

Parere al Comune di Verona 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, e successive modificazioni.

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 1° ottobre 2026

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Verona (di seguito, anche: Comune), con nota prot. 287201 del 05/08/2026 (acquisita al prot. ART n. 54885/2026 del 05/08/2026), 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 merito alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, è stato esaminato il vigente *"Regolamento per il servizio pubblico di trasporto di persone e bagagli con autovetture in servizio da piazza (servizio Taxi)"* (di seguito: Regolamento), come da ultimo modificato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 58 del 07/09/2006, 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)).

Ulteriori misure «*per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma*» sono previste dall’art. 3 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (“*Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici*”), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136.

L’Autorità, con l’“*Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull’autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità*” del 21 maggio 2015, ha rappresentato l’esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi volte ad adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera, a distanza, ormai, di molti anni dall’adozione della legge 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, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del decreto-legge 201/2011, osserva quanto segue in tema di adeguamento tariffario.

II.1 Aggiornamento delle tariffe

Il contingente taxi del Comune consiste in 176 licenze. Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a base multipla e tariffe fisse, approvate con deliberazione della Giunta Comunale n. 210 del 01/06/2017. La struttura tariffaria si rivela piuttosto complessa e di non facile lettura, essendo costituita, tra l'altro, da voci tariffarie che includono peculiari maggiorazioni (*infra*). La Tab. 1 riporta il confronto tra le tariffe in vigore e quelle proposte dal Comune.

Tabella 1 – Confronto tra tariffe vigenti e tariffe proposte (elaborazione ART su dati forniti dal Comune)

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffe vigenti	Tariffe proposte	Incremento
Scatto iniziale diurno	5,00 €	6,20 €	24,0%
Scatto iniziale festivo/notturno	7,00 €	8,60 €	22,9%
Scatto iniziale "Capodanno e 1° Maggio"	8,80 €	10,90 €	23,9%
Scatto iniziale diurno su chiamata radiotaxi	6,50 €	7,70 €	18,5%
Scatto iniziale festivo/notturno su chiamata radiotaxi	8,50 €	10,10 €	18,8%

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffe vigenti	Tariffe proposte	Incremento
Scatto iniziale "Capodanno e 1° Maggio" su chiamata radiotaxi	10,30 €	12,40 €	20,4%
Scatto iniziale diurno per servizi "fuori perimetro" urbano	8,00 €	9,90 €	23,8%
Scatto iniziale festivo/notturno per servizi "fuori perimetro" urbano	10,00 €	12,30 €	23,0%
Scatto iniziale "capodanno e 1° Maggio" per servizi "fuori perimetro" urbano	11,80 €	14,50 €	22,9%
Tariffa chilometrica 1 (entro il 1° km)	1,50 €/km	1,80 €/km	20,0%
Tariffa chilometrica 2 (oltre il 1° km)	1,20 €/km	1,50 €/km	25,0%
Tariffa chilometrica 3 (oltre il 6° km)	1,60 €/km	2,00 €/km	25,0%
Tariffa chilometrica 4 (oltre il 25° km)	1,60 €/km	2,00 €/km	25,0%
Costo orario diurno (fino al 6° km)	32,40 €/h	40,00 €/h	23,5%
Costo orario diurno (oltre il 6° km e fino al 25° km)	43,20 €/h	53,00 €/h	22,7%
Costo orario festivo/notturno (oltre il 6° km)	+20%	+20%	0,0%
Supplemento bagagli (€/cad)	1,00 €/cad	1,00 €/cad	0,0%
Supplemento 5° passeggero	+10%	+10%	0,0%
Supplemento 6° passeggero	+20%	+20%	0,0%
Supplemento 7° passeggero	+30%	+30%	0,0%
Supplemento 8° passeggero	+40%	+40%	0,0%
Supplementi in caso di nuclei familiari	max 20%	max 20%	-

Anzitutto si osserva che nella struttura tariffaria adottata dal Comune l'importo iniziale a tassametro viene declinato secondo 9 valori diversi in base a particolari circostanze (corsa acquisita al posteggio, corsa acquisita tramite chiamata radiotaxi, servizio "fuori perimetro" urbano) ed al ciclo giornaliero dei servizi (diurni, festivi/notturni, ricorrenze speciali), invece di utilizzare specifici supplementi (supplemento festivo/notturno, supplemento radiotaxi, ecc.). Poiché ciò complica la comprensione da parte dell'utente riguardo l'effettivo prezzo del servizio, contrastando col principio della *"corretta e trasparente pubblicizzazione [delle tariffe] a tutela dei consumatori"* di cui all'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011, nonché col principio di semplificazione citato al punto 47 delle Linee guida, **è necessario eliminare la differenziazione delle componenti tariffarie tra servizio diurno e festivo/notturno, così come quella tra salita al posteggio e chiamata radiotaxi, introducendo invece specifici supplementi per i servizi festivo/notturno e la chiamata radiotaxi.** A tal proposito si rileva che l'importo iniziale a tassametro viene aumentato nei giorni di Capodanno e del 1° Maggio di un importo fisso che in sostanza corrisponde all'applicazione surrettizia di un "supplemento superfestivo"; questo supplemento si aggiunge al maggiore esborso che l'utente già deve sostenere nelle giornate festive, senza che a ciò corrisponda una diversa prestazione di servizio o maggiori costi: dunque, **è opportuno eliminare le maggiorazioni connesse ai servizi di "Capodanno e 1° Maggio" perché già implicate nell'accezione di servizio festivo.**

Inoltre, la descrizione della struttura tariffaria che si evince dalla documentazione trasmessa dal Comune non consente agli utenti una completa conoscenza di tutti i parametri di funzionamento del tassametro, perché omette di indicare la frequenza degli scatti sia nella tariffazione su base chilometrica (es.: 1 scatto ogni 100

m) sia nella tariffazione su base oraria (es.: 1 scatto ogni minuto) attiva per velocità inferiori a 27 km/h. Pertanto, **è necessario l'inserimento delle informazioni mancanti nella descrizione della struttura del sistema tariffario contenuta nell'Atto di approvazione delle tariffe e, conseguentemente, nel Tariffario.**

II.2 Metodologia di determinazione dell'aggiornamento tariffario

Preliminarmente si rileva che il Regolamento non tiene conto degli sviluppi normativi e tecnologici intervenuti negli ultimi anni, di cui si è dato cenno in premessa. Dunque, **è necessario adeguare quanto prima il Regolamento del servizio taxi, tenendo conto dei principi di cui all'art. 37, comma 2, lettera m) del d.l. 201/2011 come declinati nelle Linee guida, e previa richiesta di parere all'Autorità.**

Ciò premesso si osserva che, per il periodo da giugno 2017 a luglio 2026 (ultimo dato disponibile alla data di richiesta del parere), la variazione ISTAT dell'indice FOI dei prezzi al consumo (senza tabacchi) è stata del +23,9%. Nell'aggiornamento proposto, le componenti tariffarie subiscono incrementi percentuali in linea con la variazione ISTAT di periodo.

La Tab. 2 riporta il confronto tra i prezzi relativi alla corsa standard¹ calcolati dagli Uffici dell'Autorità con le tariffe vigenti e quelle proposte, nell'ipotesi di una corsa su chiamata.

Tabella 2 – Confronto tra i prezzi della corsa standard (elaborazione ART su dati forniti dal Comune)

Corsa standard	Prezzo con tariffe vigenti	Prezzo con tariffe aggiornate	Variazione
5 km + 5'	16,04 €	19,50 €	+21,6%

Gli aumenti relativi alle singole voci tariffarie comportano per il prezzo della corsa standard un aumento in linea con la rivalutazione ISTAT-FOI, cosicché l'adeguamento tariffario appare sostenibile per l'utenza.

Visto l'importante bacino di utenza del Comune, in quanto capoluogo di provincia e rilevante polo turistico, **è opportuno che l'aggiornamento tariffario sia correlato, oltre che alla rivalutazione ISTAT, anche al mutamento del livello di qualità del servizio** (ad esempio, riconoscendo l'80% dell'adeguamento inflattivo e vincolando il residuo 20% al raggiungimento di specifici indicatori qualitativi), secondo le previsioni del punto 61 delle Linee guida.

Inoltre, rilevano le considerazioni seguenti.

- 1) Il sistema tariffario prevede una componente chilometrica articolata in 4 fasce progressive di tariffazione (di cui le ultime due si rivelano identiche). Con le tariffe vigenti, la tariffa chilometrica della prima fascia (fino a 1 km di percorrenza) vale 1,50 €/km e diventa 1,20 €/km nella seconda fascia (da 1 km a 6 km di percorrenza), mentre nella terza fascia (da 6 km a 25 km di percorrenza) assume il valore di 1,60 €/km che rimane invariato anche nella quarta fascia (oltre 25 km); inoltre, per le corse di percorrenza superiore a 6 km è prevista una maggiorazione di prezzo del +20% per i servizi festivi/notturni (che si aggiunge alla maggiorazione incorporata nell'importo iniziale sul

¹ La corsa standard si basa su un percorso di 5 km con sosta/attesa di 5 minuti (non consecutivi) effettuata in un giorno ferialo da parte di un utente privo di bagagli. Nella presente applicazione si ipotizza che la tariffazione chilometrica avvenga ad intervalli di 100 m e quella oraria ad intervalli di 60".

tassametro” andando così a costituire una doppia imposizione). Risulta palese che una siffatta articolazione tariffaria si presenta di difficile comprensione e impatta negativamente sui principi di trasparenza e semplicità. Quindi, tenendo conto che a Verona la distanza del perimetro urbano dal centro città è mediamente di 6 km, **è necessario che la tariffa chilometrica non venga articolata su quattro fasce progressive, ritenendo che due fasce siano sufficienti (fino a 6 km e oltre 6 km) per tutte le percorrenze urbane**; inoltre, tenendo conto di quanto già detto a proposito dei supplementi festivo/notturno (*supra*), **è necessario eliminare la maggiorazione percentuale prevista per i servizi festivi/notturni di lunga percorrenza, perché questi servizi sono già gravati dall’apposito supplemento**.

- 2) Ad ulteriore complicazione di questo sistema tariffario contribuisce pure il “costo orario”². Esso viene modulato con due modalità differenti (importo fisso nella prima, seconda e terza fascia per i servizi diurni, maggiorazione percentuale nella terza e quarta fascia per i servizi festivi/notturni) e con due valori differenti (32,40 €/h nella prima e seconda fascia di tariffazione; 43,20 €/h nella terza fascia). Questa differenziazione, peraltro non supportata da alcuna argomentazione analitica, sarebbe difficilmente giustificabile perfino a fronte di un diverso livello di prestazione del servizio (*cfr.* punto 62 delle Linee guida), che però non si evince dalla documentazione fornita. In sostanza, questa articolazione produce il risultato di rendere il sistema tariffario poco comprensibile agli utenti e di introdurre un aggravio di spesa nei servizi di minore gradimento per gli operatori (servizi festivi/notturni di lunga percorrenza)³; dunque, **è necessario adottare un unico valore della tariffa oraria**.
- 3) Bisogna chiarire se la fascia tariffaria oltre il 25° km rappresenta la tariffa chilometrica che si applica ai servizi extraurbani, come previsto dall’art. 13, comma 2, della legge 21/1992: in caso affermativo, **è necessario specificarlo e rendere tale tariffa extraurbana indipendente da una soglia chilometrica**. L’introduzione di una tariffa chilometrica extraurbana rende superflua l’articolazione tariffaria dell’“importo iniziale a tassametro” connessa ai servizi “fuori perimetro” urbano, cosicché **è necessario sopprimere gli “importi iniziali” relativi alle voci “chiamata da fuori perimetro della città” e “salita al posteggio dell’aeroporto”**.
- 4) Nel sistema tariffario è prevista una maggiorazione percentuale del +10% per il 5° passeggero trasportato; poiché generalmente le autovetture sono omologate per 5 posti (incluso il conducente), questo supplemento si configura come un “supplemento minivan”. L’aspetto peculiare del sistema tariffario in esame è che questo supplemento cresce linearmente col numero dei passeggeri: infatti, la maggiorazione percentuale diventa +20% con 6 passeggeri, +30% con 7 passeggeri e +40% con 8 passeggeri. Generalmente, quando presente, il supplemento minivan viene declinato secondo due tipologie: (i) un importo fisso per ogni passeggero oltre il 4° (tipicamente di 1 €/pax), oppure (ii) un importo fisso, a prescindere dal numero di passeggeri (tipicamente di 4 €). La scelta del Comune di applicare, per l’utilizzo di un minivan, una maggiorazione percentuale progressiva in base al numero dei passeggeri è irragionevole perché l’equazione che dovrebbe giustificarla (maggior numero di persone trasportate uguale maggior consumo di carburante) non considera il fatto che l’aumento di peso dovuto ai 4 passeggeri extra è trascurabile in confronto alla maggiore massa di un veicolo minivan rispetto all’autovettura a 5 posti. Pertanto, poiché questa maggiorazione percentuale

² La denominazione corretta di questa componente tariffaria è “tariffa oraria”.

³ Nell’ipotesi di una corsa di 10 km con sosta/attesa di 10 minuti (equamente suddivisi tra partenza e arrivo) effettuata in un giorno feriale da parte di un utente privo di bagagli salito al posteggio, il prezzo pagato dall’utente col sistema tariffario vigente sarebbe 27,85 € per un servizio diurno ma 32,41 € per un servizio festivo/notturno, con un aggravio superiore al 16%.

progressiva non risulta giustificata e determina un aggravio economico per l'utenza, **è necessario che il supplemento passeggeri assuma un unico valore, espresso preferibilmente in termini di importo fisso.**

- 5) Nell'ambito dei supplementi il sistema tariffario prevede un "cap" del 20% per i nuclei familiari. Poiché questa previsione tariffaria rischia di generare contrasto con le indicazioni fornite in precedenza riguardo all'esigenza di trasformare certe maggiorazioni in normali supplementi, **è opportuno trasformare in un apposito sconto il limite di maggiorazione previsto per i nuclei familiari.**

Infine, allo scopo di poter valutare la rispondenza dell'offerta di servizio alle effettive esigenze di mobilità nel territorio di competenza, nonché l'adeguatezza del sistema tariffario adottato, requisito ineludibile per un servizio pubblico, **è necessario che il Comune attivi un sistema di monitoraggio sistematico dei dati di domanda e di offerta del servizio taxi** (punti 32-33 delle Linee guida). Al riguardo, in occasione del prossimo aggiornamento del Regolamento, andranno introdotti specifici obblighi di trasmissione periodica dei dati di utilizzo del servizio in capo ai tassisti, alle organizzazioni associative degli stessi, nonché alle piattaforme tecnologiche o qualunque altro soggetto che li detenga.

L'adeguamento tariffario dovrà comunque essere esaminato in sede di Commissione consultiva, assicurando anche il coinvolgimento delle associazioni di consumatori (cfr. p. 51 delle Linee guida).

II.3 Tariffe fisse, predeterminate, *sharing*

Il sistema tariffario vigente comprende anche 12 tragitti a tariffa predeterminata (che connettono in vario modo la stazione ferroviaria, l'aeroporto, la Fiera e gli ospedali), differenziate tra servizi feriali e festivi/notturni.

Questa tipologia tariffaria, definendo un importo prestabilito, omnicomprensivo e invariabile per determinati percorsi, garantisce una maggiore trasparenza del prezzo del servizio e rappresenta, pertanto, un elemento di maggior tutela del passeggero.

Nella proposta del Comune di adeguamento tariffario, gli aumenti applicati a queste tariffe rimangono contenuti entro la rivalutazione ISTAT-FOI. Tuttavia, il punto 67 delle Linee guida prevede che le tariffe predeterminate debbano risultare più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a consumo e che, per la fissazione dell'importo di ciascuna tariffa predeterminata, siano effettuate apposite simulazioni. Nelle more delle suddette simulazioni, **è necessario che le tariffe predeterminate siano stabilite come "tariffe massime garantite", per l'applicazione delle quali il tassametro dovrà essere sempre attivato all'inizio della corsa e il prezzo applicabile sarà il minore tra quello calcolato con le tariffe a consumo e la tariffa predeterminata.**

Inoltre, il sistema tariffario comprende anche una modalità di *taxi sharing* denominata "Tariffa collettiva" che si applica a gruppi composti da almeno 3 persone con la seguente avvertenza: *"a destinazione ogni persona paga la propria quota visualizzata sul tassametro"*. Al netto del fatto che il tassametro sia in grado di calcolare il prezzo dovuto da ciascun passeggero in base al suo punto di salita e a quello di arrivo, questa tariffa non costituisce una *tariffa sharing*, la quale andrebbe definita *"in maniera tale da consentire, rispetto alla corsa ordinaria, un risparmio per l'utente e, contestualmente, una remunerazione più vantaggiosa per il*

tassista” (punto 72 delle Linee guida)⁴. Dunque, per favorire realmente la diffusione di questa modalità di servizio, **è opportuno modificare la formulazione della *tariffa sharing*.**

Oltre alla *tariffa sharing* il sistema tariffario comprende anche un’ulteriore tariffa collettiva denominata “Tariffa Disco”, con punti di partenza/arrivo prestabiliti (percorrenze di circa 5 km) e un prezzo fisso di 5 €/pax che, nell’adeguamento proposto dal Comune, aumenta del +20% diventando 6 €/pax. Sebbene l’aumento risulti inferiore all’indice ISTAT-FOI, il sistema tariffario associa questa tariffa al solo caso di 4 utenti. Tuttavia, il prezzo della corsa relativo a 4 persone risulterebbe 24 €, che non si discosta in modo significativo dal prezzo ottenuto applicando le tariffe a consumo. In altre parole, il gruppo di 4 persone potrebbe effettuare una normale corsa in taxi, dividendosi poi il prezzo indicato dal tassametro: pertanto, nella forma esposta, questa “Tariffa Disco” appare inutile. Allo scopo di rendere realmente vantaggiosa questa tariffa, correlata ad un servizio di indubbia utilità sociale, anche in considerazione della presumibile giovane età dei suoi destinatari, **è opportuno ridurre a 3 persone il gruppo minimo per l’applicazione della “Tariffa Disco”.**

II.4 Tariffario

Riguardo al Tariffario, ovvero lo strumento con cui si comunicano al pubblico le tariffe del servizio taxi, le Linee guida forniscono una serie di indicazioni utili ad aumentare la trasparenza verso gli utenti del servizio. In particolare, **è necessario che il Tariffario risulti di facile lettura e di immediata comprensione da parte degli utenti, e sia onnicomprensivo di tutte le componenti tariffarie vigenti** (punto 52 delle Linee guida).

Con riferimento al contenuto, **è necessario che nel Tariffario venga indicato il prezzo della corsa standard per 1 persona priva di bagagli, basata su un tragitto urbano di lunghezza 5 km con 5 minuti di sosta/attesa nel traffico durante il servizio feriale diurno** (punto 54 delle Linee guida).

Infine, **è necessario che il Tariffario venga pubblicato presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio (es.: stazioni, ospedali, uffici di informazione turistica, posteggi taxi, ecc.), nonché sul sito Internet del Comune, insieme al Regolamento, in un’apposita sezione dedicata al servizio taxi** (punto 57 delle Linee guida).

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

Torino, 1° ottobre 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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

⁴ L’approccio più diffuso consiste nel corrispondere al tassista il 120% dell’importo a tassametro mediante quote unitarie inversamente proporzionali al numero dei passeggeri (ad esempio, nel caso di 3 passeggeri, ciascuno di essi pagherebbe il 40% del prezzo indicato dal tassametro all’arrivo alla sua destinazione).