

Parere al Comune di Lazise 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 27 luglio 2026

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Lazise (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 18728 del 19/05/2026 (acquisita al prot. ART n. 35237/2026 e n. 35281/2026 del 19/05/2026), 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 comunale per la disciplina dei servizi pubblici non di linea taxi e noleggio con conducente con autovettura (di seguito: Regolamento), adottato con la deliberazione del Consiglio comunale n. 40 del 30 aprile 2009, 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]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 [...]».

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 dei 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. 40 del 30 aprile 2009 non tiene conto dell'evoluzione normativa degli ultimi 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 necessario procedere con celerità al relativo aggiornamento.**

II.1 Adeguamento del sistema tariffario

Il sistema tariffario vigente, approvato con Deliberazione della Giunta comunale n. 70 del 23/03/2023, prevede: uno scatto di partenza, tariffe chilometrica ed oraria, la corsa minima, la corsa minima festivi e notturno e alcuni supplementi (festivo, notturno, trasporto animali, bagaglio, per persone da 3 a 4, per persone da 5 a 6 e per persone da 7 a 8 e un supplemento per lavaggio interno), come meglio dettagliati nella Tabella 1 ove sono riportate anche le proposte di adeguamento oggetto del presente parere.

Innanzitutto, si evidenzia come la formulazione utilizzata per la tariffa chilometrica (1,20 + 1,20), in mancanza di una nota esplicativa, non sia di immediata comprensione, soprattutto per gli utenti del servizio. Infatti, il doppio valore indicato potrebbe derivare da una quota fissa cui si aggiunge una quota variabile in base alla distanza percorsa, oppure potrebbe riferirsi ad un potenziale “ritorno a vuoto”, oppure ad una tariffa chilometrica urbana ed una extraurbana. In proposito, **è necessario che il sistema tariffario indichi un unico importo per la tariffa chilometrica.**

Il Comune ha motivato la proposta di adeguamento delle tariffe sulla base dei seguenti elementi: i) *“incremento dell’indice ISTAT FOI pari a circa il 9,7% nel triennio 2023–2026”*; ii) *“significativo aumento dei costi del carburante (circa +40%)”*; iii) *“incremento generalizzato dei costi di manutenzione e dei premi assicurativi”*; iv) *“aumento dei costi di accesso alle infrastrutture aeroportuali”*; v) *“necessità di adeguamento della corsa minima, anche in relazione alla stagionalità e all’intensità del traffico nei periodi di maggiore afflusso turistico”*.

L’art. 42 del Regolamento riguardo alla definizione delle tariffe prevede che *“Le tariffe del servizio taxi, a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per il servizio extraurbano, nonché i relativi supplementi, sono stabiliti dalla Giunta comunale in relazione ai costi di esercizio, quali: remunerazione dell’attività lavorativa degli addetti, spese assicurative, di trazione, di manutenzione, ammortamento, nonché sulla base di eventuali disposizioni regionali o provinciali di coordinamento emanate in materia”* e in relazione all’adeguamento tariffario dispone che *“Le tariffe taxi sono sottoposte a verifica annuale e possono essere modificate in misura comunque non superiore alla variazione annuale dell’indice ISTAT, con delibera della Giunta comunale”*.

Nonostante la previsione regolamentare, dalla documentazione complessivamente presentata non si rilevano evidenze che la quantificazione delle tariffe sia effettivamente avvenuta (in origine) sulla base dei principi di sostenibilità del prezzo per l’utenza e di correlazione ai costi del servizio richiamati nelle Linee Guida (punti 48 e 49) e dal citato art. 42 del Regolamento. Conseguentemente, qualora effettivamente non vi sia stata in origine correlazione ai costi, sarà **necessario che l’aggiornamento delle componenti tariffarie avvenga senza superare la rivalutazione ISTAT-FOI relativa al periodo di riferimento considerato.**

Nel periodo tra marzo 2023 (ultima modifica tariffaria) e giugno 2026 (ultimo dato disponibile alla data di istruttoria del parere) la variazione ISTAT dei prezzi al consumo in base all’indice FOI generale (senza tabacchi) è stata del **+5,8%**.

La Tabella 1 riporta il confronto tra gli importi vigenti e gli adeguamenti proposti dal Comune per le principali componenti della struttura tariffaria.

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 (+5,8%)	Tariffa proposta	Variazione effettiva
Scatto di partenza (€)	4,50	4,76	5,00	11,1%
Tariffa chilometrica (€/km)	1,10 + 1,10	1,16 + 1,16	1,20 + 1,20	9,1%
Sosta oraria (€/h)	33,00	34,90	36,00	9,1%
Corsa minima (€)	11,00	11,64	15,00	36,4%
Supplementi				
Servizio festivo (7:00 - 22:00)	+20%	n.a.	+20%	n.a.
Servizio notturno (22:00 – 7:00)	+30%	n.a.	+30%	n.a.
Supplemento animali (€/cad)	3,00	3,17	3,00	0%
Supplemento bagaglio (€/cad)	0,50	0,53	0,50	0%
Supplemento 3° e 4° passeggero	---	n.a.	+20%	n.a.
Supplemento 5° e 6° passeggero	+30%	n.a.	+30%	n.a.
Supplemento 7° e 8° passeggero	+50%	n.a.	+50%	n.a.
Lavaggio interno (€)	150,00	---	150,00	---

L'adeguamento proposto dal Comune riguarda 4 elementi tariffari (scatto di partenza, tariffa chilometrica, sosta oraria, corsa minima, evidenziati in tabella 1), i quali subiscono tutti un incremento superiore alla rivalutazione ISTAT-FOI del periodo di riferimento. Per quanto riguarda la "corsa minima", 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 ponderata coi principi di ragionevolezza e proporzionalità: un importo della "corsa minima" fissato a 15 € non può essere ritenuto ragionevole dal punto vista quantitativo, perché ha l'effetto di rendere inutili le tariffe a consumo per tutti i tragitti di breve percorrenza.

Dal confronto tra il prezzo della corsa standard¹ calcolato con le tariffe vigenti (stimabile² in 12,75 €) e il prezzo della corsa standard calcolato con le tariffe proposte (stimabile in 14,00 €) si ottiene un aumento del 12%, ossia superiore all'indice ISTAT-FOI del periodo di riferimento (5,8%). Di conseguenza, la corsa minima che si intende introdurre, oltre a non avere eguali nell'ambito dei comuni monitorati dall'Autorità (circa 180 comuni), fa venir meno l'utilità che la corsa standard dovrebbe assicurare: fornire agli utenti un elemento di valutazione circa il probabile prezzo della corsa e consentire la comparazione delle tariffe tra diversi ambiti territoriali. Infatti, fissando la corsa minima ad un livello così elevato e addirittura superiore al prezzo della corsa standard, questa non risulterebbe più essere un parametro di riferimento essendo sistematicamente

¹ La corsa standard si basa su un percorso di 5 km con sosta/attesa di 5 minuti (non consecutivi) effettuato in un giorno ferialo da parte di un utente privo di bagagli.

² Si assume che il significato della tariffa relativa al percorso sia quello di un'inammissibile remunerazione del ritorno a vuoto e che gli scatti vengano conteggiati ogni 100 m.

rimpiazzata dalla corsa minima. Pertanto, **è necessario che l'importo della "corsa minima" sia 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).

In conclusione, l'adeguamento tariffario proposto non soddisfa il principio di sostenibilità del prezzo per l'utenza.

II.2 Tariffe predeterminate, sconti e supplementi

La nuova proposta di adeguamento tariffario prevede anche l'introduzione di un significativo numero di tariffe predeterminate (ben 32) tutte relative a destinazioni extraurbane (ad eccezione della tariffa con destinazione "Lazise"). In via preliminare, si rileva che nella pertinente sezione "E" del sistema tariffario proposto è presente la dicitura *"prezzi indicativi senza traffico"*, che risulta non appropriata alla connotazione delle tariffe predeterminate. È inoltre presente, tra le tariffe predeterminate, quella riferita a "Lazise", fissata a 15 euro, quindi applicabile a tutte le corse all'interno del territorio comunale. Sebbene le tariffe predeterminate siano da considerare un elemento di trasparenza positivo per gli utenti che possono conoscere con certezza quale sia il prezzo della corsa che si accingono a richiedere, è necessario che la relativa determinazione, costituendo una deroga all'ordinaria tariffazione a consumo, sia attentamente valutata. 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.

Nel caso di specie si ritiene che l'eccessivo numero di tariffe predeterminate, unitamente, peraltro, all'elevato importo della corsa minima, comportino il sistematico superamento delle tariffe ordinarie, che sostanzialmente non troverebbero più applicazione. Inoltre, il nutrito elenco renderebbe di più difficile lettura il tariffario, vanificando, almeno in parte, la ragione stessa dell'istituzione di tali tariffe, peraltro in casi, come le corse extraurbane, in cui l'importo della corsa viene determinato dalla semplice moltiplicazione della tariffa chilometrica per la lunghezza del percorso (oltre allo scatto di partenza ed eventuali supplementi).

In proposito si evidenzia come nel tariffario non sia prevista una specifica tariffa extraurbana che, come previsto dall'art. 13, comma 2, della legge 21/1992 e dall'art. 42 del Regolamento, deve essere solo chilometrica. Sul punto, il citato articolo del Regolamento dispone, peraltro, che *"[c]on la medesima deliberazione [di approvazione delle tariffe, n.d.r.] vengono individuate le zone urbane, in cui applicare la tariffa a base multipla, nonché le zone extraurbane in cui applicare la tariffa a base chilometrica"*, disposizione che parrebbe non essere stata attuata nell'ambito delle statuizioni delle deliberazioni della Giunta comunale in materia tariffaria prodotte a corredo della richiesta di parere. Pertanto, al fine di rendere maggiormente trasparente l'articolazione delle tariffe, **è necessario che il tariffario riporti l'esplicitazione della tariffa chilometrica extraurbana.**

Inoltre, **è necessario che il Comune provveda ad una significativa riduzione del numero di tariffe predeterminate selezionando quelle più richieste e determinandone il relativo valore secondo la metodologia prevista dalla Linee guida; occorre inoltre eliminare dalla sezione "E" della tabella l'indicazione *"prezzi indicativi senza traffico"*, che contraddice la natura stessa delle tariffe predeterminate, e la tariffa riferita a "Lazise", prevista in 15 euro, corrispondente all'importo proposto per la corsa minima (al riguardo, vedi *infra* osservazioni paragrafo II.I), che avrebbe l'effetto di sostituire con una tariffa fissa il**

prezzo di tutte le corse all'interno del territorio comunale, di fatto vanificando l'applicazione della struttura tariffaria a consumo.

Nel nuovo sistema tariffario si propone l'introduzione di un terzo supplemento passeggeri: infatti, oltre ai due già esistenti (supplemento per il 5° e 6° passeggero e supplemento per il 7° e 8° passeggero) si prevede anche il supplemento per il 3° e 4° passeggero. Al riguardo si evidenzia come in materia di supplementi le Linee guida dell'Autorità prevedano che *"è necessario che i supplementi siano limitati nel numero, correlati ad un oggettivo aumento di costi o ad un maggiore livello di prestazione del servizio"* (punto 62 delle Linee guida). I due supplementi passeggeri vigenti sono motivati dalla necessità di utilizzo di una vettura (cd. minivan) per il trasporto di un numero di persone superiore a 5 (incluso il conducente), che comporta dei costi superiori rispetto ad una vettura ordinaria; viceversa, il nuovo supplemento non risponde a tale necessità essendo possibile utilizzare una vettura ordinaria per trasportare fino a 4 passeggeri. Tuttavia, non vi sono ragioni per una differenziazione della maggiorazione richiesta per l'utilizzo di tale veicolo in base al numero dei passeggeri (5-6 o 7-8) non essendovi significativi incrementi di costi che la giustifichino. Pertanto, **è necessario uniformare il supplemento passeggeri ad un unico valore.**

Con riferimento alla nuova introduzione dello sconto previsto sul taxi sharing (-20%) si rende necessario chiarire, anche mediante una nota esplicativa nel tariffario, le relative modalità applicative. Al riguardo si segnala quanto previsto dalle Linee guida al punto 72: *"Gli enti competenti definiscono le tariffe in maniera tale da consentire, rispetto alla corsa ordinaria, un risparmio per l'utente e, contestualmente, una remunerazione più vantaggiosa per il tassista"*.

Risulta, infine, privo di qualsiasi valutazione o giustificazione il supplemento per "lavaggio interno" che ammonta a 150 euro, per il quale non è disponibile alcun elemento circa le relative casistiche applicative e le analisi a supporto della stima di tale importo. **Si ritiene, pertanto, che, considerata altresì l'estraneità del supplemento dal servizio di trasporto cui devono riferirsi le tariffe amministrate, sia necessaria la relativa espunzione dal tariffario.**

II.3 Tariffario

Con riferimento allo schema del tariffario si prescrive di completare il contenuto con i seguenti elementi:

- a) 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 ferialo su prenotazione (la corsa standard breve comprende 5 km + 5' di sosta;
- b) l'inclusione o meno nelle tariffe di eventuali pedaggi;
- 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.

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 ecc.), eventualmente anche mediante l'aggiunta nel tariffario di un QR code che ne consenta la consultazione, nelle diverse lingue, tramite

smartphone, considerati gli elevati flussi turistici di origine internazionale che interessano il Comune.

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

Torino, 27 luglio 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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