

Parere alla Regione Lombardia in materia di adeguamento tariffario del servizio taxi del bacino aeroportuale lombardo, 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 16 settembre 2026

premesso che:

- ha ricevuto dalla Regione Lombardia (di seguito, anche: Regione), con nota K2.2026.0016420 del 25/06/2026 (acquisita al prot. ART n. 43326/2026 del 25/06/2026), 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 all’adeguamento delle tariffe del servizio taxi per l’anno 2026 e all’algoritmo di adeguamento che sarà applicato a partire dall’anno 2027;
- nel corso delle interlocuzioni avvenute in occasione dei precedenti adeguamenti tariffari ed in particolare a seguito della richiesta di Parere sulla delibera di Giunta regionale n. 5027 del 12/07/2021 (di seguito: DGR n. 5027/2021), sono state fornite osservazioni con nota trasmessa il 09/02/2022, prot. ART n. 2640/2022, e successivamente con le note del 06/05/2022, prot. ART n. 12569/2022 e del 18/05/2023, prot. ART n. 16221/2023 sul sistema tariffario nel suo complesso, incluso l’algoritmo di adeguamento modificato, tra le altre, con la citata DGR n. 5027/2021;
- è stato reso il Parere n. 34/2024 del 6 giugno 2024 relativo all’adeguamento tariffario dell’annualità 2024 (di seguito Parere n. 34/2024);
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente *“Regolamento del bacino di traffico del sistema aeroportuale lombardo del servizio taxi”* (di seguito: Regolamento), dell’8 aprile 2014, n. 2, 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 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 dalla Regione, 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.

Nella formulazione delle osservazioni che seguono si è tenuto conto di tutte le interlocuzioni intercorse con la Regione a partire dall'adozione della DGR n. 5027/2021 citate in premessa, nonché delle osservazioni rese con il Parere 34/2024.

II.1 L'adeguamento del sistema tariffario per l'anno 2026

La Giunta della Regione Lombardia provvede annualmente all'applicazione dell'algoritmo di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi del Bacino aeroportuale lombardo ai sensi del disposto dell'art. 28, comma 5, lett. d) della l.r. 4 aprile 2012, n. 6. Il provvedimento legislativo è stato recentemente revisionato dal Consiglio regionale e, nell'ambito di tale procedimento di revisione, gli Uffici regionali avevano comunicato, con nota prot. n. K2.2025.0012388 del 12/06/2025 (acquisita al prot. ART n. 54734/2025 in pari data) l'approvazione da parte della Giunta (con DGR n. XII/4247 del 30/04/2025) del disegno di legge di revisione nel quale, fra l'altro, era contenuta la modifica della frequenza di aggiornamento delle tariffe a seguito delle indicazioni fornite dall'Autorità nel precedente Parere n. 34/2024 del 6 giugno 2024. La proposta, tuttavia, non è stata accolta dal legislatore regionale e pertanto persiste la criticità già segnalata circa la mancata corrispondenza tra la previsione di una frequenza di aggiornamento annuale delle tariffe e le indicazioni delle Linee guida che, al punto 60, prevedono che tale frequenza di aggiornamento sia *“di norma pari a cinque anni e comunque individuata tenendo conto della necessità di garantire il principio di accessibilità del servizio taxi, fatta salva la necessità di procedere all'adeguamento in conseguenza di incrementi imprevedibili di particolare entità dei costi del servizio sopportati dagli operatori”*. **Tuttavia, considerata l'attuale contingenza, nella quale si registrano “incrementi imprevedibili di particolare entità dei costi del servizio sopportati dagli operatori”, eventualità prevista dal punto 60 delle Linee guida quale deroga all'aggiornamento quinquennale, si invita la Regione, una volta che l'attuale fase macroeconomica si sarà stabilizzata, a valutare l'adozione di idonee iniziative finalizzate alla tutela del principio di accessibilità delle tariffe.**

La Regione ha provveduto ad applicare l'algoritmo previsto per l'adeguamento tariffario¹ nell'ambito del quale il livello effettivamente raggiunto per ciascuno degli indicatori individuati è stato accertato mediante l'analisi annuale di *Mystery Client* che la Regione ha provveduto a commissionare a soggetto esterno.

¹ La Giunta regionale ha definito, con DGR n. 7451 del 28/11/2017 (di seguito: DGR n. 7451/2017), un algoritmo di calcolo dell'adeguamento tariffario che viene applicato annualmente per determinare il coefficiente di rivalutazione dei singoli elementi tariffari, incluse le tariffe predeterminate. L'algoritmo considera una quota di adeguamento pari all'80% della media degli indici ISTAT (FOI generale senza tabacchi e FOI trasporti) e una quota residua del 20% calcolata tenendo conto degli esiti di un'indagine annuale effettuata con il metodo *Mystery client* nella quale vengono rilevati gli specifici indicatori di qualità fissati con la DGR n. 5027/2021. In particolare, gli indicatori rilevano la disponibilità e funzionalità di dispositivi per il pagamento elettronico (α_1), la corretta applicazione del percorso (α_2) e la corretta applicazione della tariffa (α_3). Il raggiungimento dei livelli di tutti gli indicatori di qualità assicura la rivalutazione ISTAT completa.

Nonostante il raggiungimento degli obiettivi di due indicatori su tre², che avrebbe consentito il recupero quasi integrale della percentuale di rivalutazione del periodo, la percentuale di adeguamento scaturente dall'applicazione dell'algoritmo e dagli altri criteri, per l'anno 2026 è risultata negativa (-1,12%) e, pertanto, andrà in riduzione degli adeguamenti delle successive annualità come stabilito dal provvedimento in esame. Tale esito è anche dovuto alla detrazione della quota dell'1% relativa agli incrementi delle precedenti annualità finalizzate al finanziamento del rinnovo del parco veicolare. La detrazione è stata operata in recepimento delle osservazioni dell'Autorità di cui alla citata nota prot. ART n. 2640/2022 del 09/02/2022 e del successivo Parere n. 34/2024, con le quali si evidenziava l'effetto distortivo dell'incremento introdotto che determinava il sistematico superamento della rivalutazione ISTAT e quindi la progressiva riduzione dell'accessibilità del servizio per l'utenza a più basso reddito. A seguito delle osservazioni dell'Autorità, la Regione Lombardia ha provveduto a detrarre progressivamente tale incentivazione nel corso delle ultime annualità fino al totale annullamento con il provvedimento sottoposto al presente parere. In proposito, si osserva che il finanziamento dei costi sostenuti dai titolari di licenza per l'acquisto dell'autovettura e della strumentazione necessaria all'erogazione del servizio dovrebbe già essere incluso nella struttura tariffaria del servizio sottoforma di quote di ammortamento. Inoltre, ulteriori incentivi per conseguire più rapidamente il rinnovo del parco auto sono periodicamente riconosciuti da provvedimenti legislativi nazionali come recentemente avvenuto con l'art. 3, commi 4-7, del d.l. 104/2023 che ha stabilito, in favore dei titolari di licenze taxi, il riconoscimento degli incentivi per l'acquisto di veicoli non inquinanti in misura doppia rispetto a quelli ordinariamente previsti. Infine, l'incentivazione può avvenire anche attraverso appositi fondi regionali che convogliano le risorse alla sostituzione dei veicoli più inquinanti e con immatricolazione più risalente, soluzione che parrebbe essere in corso di attuazione da parte della Regione³, ancorché nei provvedimenti esaminati non siano chiaramente definiti i criteri connessi alle vetture da sostituire (come, per esempio, assegnazione di punteggi, per la formazione della graduatoria di accesso al beneficio, direttamente proporzionali alla vetustà e al livello di emissioni dei veicoli da sostituire) ma solo i requisiti delle vetture incentivate.

Oltre all'incentivazione del rinnovo, sul tema, la Regione può valutare anche l'introduzione, nell'ambito della prossima revisione del Regolamento del servizio, della previsione di specifici requisiti minimi delle autovetture come, ad esempio, un limite massimo di età, anche modulato in base all'alimentazione della vettura e/o specifiche tipologie o limiti quantitativi di emissioni al fine di garantire un livello qualitativo minimo del parco auto circolante.

² Per l'indicatore "Disponibilità e funzionalità di dispositivi per il pagamento elettronico" è stato raggiunto un livello del 99,2% su un valore obiettivo del 90%; per l'indicatore "Corretta applicazione del percorso" è stato raggiunto un livello del 98,3% su un valore obiettivo del 98%; per l'indicatore "Corretta applicazione della tariffa" è stato raggiunto un livello del 95,8% su un valore obiettivo del 98%.

³ La Giunta regionale ha recentissimamente approvato un piano di investimenti nell'ambito dell'Assestamento al bilancio 2026 – 2028, che destina 1.670.000 euro al rinnovo del parco vetture adibito al servizio taxi. Da ultimo è stata pubblicata la D.G.R. XII/6669 del 3 agosto 2026 di "Approvazione della misura di incentivazione per il rinnovo del parco veicoli adibiti al servizio taxi con autoveicoli nuovi a basso o nullo impatto ambientale e dei relativi criteri" con la quale si demanda a Unioncamere Lombardia quale soggetto attuatore della misura di incentivazione "le attività di approvazione del bando attuativo, di implementazione della piattaforma telematica, di concessione e liquidazione dei contributi, le attività di istruttoria delle domande, i controlli e i conseguenti adempimenti in materia di Aiuti di Stato, l'assolvimento degli obblighi di pubblicazione di cui agli artt. 26 e 27 del d.lgs. n. 33/2013 in qualità di soggetto concedente nonché gli adempimenti di cui al d.m. n. 115/2017 (artt. 8 e seguenti)".

Alla luce di quanto rilevato e fatte salve le osservazioni e i suggerimenti sopra illustrati, non si riscontrano criticità in relazione all'adeguamento proposto in applicazione dell'algoritmo, che sostanzialmente non muta le tariffe vigenti e andrà in riduzione dell'adeguamento della prossima annualità.

II.2 La modifica dell'algoritmo per l'anno 2027

Il parametro volto a consentire il riconoscimento di quote aggiuntive rispetto alla rivalutazione ISTAT, finalizzate al finanziamento del rinnovo del parco veicolare (c.d. parametro β), era originariamente previsto, prima dell'annualità 2018, quale uno dei quattro indicatori qualitativi rilevanti ai fini del conseguimento della quota del 20% della rivalutazione ISTAT correlata alla qualità del servizio. Per il periodo 2018-2021, il medesimo parametro è stato, invece, riconosciuto quale quota aggiuntiva rispetto agli indicatori riferiti alla predetta quota del 20% della rivalutazione. Nel successivo periodo 2022-2026, esso è stato trasformato in un meccanismo di penalizzazione, consistente in una detrazione dalla percentuale di rivalutazione applicabile nell'ipotesi di mancato raggiungimento di un determinato livello qualitativo del parco auto, definito sulla base di specifici requisiti stabiliti dalla Giunta regionale. In particolare, per le tre annualità del periodo 2024-2026 è stata applicata una penalizzazione del 1%/anno a seguito delle osservazioni dell'Autorità, per recuperare il gap rispetto alla mera rivalutazione ISTAT determinato dalla concessione dell'incentivo negli anni precedenti. Nell'allegato B allo schema di delibera sottoposto al presente parere, la Regione ha espunto dall'algoritmo la previsione del parametro β , mantenendo invariati i restanti elementi. A decorrere dal 2027, pertanto, le tariffe del servizio taxi del bacino aeroportuale lombardo saranno aggiornate entro il limite massimo della rivalutazione ISTAT, mediante il riconoscimento della quota base fissa dell'80% e di un'ulteriore quota variabile del 20% in funzione del raggiungimento di tre indicatori di qualità.

Sebbene il parametro β costituisse un elemento critico del sistema di adeguamento delle tariffe elaborato dalla Regione, non si esclude la possibilità che un indicatore qualitativo che valorizzi la qualità del parco auto possa essere incluso nell'algoritmo di calcolo concorrendo con altri indicatori al raggiungimento della quota massima del 20% attualmente riservata agli aspetti qualitativi. Si eviterebbe in tal modo di riconoscere adeguamenti tariffari superiori alla rivalutazione ISTAT che avrebbero effetti negativi sull'accessibilità del servizio, tenendo comunque conto, ai fini dell'adeguamento tariffario, anche della qualità del parco veicolare. Nel corso della propria attività consultiva degli ultimi anni, l'Autorità ha infatti ripetutamente evidenziato che l'adeguamento delle tariffe deve avvenire secondo il principio di orientamento al costo del servizio, principio alla base di tutti i servizi pubblici, contemperando la necessaria remuneratività delle tariffe per i titolari di licenza e l'accessibilità economica per gli utenti del servizio. In mancanza di opportune analisi in tal senso gli adeguamenti periodici non devono superare il limite della rivalutazione ISTAT proprio al fine di mantenere almeno lo stesso livello di accessibilità economica per gli utenti.

Riguardo a tale aspetto l'algoritmo, come modificato nello schema di delibera sottoposto al presente parere, non presenta criticità, sebbene, come già evidenziato nel corso delle precedenti interlocuzioni, possa essere oggetto di revisione periodica con riferimento alla tipologia di indicatori oggetto di monitoraggio.

II.3 Il sistema tariffario nel suo complesso

Considerato che nel precedente Parere n. 34/2024 erano state formulate plurime indicazioni in vista di una futura revisione della metodologia di adeguamento delle tariffe, alcune delle quali subordinate allo svolgimento di analisi affidate a soggetti esterni e la cui attività dovrebbe essersi recentemente conclusa, **si invita la Regione a provvedere in conformità a quanto già osservato in ordine alla verifica della rispondenza dei livelli tariffari ai principi delle Linee guida.** In proposito, nella nota del 29/05/2023 (acquisita al prot. ART n. 18010/2023 in pari data) la Regione rappresentava che gli esiti dell'attività svolta dai soggetti incaricati avrebbero consentito *“di rivedere in un'ottica complessiva e di condivisione con gli altri portatori d'interesse del servizio, la programmazione del servizio taxi e delle relative tariffe”*. Analogamente, nella DGR n. 2569 del 17/06/2024 si richiamava *“la comunicazione di Regione Lombardia del 31 marzo 2022 (in atti regionali di protocollo S1.2022.0008500), con la quale i competenti uffici hanno dato riscontro alle indicazioni fornite da ART con nota di prot. 2640/2022 del 09.02.2022, per le attività di adeguamento e aggiornamento del sistema tariffario del bacino aeroportuale, rappresentando che i contenuti della succitata delibera ART n. 46/2022 avrebbero potuto trovare applicazione a seguito dell'esecuzione di analisi propedeutiche da attuare mediante appositi servizi di assistenza tecnica in via di affidamento con procedura di gara da parte di Regione Lombardia”*.

Al fine di arricchire la base di dati e informazioni necessari per le valutazioni sul sistema tariffario ma anche ai fini di una più efficiente gestione del servizio e quindi di una maggior efficacia della relativa offerta nel soddisfacimento della domanda degli utenti, in luogo di attività straordinarie di acquisizione dei dati *una tantum*, **si ribadisce la necessità di implementare quanto prima un sistema di monitoraggio prevedendo specifici obblighi regolamentari, da sottoporre all'Autorità prima della formale adozione secondo le previsioni dell'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011, di trasmissione di tutti i dati necessari (previamente aggregati) da parte dei titolari di licenza, dei propri organismi associativi o dei soggetti terzi che veicolano le richieste degli utenti sia telefonicamente che per mezzo di piattaforme di intermediazione (punti 32, 73 delle Linee guida).** Tale sistema dovrebbe inoltre anche essere esteso alle verifiche periodiche e/o a campione presso gli stazionamenti, in giornate e fasce orarie appositamente selezionate anche in base agli eventuali reclami pervenuti dagli utenti in relazione alla carenza di offerta, al fine di rilevare il grado di efficacia del servizio presso gli *hub* trasportistici ma anche presso le aree a più bassa richiesta, che in assenza di specifici controlli potrebbero non essere adeguatamente presidiate dai titolari di licenza.

Nel parere si osservava inoltre come la ridotta estensione del periodo di rilevazione dell'indagine di Mystery client (dal 27/12/2023 al 4/2/2024) costituisse un significativo limite sia riguardo alla valutazione del servizio anche in periodi dell'anno caratterizzati da una maggior richiesta sia riguardo alla necessità che le rilevazioni non fossero facilmente prevedibili da parte degli operatori taxi. La richiesta dell'Autorità di provvedere ad un significativo ampliamento di tale periodo distribuendo le rilevazioni nell'intero arco dell'anno è stata riscontrata dalla Regione con la nota del 12/06/2025 (acquisita al prot. ART n. 54734/2025) in cui si affermava che *“per l'anno 2025 è prevista l'effettuazione delle 240 attività nel corso dei mesi di settembre, ottobre e novembre, diversamente dagli anni precedenti nei quali l'attività complessiva era concentrata ad un periodo limitato di poche settimane”*. Sebbene tale affermazione sembrasse fare riferimento ad un intero trimestre si rileva che il periodo nel quale l'indagine si è effettivamente svolta, come emerge dallo schema di delibera trasmesso, è stato dal 30/09/2025 al

18/11/2025. Al riguardo deve costatarsi il limitato effetto dell'allungamento del relativo periodo (corrispondente a pochi giorni); si ribadisce pertanto quanto osservato nel citato Parere.

II.2 Tariffe predeterminate, sconti e supplementi

Come già osservato nelle precedenti interlocuzioni e nel parere reso, si rileva l'assenza nel tariffario di sconti e agevolazioni per particolari tipologie di utenti. La presenza di prezzi ridotti oltre ad essere molto diffusa nei tariffari dei servizi taxi del territorio nazionale, risponde al basilare principio di accessibilità posto alla base della stessa istituzione dei servizi pubblici. **A tal proposito si suggerisce di valutarne la previsione ispirandosi a quanto contenuto al punto 63 delle Linee guida.**

Riguardo alle tariffe predeterminate che non sono state modificate rispetto alle precedenti, la Regione con la nota 0054734/2025 del 12/06/2025 comunicava che *"nelle more dell'effettuazione delle simulazioni di cui al punto 67 delle Linee guida, si è ritenuto, in prima fase, di verificare l'adequatezza delle tariffe predeterminate tramite l'indagine Mystery client"*. **Si invita, pertanto, a provvedere alla modifica delle tariffe predeterminate sulla base degli esiti delle simulazioni effettuate secondo la metodologia descritta dalle Linee guida o, nel caso in cui per qualsiasi motivo non fossero state eseguite, a trasformarle in tariffe massime garantite (come definite dal punto 65 delle Linee guida).**

II.3 Trasparenza

Con riferimento al tariffario del servizio che viene reso disponibile all'utenza a bordo delle vetture e nelle aree di sosta taxi **si raccomanda di completarne il contenuto con 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, secondo le indicazioni già fornite alla Regione nelle precedenti interlocuzioni.**

Inoltre, **nel caso di trasformazione delle tariffe predeterminate in tariffe massime garantite (*supra*) dovrà essere riportata la descrizione di tali tariffe inclusa l'avvertenza che l'utente sarà tenuto a versare il minor importo tra quello risultante a tassametro e quello della tariffa massima garantita.**

Infine, si segnala che, da una rapida verifica sui siti delle amministrazioni comunali rientranti nel bacino, non risultano facilmente accessibili le informazioni di base del servizio, anche quelli di maggiori dimensioni. Si evidenzia che, benché sia operativo il bacino di traffico aeroportuale e la relativa competenza regolamentare e tariffaria sia posta in capo a codesta Regione, è necessario che i singoli comuni rendano accessibili tali informazioni almeno con riguardo al tariffario e al Regolamento aggiornati. **Si invita pertanto a chiedere a tutti i comuni appartenenti al bacino di pubblicare sul proprio sito l'ultima versione di tali documenti in una sezione facilmente accessibile agli utenti mantenendola aggiornata.**

In ragione dell'elevato afflusso di turisti di diverse nazionalità nel territorio del bacino si suggerisce di includere nel tariffario cartaceo anche un QR code con collegamento diretto ad una pagina *web* in cui poter consultare il tariffario in diverse lingue oltre all'italiano e all'inglese.

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

Torino, 16 settembre 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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