

Parere al Comune di Piacenza 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.

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

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Piacenza (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 0080953 - del 07/05/2026 (acquisita al prot. ART n. 32164/2025 del 08/05/2026), 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, con riferimento alla proposta di adeguamento delle tariffe del servizio taxi;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente *“Regolamento per l’esercizio dei servizi di taxi e di noleggio con conducente di autovettura e di natante”* (di seguito: Regolamento), adottato con la deliberazione del Consiglio comunale n. 62 del 5 marzo 2001, limitatamente alle parti in cui costituisce presupposto del sistema tariffario;

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

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

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

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

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

II. Osservazioni dell'Autorità

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.

Preliminarmente, si osserva che il Regolamento del servizio, approvato con deliberazione di Consiglio comunale n. 62 del 5 marzo 2001 non tiene conto dell'evoluzione normativa degli ultimi due decenni e delle indicazioni fornite agli enti dall'Autorità con le Linee guida e con l'attività consultiva di cui al sopra citato art. 37; **appare dunque indifferibile la necessità di procedere al relativo aggiornamento.**

II.1 Adeguamento del sistema tariffario

Il sistema tariffario vigente, approvato con Deliberazione della Giunta comunale n. 108 del 18/06/2021, prevede uno scatto di partenza, tariffe chilometrica ed oraria, tariffa extraurbana, la corsa minima e alcuni supplementi (festivo, notturno, trasporto animali, bagaglio, prenotazione dalle ore 5:00 alle ore 6:30), come meglio dettagliati nella Tabella 1 ove sono riportate anche le proposte di adeguamento oggetto del presente parere.

Il Comune ha motivato la proposta di adeguamento delle tariffe sulla base del *“significativo incremento dei costi di esercizio a carico degli operatori (carburante, assicurazioni, manutenzione dei veicoli), tali da rendere non più sostenibile la struttura tariffaria in vigore e da determinare, di fatto, una progressiva compressione della redditività del servizio”*. La motivazione non è tuttavia supportata da elementi quantitativi in relazione alla struttura dei costi del servizio da cui deriva l’attuale livello tariffario e alla quantificazione dei relativi incrementi del periodo di riferimento. Il Comune ha comunque illustrato l’istruttoria condotta in una relazione, nella quale si riferisce degli incontri tenutisi in sede di commissione consultiva con i soggetti interessati, e ha prodotto un confronto di alcuni elementi tariffari con comuni ritenuti simili evidenziando come le tariffe proposte si collochino *“in una posizione assolutamente competitiva nel panorama regionale”*. Le evidenze prodotte dal Comune sono rinvenibili anche nel portale dati dell’Autorità (disponibile al seguente link: <https://bdt.autorita-trasporti.it/rapporto/servizi-non-di-linea-strada/>) dove vengono pubblicati i dati rilevati dal monitoraggio periodico del settore.

Sebbene l’analisi per confronto possa fornire alcuni elementi utili ai fini della valutazione sull’adeguatezza del livello tariffario, essa non costituisce tuttavia la metodologia più idonea a determinare le tariffe del servizio pubblico di taxi, le quali andrebbero parametrare agli effettivi costi del servizio e ai ricavi prevedibili per gli operatori, comprensivi di un ragionevole margine di profitto, secondo i principi che conformano la regolazione dei servizi pubblici¹.

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 (punti 48 e 49), è necessario che l’aggiornamento di tutte le componenti tariffarie avvenga, quantomeno, senza superare la rivalutazione ISTAT relativa al periodo di riferimento considerato.

Nel periodo tra giugno 2021 (ultima modifica tariffaria) e aprile 2026 (ultimo dato disponibile alla data di richiesta del parere) la variazione ISTAT dei prezzi al consumo in base all’indice FOI generale (senza tabacchi) è stata del **+19,9%**.

La Tabella 1 riporta il confronto tra le principali componenti a consumo della struttura tariffaria vigente e di 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 (+19,9%)	Tariffa proposta	Variazione effettiva
Scatto di partenza	3,60	4,32	3,60	0,00%

¹ Cfr. Consiglio di Stato sez. I, 7 maggio 2019, n. 1389.

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffa vigente	Rivalutazione ISTAT (+19,9%)	Tariffa proposta	Variazione effettiva
Tariffa chilometrica (€/km)	1,10	1,32	1,20	9,09%
Tariffa extraurbana (€/km)	1,90	2,28	2,00	5,26%
Sosta oraria (€/h)	30,00	35,97	32,00	6,67%
Corsa minima	7,00	n.a.	7,00	0,00%
Supplementi				
Servizio festivo	2,50	3,00	3,00	20,00%
Servizio notturno (dalle ore 22 alle ore 6)	3,00	3,60	3,00	0,00%
Supplemento animali (facoltativo)	2,00	2,40	2,00	0,00%
Supplemento bagaglio	0,50	0,60	0,50	0,00%
Prenotazione (h 5:00 / h 6:30)	2,00	2,40	2,00	0,00%

L'adeguamento tariffario proposto dal Comune riguarda 4 elementi tariffari (tariffa chilometrica, sosta oraria, tariffa extraurbana e supplemento festivo, evidenziati in tabella 1), i quali subiscono un incremento inferiore alla rivalutazione ISTAT-FOI.

Dal confronto tra la corsa standard relativa al Comune di Piacenza, calcolata con le tariffe vigenti e pubblicata sul portale ART, che attualmente è stimata in 11,60 euro, e la corsa standard calcolata considerando i medesimi elementi tariffari aggiornati con le tariffe proposte, pari a 12,27 euro, si ottiene un aumento del 5,75%, inferiore, pertanto, all'indice ISTAT del periodo di riferimento.

Non si riscontrano particolari criticità, dunque, relative all'adeguamento tariffario proposto.

In vista della prossima revisione del Regolamento, in considerazione delle dimensioni del Comune, l'adeguamento delle tariffe può essere correlato, oltre che alla rivalutazione monetaria, anche al raggiungimento di uno specifico standard qualitativo del servizio (cfr. p. 61 delle Linee guida), attraverso l'identificazione di indicatori e la quantificazione di livelli *target*, in modo da riservare una quota dell'incremento tariffario massimo, determinato sulla base della rivalutazione ISTAT, all'incremento qualitativo effettivamente rilevato dal Comune (ad es. con il riconoscimento dell'80% dell'adeguamento inflattivo e del residuo 20% in caso di raggiungimento dei livelli *target* degli indicatori predefiniti). **Al fine di incentivare il miglioramento qualitativo del servizio, si invita il Comune a valutare l'introduzione del sistema di aggiornamento delle tariffe sopra illustrato nel Regolamento del servizio.**

II.2 Tariffe predeterminate, sconti e supplementi

Nel tariffario sono previste anche 7 tariffe predeterminate il cui importo non è oggetto dell'adeguamento

proposto². In proposito si segnala che le Linee guida prevedono un'apposita metodologia per la determinazione di tali tipologie di tariffe (cfr. punti 65-70) specificandone anche le caratteristiche che ne rispecchiano la funzione di semplificazione e trasparenza richiamata dall'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011. Le indicazioni delle Linee guida hanno declinato tali principi nell'opportunità che le tariffe predeterminate siano: a) riferite ad una corsa per una specifica O-D; b) comprensive di tutti i supplementi, sconti o riduzioni; c) di tipo reciproco (ovvero devono essere previste sia in andata che in ritorno e con il medesimo importo sia per la tratta di andata che per quella di ritorno); d) portate a conoscenza degli utenti attraverso il tariffario. Il tariffario allegato alla documentazione presentata dal Comune elenca le suddette tariffe prevedendo alcune specificazioni ("solo studenti - feriale e diurno", "feriale e festivo", "solo per studenti") che ne limitano l'applicazione solo a particolari tipologie di utenti o in determinate fasce orarie o giorni della settimana. Tali articolazioni, sebbene non irragionevoli, rendono meno incisiva, di fatto, la semplificazione che tali tariffe dovrebbero apportare e si ritiene opportuno che il Comune ne valuti il mantenimento o quantomeno una riduzione. Inoltre, solo per alcune tariffe è espressamente indicato che sono di tipo reciproco contrariamente alle indicazioni delle Linee guida dell'Autorità. **Anche in tal caso si suggerisce di apportare un'adeguata integrazione del tariffario con la specificazione che le tariffe predeterminate sono di tipo reciproco e che sono inclusive di tutti i supplementi, sconti o riduzioni.**

Sul tema delle agevolazioni tariffarie il Comune prevede l'applicazione di uno sconto del 10% sul prezzo della corsa urbana per le donne sole che si servono del taxi dalle ore 22:00 alle ore 06:00 (Taxi Rosa). **Sul punto si segnala l'opportunità di valutare anche ulteriori scontistiche finalizzate ad agevolare particolari categorie di utenti, quali, a titolo esemplificativo, quelle elencate al punto 63 delle Linee guida in modo da ampliare la platea dei beneficiari.**

II.3 Tariffario

Con riferimento allo schema del tariffario che è stato reso disponibile con la documentazione trasmessa, si rileva innanzitutto che soltanto alcuni elementi sono riportati anche in altre lingue. Per maggior trasparenza e leggibilità dei contenuti è opportuno che siano predisposti schemi tariffari per ciascuna lingua scelta dal Comune, purché almeno una versione sia in lingua inglese.

Inoltre, si raccomanda di completare il contenuto con i seguenti elementi:

- a) le specificazioni per le tariffe predeterminate (reciprocità e inclusione di tutti i supplementi, *supra*);
- b) l'indicazione del prezzo della corsa standard breve quantificata per una corsa urbana di 1 persona priva di bagagli effettuata alle ore 10:00 in un giorno feriale su prenotazione (la corsa standard breve comprende 5 km + 5' di sosta);
- c) la soglia di velocità sotto la quale la tariffazione avviene su base oraria e sopra la quale avviene su base chilometrica;
- d) i contatti (telefonici, *e-mail*, *web*) dell'Ufficio del Comune a cui indirizzare eventuali reclami.

² Oltre agli elementi riportati in tabella che costituiscono la struttura del sistema tariffario, vi sono anche 7 tariffe predeterminate che non subiscono variazioni: Piazza Cavalli – Ospedale e viceversa, 7,00 €; Piazza Cavalli – Università Cattolica, 7,50 €; Piazza Cavalli – Università Cattolica (solo studenti – feriale e diurno), 7,00 €; Stazione Ferroviaria – Ospedale e viceversa, 7,00 €; Stazione Ferroviaria – Piacenza Expo (feriale e festivo), 12,00 €; Stazione Ferroviaria – Università Cattolica, 7,50 €; Stazione Ferroviaria – Università cattolica (solo per studenti), 7,00 €.

Si raccomanda, inoltre, di mettere a disposizione, all'interno di una specifica sezione del sito istituzionale del Comune, il Regolamento e il tariffario; quest'ultimo deve essere reso disponibile anche nei luoghi di maggiore afflusso degli utenti (aree di stazionamento taxi per l'attesa e il prelevamento di passeggeri, in particolare presso i nodi infrastrutturali, come stazioni, autostazioni, aeroporti e porti), eventualmente anche mediante l'aggiunta nel tariffario di un QR code che ne consenta la consultazione, nelle diverse lingue, tramite *smartphone*.

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, è pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità ed è trasmesso al Comune di Piacenza, 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)