regolamento indica che il Tariffario deve riportare “*il prezzo teorico per una persona priva di bagaglio*”; questa dicitura risulta ambigua perché non precisa gli aspetti che incidono sul prezzo della corsa. Al fine di evitare tale ambiguità, l’Autorità ha definito una corsa standard<sup>2</sup>, di conseguenza è **necessario modificare l’art. 27 del Regolamento specificando che il Tariffario deve riportare il prezzo della corsa standard definita dall’Autorità.**

#### **II.1.4 Qualità del servizio (art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del d.l. 201/2011)**

L’art. 20 dello schema di Regolamento tratta delle caratteristiche che devono possedere le autovetture per il servizio taxi; è **opportuno introdurre nell’art. 20 del Regolamento la previsione di una soglia di vetustà massima dei veicoli da adibire al servizio taxi<sup>3</sup>, eventualmente in funzione di più variabili** (es.: anno immatricolazione, chilometraggio, alimentazione).

Inoltre, è **opportuno che l’art. 20 del Regolamento includa anche la presenza del sistema di climatizzazione tra le caratteristiche delle autovetture** (punto 80 delle Linee guida).

L’art. 37 dello schema di Regolamento, rubricato “Atti vietati a conducenti”, al punto n) recita: «*rispettare i turni di servizio assegnati, gli orari prescelti*», mentre al punto o) recita: «*stazionare nelle piazzole con il veicolo in posizione tale da non intralciare la regolarità del servizio degli altri veicoli*». In entrambi i casi l’assenza dell’avverbio di negazione “non” all’inizio della frase inverte il senso del divieto, sicché è **necessario**

<sup>2</sup> La corsa standard è definita al punto 54 delle Linee guida e si basa su un percorso di 5 km con sosta/attesa di 5 minuti (non consecutivi) effettuato in un giorno feriale da parte di un utente privo di bagagli.

<sup>3</sup> Sempreché mantenuti in uno stato di perfetta efficienza.

**correggere i refusi dell'art. 37 del Regolamento.**

L'art. 45 dello schema di Regolamento sembra duplicare i contenuti degli artt. 35, 36 e 37; è **opportuno condensare in un unico articolo i diritti e gli obblighi dei tassisti.**

Infine, è **opportuno valutare l'utilità di mantenere nel Regolamento il Titolo II ("*Regolamento delle caratteristiche delle autovetture da piazza*") piuttosto che rimandare all'apposita normativa in vigore.**

\*\*\*\*\*

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

Torino, 25 giugno 2026

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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