Parere n. 77/2026

Parere al Comune di Quartu Sant'Elena sull'aggiornamento del Regolamento, sull'ampliamento del contingente e sull'adeguamento del sistema 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 dell'11 novembre 2026

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Quartu Sant'Elena (di seguito anche: Comune), con nota prot. n. 41732 del 21/04/2026 (acquisita al prot. ART n. 28637/2026 del 21/04/2026), la richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, in riferimento allo schema del nuovo "*Regolamento del servizio taxi del comune di Quartu Sant'Elena e relativo bacino comprensoriale*" (di seguito: Regolamento) adottato con la DGC n. 76 del 01/04/2026, che andrebbe a sostituire il regolamento approvato con la DCC n. 18 del 20/05/2009;
- lo schema del nuovo Regolamento contiene nove allegati, uno dei quali riguarda la rideterminazione numerica del contingente ed un altro riguarda la rielaborazione economica del sistema tariffario, sicché la richiesta di parere deve intendersi estesa anche a questi due aspetti;
- il Comune ha promosso l'istituzione di un bacino comprensoriale sulla base di accordi intercomunali ai sensi dell'art. 5-*bis*, comma 1-*bis*, della legge 21/1992, che attualmente comprende anche i comuni limitrofi di Quartucciu (adesione assentita con la DGC n. 174 del 11/12/2025 e sottoposta a successiva ratifica del Consiglio comunale) e Selargius (adesione assentita con la DGC n. 42 del 04/03/2026);
- la documentazione fornita comprende, tra l'altro, una relazione intitolata "*Interventi migliorativi per adeguare il servizio taxi nel costituendo bacino comprensoriale sovracomunale del comune di Quartu Sant'Elena alle esigenze degli utenti e degli operatori*" (di seguito: Relazione tecnica), approvata con la già citata DGC n. 76 del 01/04/2026;

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

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

II.1. Aggiornamento del Regolamento

Le osservazioni sullo schema di Regolamento del servizio taxi vengono suddivise secondo le tematiche di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), numeri da 1 a 4, del d.l. n. 201/2011 ovverosia:

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

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

L'art. 1 dello schema di Regolamento fornisce una descrizione generale del servizio, ma non specifica le tipologie di veicoli ammissibili, ai sensi dell'art. 1, comma 2, della legge 21/1992. Dunque, **è opportuno specificare nell'art. 1 del Regolamento la tipologia di veicoli previsti per il servizio taxi/NCC**. Inoltre, si evidenzia il refuso presente nel 2° punto elenco, perché il servizio taxi si caratterizza non tanto «*per l'obbligo di stazionamento entro i confini del bacino comunale e/o comprensoriale*», quanto per l'obbligatorietà di inizio della prestazione all'interno del territorio comunale o comprensoriale (*cfr*. art. 1, commi 1 e 2, legge 21/1992); pertanto, **è necessario correggere il 2° punto elenco dell'art. 1 del Regolamento**.

L'art. 10 dello schema di Regolamento rinvia all'Allegato 9 per la determinazione del contingente del servizio taxi; al fine di evitare l'aggravio amministrativo di dover modificare il Regolamento ogni volta che cambia la dotazione organica effettiva, **è opportuno che l'art. 10 del Regolamento riporti esplicitamente il limite massimo del contingente taxi**, ai fini del rispetto dell'art. 5, comma 1, lett. a), della legge 21/1992, **e che l'Allegato 9 contenga solo la descrizione della metodologia per la determinazione del contingente** (magari estraendola dalla Relazione tecnica). Il numero delle licenze taxi (ordinarie, stagionali e temporanee) e autorizzazioni NCC effettivamente rilasciate dal Comune (che potenzialmente possono essere in misura inferiore al contingente) va mantenuto aggiornato periodicamente dai competenti organi comunali e pubblicato nell'apposita sezione del sito *internet* del Comune. Inoltre, **è necessario indicare nell'art. 10 del Regolamento il numero minimo di autovetture taxi che devono essere idonee al trasporto di disabili incarrozzati** (di seguito anche: veicoli per PMR), determinando tale numero secondo quanto indicato al punto 25 delle Linee guida.

L'art. 11 dello schema di Regolamento riporta la possibilità per il Comune di rilasciare licenze stagionali "a tempo determinato" per fronteggiare eventi in cui è atteso un considerevole afflusso di persone. Sebbene, prima del rilascio di licenze stagionali, sia preferibile attuare il potenziamento dell'orario di servizio tramite turnazioni integrative, **è opportuno integrare l'art. 11 del Regolamento chiarendo che le licenze stagionali**

hanno durata illimitata ma attivazione circoscritta a specifici periodi dell'anno e devono essere rilasciate a seguito di concorso pubblico.

II.1.2 Organizzazione del servizio (art. 37, comma 2, lett. m), numero 2, del d.l. 201/2011)

L'art. 5 dello schema di Regolamento stabilisce che «*il titolare di licenza ha l'obbligo di utilizzare applicazioni software o piattaforme tecnologiche, atte a mettere in contatto gli Utenti e gli esercenti del servizio*», obbligo che viene poi ribadito nell'art. 27. Premesso che i titolari di licenza hanno tutto l'interesse a massimizzare le possibilità di ricevere una richiesta di servizio, è ragionevole ritenere che essi utilizzino le piattaforme digitali di intermediazione anche in mancanza di un obbligo in tal senso. In ogni caso, come si dirà ragionando dell'art. 27, l'imposizione di tale obbligo lederebbe il principio di libertà d'iniziativa economica privata (art. 41 Cost.), pertanto **è necessario espungere dall'art. 5 del Regolamento l'obbligo di utilizzare applicazioni digitali per l'acquisizione delle corse**.

L'art. 7 dello schema di Regolamento stabilisce che le licenze «*sono assoggettate a verifica periodica quinquennale, volta ad accertare la permanenza dei requisiti morali e professionali del titolare di licenza […], a seguito di istanza obbligatoria da parte del titolare*». Poiché le verifiche periodiche sul mantenimento dei requisiti di idoneità dei conducenti e dei veicoli adibiti al servizio taxi sono effettuate a garanzia degli utenti, appare illogico che tali verifiche siano subordinate alla presentazione di un'istanza da parte del titolare della licenza, ancorché obbligatoria, sicché **è necessario modificare l'art. 7 del Regolamento attribuendo in capo all'Amministrazione la responsabilità dell'avvio dei procedimenti per la verifica periodica dei requisiti di conducenti e veicoli taxi**.

Gli artt. 12 e 13 dello schema di Regolamento sono rubricati, rispettivamente, "*Autovetture di scorta*" e "*Servizi sperimentali*". A tal proposito appare doveroso fornire alcune precisazioni. L'art. 6 del d.l. 223/2006 prevede che i Comuni rilascino dei titoli autorizzativi per consentire l'utilizzo di «*veicoli sostitutivi ed aggiuntivi per l'espletamento di servizi diretti a specifiche categorie di utenti*», come le autovetture di riserva allorquando quelle impiegate usualmente per il servizio non siano disponibili (ad esempio perché in fermo manutentivo) oppure i veicoli per PMR. Questi provvedimenti autorizzativi, rilasciati su richiesta degli interessati, non modificano il contingente, non costituiscono licenze ordinarie né temporanee, non possono mai essere convertiti in licenze di esercizio. Pertanto, **è necessario rielaborare gli artt. 12 e 13 del Regolamento che disciplinano i veicoli di scorta e i servizi particolari, senza qualificare i relativi titoli autorizzativi come "licenze"**.

Il Capo III dello schema di Regolamento tratta del rilascio delle licenze taxi. L'art. 16 elenca i requisiti di idoneità professionale che deve avere il candidato al concorso pubblico per il rilascio di nuove licenze taxi: in particolare, il punto c) richiede l'iscrizione al ruolo dei conducenti "*presso la C.C.I.A.A. competente territorialmente*", e il punto d) richiede la regolarità fiscale e contributiva (DURC). Tuttavia, l'iscrizione al ruolo dei conducenti della provincia territorialmente competente è un requisito indispensabile per l'assegnazione della licenza ma non rileva ai fini della partecipazione al concorso, ben potendo il candidato essere iscritto nel ruolo conducenti di un'altra provincia (perfino in un'altra regione) ed effettuare il trasferimento solo se vincitore del concorso di cui trattasi. Parallelamente, il DURC è un'attestazione che riguarda i soggetti giuridici, non le persone fisiche come sono invece i candidati ad un concorso per il rilascio di nuove licenze taxi o autorizzazioni NCC, cosicché la regolarità contributiva potrebbe essere richiesta piuttosto nell'ambito delle

verifiche periodiche di cui all'art. 7 del Regolamento ai titolari di licenza che si qualificano come impresa artigiana o ditta individuale.

Inoltre, l'art. 17 dello schema di Regolamento contiene la ripetizione dei requisiti richiesti per la partecipazione al concorso, ma con l'introduzione di talune eccezioni: la disponibilità del veicolo (art. 14, punto d)), la copertura assicurativa RCA (art. 14, punto g)), l'iscrizione al RENT (art. 16, punto e)). Pare utile evidenziare che i candidati al concorso possono essere normali cittadini, magari disoccupati, oppure professionisti del settore iscritti al ruolo conducenti di un'altra provincia. In conclusione, al fine di garantire una coerenza complessiva al Capo III, **è necessario rivedere il contenuto degli artt. 14, 15, 16 e 17 del Regolamento, eventualmente separando i requisiti per la partecipazione al concorso dai requisiti per l'esercizio dell'attività**.

L'art. 27 dello schema di Regolamento tratta dell'acquisizione delle corse e, equivocando le Linee guida, intende imporre agli operatori l'utilizzo di piattaforme tecnologiche per l'intermediazione tra la domanda e l'offerta, preminentemente allo scopo di poter assolvere al monitoraggio del servizio previsto dall'art. 48 del Regolamento. In realtà le Linee guida sostengono un concetto diverso, ossia l'assenza di preclusioni regolamentari all'utilizzo delle piattaforme tecnologiche, ma non certamente un obbligo[1]. Infatti, il Comune non dispone del potere di imporre ai tassisti l'utilizzo di uno specifico strumento di proprietà di terzi per l'acquisizione delle corse; anche laddove tale strumento appartenga al Comune (come nel caso del numero unico comunale) e venga reso disponibile a titolo gratuito a tutti gli operatori, il Comune può richiederne l'utilizzo forzoso (nel senso che le chiamate giunte a quel numero devono essere evase prioritariamente) purché ciò non leda la facoltà di ciascun tassista di avvalersi anche di altri strumenti di acquisizione delle corse (radiotaxi, applicazioni digitali, ecc.)[2]. Pertanto, **è necessario espungere dall'art. 27 del Regolamento qualsiasi obbligo per l'utilizzo di uno specifico strumento di acquisizione delle corse**. Invece, ai fini del monitoraggio, il Comune dovrebbe valutare l'ipotesi di imporre agli operatori l'impiego di specifici tassametri omologati dotati di un sistema in grado di memorizzare il numero delle corse giornaliere, la durata di ogni corsa e la relativa percorrenza chilometrica, per un congruo periodo di tempo, eventualmente sostenendo la spesa per la sostituzione dei tassametri attualmente in uso; tale imposizione andrebbe di conseguenza accompagnata dall'introduzione di un sistema per ottenere i dati memorizzati nel tassametro con periodicità predefinita. Perciò, **è opportuno prevedere l'impiego di tassametri digitali dotati di memoria e di un sistema per ottenere i dati memorizzati nei tassametri a intervalli di tempo prefissati dall'Amministrazione**.

L'art. 29 dello schema di Regolamento lascia indefinite le modalità organizzative dei turni di servizio, e non prevede alcunché riguardo alle modalità di controllo sull'effettivo rispetto degli stessi. Quindi, **è necessario precisare nell'art. 29 del Regolamento che le turnazioni del servizio, ancorché concordate con la categoria, sono oggetto di uno specifico provvedimento del Comune**. Questo aspetto è particolarmente importante, vista la presenza (affermata nella Relazione tecnica) di alcuni taxi con "doppia guida" che presumibilmente operano in turni integrativi, ai quali, però, il Regolamento non accenna.

---

[1] Al punto 43 delle Linee guida si legge: «*Nella disciplina regolamentare delle modalità di acquisizione della corsa, vanno opportunamente incluse, oltre alle tradizionali modalità […] anche le applicazioni web che utilizzano piattaforme tecnologiche aperte per mettere in contatto gli utenti e gli esercenti del servizio*».

[2] «*[N]on può considerarsi rispettosa della legge e dei principi che la integrano una lettura delle norme che inibisce ad una società o ad un singolo soggetto attivo nel settore in questione di attivare un numero di chiamata differente da quello unico stabilito dal comune*» (TAR Liguria, sentenza n. 794 del 26/10/2017).

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

L'art. 33 dello schema di Regolamento contiene una descrizione molto dettagliata del sistema tariffario, con alcuni aspetti che destano dubbi di legittimità (ad esempio, l'attivazione del tassametro «*nel momento in cui viene oltrepassato il confine del territorio del bacino comprensoriale*» quando il prelievo dell'utente è previsto al di fuori del territorio del bacino[3]). Si ritiene che un siffatto livello di dettaglio di natura regolamentare possa comprimere in modo eccessivo le attribuzioni proprie della Giunta comunale, la quale verrebbe vincolata ad una struttura tariffaria che, alla prova dei fatti, potrebbe anche non rivelarsi efficiente. Tuttavia, l'aspetto più critico è rappresentato dalla frase finale: «*eventuali riduzioni* [delle tariffe] *sono ammesse previa comunicazione e approvazione dell'Amministrazione*». Il compito dell'Amministrazione è quello di garantire che il prezzo del servizio taxi non risulti superiore a un valore limite, mentre dovrebbe assumere una posizione di neutralità rispetto al caso in cui il tassista (che è pur sempre un libero imprenditore, ancorché all'interno di un mercato fortemente regolato) decida di offrire le proprie prestazioni a prezzo ridotto ai suoi utenti abituali. Pertanto, **è necessario espungere l'ultimo periodo dell'art. 33 del Regolamento**.

Gli artt. 34, 35 e 36 dello schema di Regolamento e il connesso Allegato 6 introducono una disciplina dell'uso collettivo del taxi estremamente complessa, di certo innovativa ma attualmente priva di un'estesa ed accurata sperimentazione senza la quale tutto l'impianto rischia di rivelarsi una costruzione solo teorica (ad es.: sono già state individuate le «*piattaforme tecnologiche di intermediazione che garantiscono l'ottimizzazione dell'abbinamento tra richieste di Utenti e disponibilità di veicoli*»? Perché, «*al fine di ottimizzare l'efficienza e ridurre i tempi di percorrenza complessivi, è previsto l'interscambio dell'Utente tra più veicoli*»?). Il *taxi sharing*, come pure indicato nell'art. 5 del Regolamento, non è un servizio alternativo al taxi ordinario ma una modalità operativa che si caratterizza per il trasporto contemporaneo di più persone, usualmente secondo direttrici predefinite, ma non necessariamente vincolate a percorsi fissi. Nelle more di una più approfondita analisi sui criteri di regolamentazione di tale modalità di esecuzione del servizio taxi, nonché di una adeguata sperimentazione, **è necessario eliminare interamente il Capo VIII del Regolamento e il connesso Allegato 6, fornendo una generica descrizione del *taxi sharing* basata sulle indicazioni contenute ai punti 71 e 72 delle Linee guida e demandando ad un provvedimento della Giunta comunale la successiva caratterizzazione del servizio**.

L'art. 37 dello schema di Regolamento statuisce che il «*Tariffario (Allegato n. 4) costituisce parte integrante del presente Regolamento*». Se tale "Tariffario" rappresentasse solo il modello del documento con cui si comunicano al pubblico le tariffe del servizio taxi, allora *nulla quaestio*; invece, l'Allegato 4 contiene proprio gli importi delle tariffe applicabili, la cui determinazione, peraltro, spetterebbe alla Giunta comunale. Anche al fine di evitare l'aggravio amministrativo di dover modificare il Regolamento ogni volta che sorga l'esigenza di aggiornare le tariffe, **è necessario che l'Allegato 4 del Regolamento non contenga valori economici.**

L'art. 39 dello schema di Regolamento prevede l'aggiornamento delle tariffe con cadenza biennale. Poiché aggiornamenti tariffari frequenti possono incidere sulla sostenibilità del prezzo rendendo il servizio taxi sempre meno accessibile all'utenza, tenuto conto del punto 60 delle Linee guida, **è opportuno modificare l'art. 39 del Regolamento indicando che l'aggiornamento del sistema tariffario avviene, di norma, con periodicità quinquennale**.

---

[3] Infatti, l'art. 2, comma 1, della legge 21/1992 stabilisce che «*il prelevamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio avvengono all'interno dell'area comunale e comprensoriale*».

Infine, **è necessario introdurre nel Regolamento una descrizione dei contenuti del Tariffario** (punti da 52 a 57 delle Linee Guida); a tal proposito si invita a prendere visione anche del successivo § II.3.4.

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

L'art. 45 dello schema di Regolamento tratta le caratteristiche che devono possedere le autovetture per il servizio taxi; **è opportuno introdurre nell'art. 45 del Regolamento la previsione di una soglia di vetustà massima dei veicoli da adibire al servizio taxi, eventualmente in funzione di più variabili (es.: anno immatricolazione, chilometraggio, alimentazione)**[4]. Inoltre, **è opportuno che l'art. 45 del Regolamento includa anche la presenza del sistema di climatizzazione tra le caratteristiche delle autovetture** (punto 80 delle Linee guida).

Per quanto concerne la trasparenza delle informazioni, **è necessario introdurre uno specifico articolo nel Regolamento ove si preveda la pubblicazione, in un'apposita sezione dedicata ai taxi del sito *internet* istituzionale del Comune, di tutte le informazioni relative al settore, in particolare l'indicazione del numero di licenze assentite, il Regolamento, il Tariffario, le disposizioni sui turni, la Carta della qualità, i recapiti dell'Ufficio reclami** (punti 41, 42, 57 e 83 delle Linee guida).

II.2. Ampliamento del contingente

II.2.1 Incremento del numero di licenze

Come si evince dai documenti forniti, la vigente dotazione organica del contingente taxi del Comune consiste di 8 licenze, rispetto a una popolazione di 68.463 abitanti, che si incrementa significativamente durante i periodi estivi; attualmente nessuna delle vetture taxi attualmente presenti è idonea al trasporto di disabili incarrozzati.

Ai fini dell'incremento del contingente rileva quanto riportato nelle premesse della DGC n. 76 del 01/04/2026 laddove è specificato che «*durante la fase di consultazione degli operatori economici qualificati (titolari di licenze taxi e di NCC) è emersa un'alta domanda inevasa in relazione al servizio taxi e un'adeguata corrispondenza tra domanda e offerta per il servizio NCC*». Inoltre, nel Cap. 5 della Relazione tecnica si propone di potenziare il servizio taxi mediante il rilascio di 3 nuove licenze e a pag. 28 si legge: «*Al fine di garantire l'accessibilità al servizio taxi all'utenza che necessita di un'autovettura adibita al trasporto di utenti in sedia a rotelle, si ritiene necessario per garantire una turnazione che copra le 24 ore rispetto ad eventuali richieste di utenti disabili, che le 3 nuove licenze abbiano il vincolo di avere un'autovettura adibita al trasporto disabili*».

Pur esprimendo apprezzamento sia per la metodologia con cui l'Amministrazione è pervenuta alla rideterminazione del contingente comunale (partendo correttamente dall'analisi della domanda inevasa) sia per l'intenzione di rafforzare il servizio mediante l'introduzione di autovetture idonee al trasporto di disabili incarrozzati, si osserva come l'istituzione del bacino comprensoriale ampli la platea dei potenziali destinatari del servizio taxi e, di conseguenza, richieda un potenziamento aggiuntivo del servizio, di cui la Relazione

[4] Dunque, non un numero valido per tutte le autovetture ma una formula che consenta di determinare l'età massima entro cui un'autovettura taxi può essere adibita al servizio, purché mantenuta in uno stato di perfetta efficienza.

tecnica tiene conto nel Cap. 6 dove il numero complessivo delle nuove licenze viene innalzato da 3 a 8, mantenendo però in capo al solo comune di Quartu Sant'Elena l'onere di disporre dei veicoli per PMR.

Pertanto, per una più equa distribuzione delle autovetture taxi nel territorio del costituendo bacino comprensoriale, e nelle more dell'attivazione del sistema di monitoraggio previsto dallo schema di Regolamento, **si esprime parere favorevole al proposto incremento del contingente taxi di 8 (otto) licenze sull'intero bacino, da attuarsi però prevedendo che ciascuno dei tre comuni interessati rilasci almeno una licenza vincolata all'impiego di veicoli per PMR**.

Alle pagg. 28 e 29 della Relazione tecnica si suggerisce che il rilascio delle nuove licenze avvenga a titolo oneroso e il relativo contributo viene stimato nell'intervallo 65.000-71.500 € per le licenze ordinarie e nell'intervallo 40.000-51.500 € per le licenze vincolate all'impiego di veicoli per PMR. A tal proposito pare utile ricordare che il potenziamento del contingente taxi assume carattere prioritario rispetto al soddisfacimento delle aspettative degli attuali titolari di licenza riguardo l'entità del ristoro derivante dalla ripartizione degli introiti ottenuti col rilascio delle nuove licenze, ristoro che dovrebbe dipendere dalla presunta riduzione dei ricavi per i titolari esistenti derivante (almeno inizialmente) dall'ingresso dei nuovi tassisti. Pertanto, al fine di non pregiudicare il buon esito della procedura di selezione e l'assegnazione delle licenze, **è necessario che l'importo per il rilascio delle nuove licenze taxi venga fissato ad un valore significativamente inferiore al valore di mercato delle licenze**[5]. Per quanto riguarda i veicoli per PMR, pur tenendo conto che il vincitore del concorso dovrà sostenere una spesa per dotarsi di un veicolo idoneo e che tale spesa andrà ripetuta ad ogni cambio di veicolo, **è necessario che l'importo per il rilascio delle licenze taxi vincolate all'impiego di veicoli per PMR assuma il minimo valore possibile** per garantire l'inclusività del servizio taxi alle esigenze di mobilità delle persone con disabilità (*ex* art. 14, commi 1 e 2, della legge 21/1992).

Inoltre, poiché emergono discrepanze tra i dati comunicati dal Comune con la richiesta di parere e i dati contenuti nel RENT, **è necessario che, prima del rilascio delle nuove licenze, i tre comuni del bacino comprensoriale effettuino le verifiche previste sul RENT** dall'art. 10-*bis*, comma 3, del d.l. 135/2018, istituito per rendere più efficaci le strategie di controllo di questa peculiare forma di servizio pubblico.

II.2.2 Bando di concorso

Il concorso per l'assegnazione delle nuove licenze può essere effettuato in maniera congiunta dai tre comuni del bacino comprensoriale, demandando al comune capofila l'adempimento degli aspetti burocratici, inclusi lo svolgimento del concorso, la valutazione dei candidati e la definizione della graduatoria.

Con riferimento al bando di concorso, appaiono sin da subito meritevoli di considerazione i seguenti aspetti:

a) **è necessario correggere i requisiti indicati agli artt. 3, 4 e 5 del bando**: a tal proposito, si richiamano integralmente le osservazioni svolte nel § II.1.2 relative al Capo III dello schema di Regolamento. In particolare: con riferimento all'art. 3, lett. d), del bando, la circostanza di essere titolare di altra licenza o autorizzazione non dovrebbe essere preclusiva della possibilità di partecipare al concorso perché l'art. 9, comma 3, della legge 21/1992 proibisce l'attribuzione di una nuova licenza a chi abbia

[5] Si vedano, in proposito, i numerosi pareri rilasciati dall'Autorità in tema di ampliamento del contingente taxi, consultabili nell'apposita sezione del sito internet istituzionale (https://www.autorita-trasporti.it/indice-pareri/), da cui si evince che l'Autorità promuove un importo del contributo intorno al 50% del valore di mercato delle licenze.

trasferito una licenza nei 5 anni precedenti, ma non proibisce la sostituzione (che si verifica quando il titolare di una licenza restituisce il proprio titolo al comune da cui l'aveva ottenuto allorquando vinca il concorso indetto da un altro comune); con riferimento all'art. 3, lett. e), del bando, si evidenzia che costituisce causa di esclusione dal concorso non solo l'aver trasferito una licenza taxi nei 5 anni precedenti, ma anche l'aver trasferito un'autorizzazione NCC;

b) **è necessario modificare la tabella dell'art. 8 del bando con i punteggi relativi all'esperienza lavorativa**; infatti, si rileva che il punteggio assegnato per l'esperienza lavorativa non è conforme alle previsioni di legge e di Regolamento, sia perché trascura di considerare l'esperienza acquisita come dipendente di un'impresa NCC, sia perché assegna un punteggio anche all'esperienza di durata inferiore a 6 mesi nonché un punteggio più basso per il periodo iniziale dell'esperienza lavorativa;
c) allo scopo di contribuire all'efficientamento ambientale del servizio, **è opportuno prevedere nel bando l'attribuzione di premialità di punteggio per l'impiego di veicoli ecologici, secondo precisi criteri** (ad esempio, tramite fasce di emissioni di CO2 in atmosfera[6]). Inoltre, **è necessario prevedere nel bando la decadenza della licenza taxi laddove, a seguito di controlli, il Comune rilevi che il servizio viene svolto con veicoli aventi emissioni in atmosfera peggiori di quelle dichiarate ai fini della premialità di punteggio**;
d) per contrastare la prematura obsolescenza delle autovetture adibite al servizio taxi, **è opportuno indicare nel bando l'età massima dall'immatricolazione che viene consentita per i veicoli associati alle nuove licenze taxi**[7];
e) al fine di non depotenziare l'effetto selettivo della prova d'esame, **è necessario che i massimi punteggi ottenibili rispettivamente dai titoli e dagli esami siano adeguatamente proporzionati**;
f) al fine di non compromettere l'obiettivo di assegnare tutte le previste licenze taxi vincolate all'impiego di veicoli per PMR, **è necessario che nel bando siano specificati chiaramente i criteri di assegnazione delle licenze taxi, dando priorità a quelle vincolate all'impiego di veicoli per PMR**;
g) allo scopo di favorire la partecipazione al concorso, il pagamento dell'importo richiesto potrebbe essere rateizzato su un intervallo temporale congruente col vincolo normativo di divieto di trasferimento della licenza prima che siano decorsi 5 anni. Pertanto, **è necessario che nel bando venga chiaramente indicato se il pagamento dell'importo di rilascio delle licenze avverrà a rate oppure in un'unica soluzione, precisando altresì le relative tempistiche.**

II.3. Adeguamento del sistema tariffario

II.3.1 Aggiornamento delle tariffe

Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a consumo (a base multipla) e tariffe predeterminate approvate con la deliberazione di Giunta comunale n. 252 del 19/12/2018. Il sistema tariffario proposto si discosta da quello vigente, sulla base di un'estesa analisi teorica rinvenibile nel Cap. 3 della Relazione tecnica.

---

[6] È possibile utilizzare le fasce di emissioni previste dall'art. 3, comma 2, del d.l. 104/2023, assegnando punteggio zero per le autovetture che emettono oltre 135 g/km di CO2.

[7] Infatti, nessuna norma obbliga i vincitori del concorso ad impiegare un'autovettura di nuova immatricolazione per lo svolgimento del servizio taxi.

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 di partenza diurno (feriale non estivo)	3,00 €	3,20 €	6,7%
Scatto di partenza diurno (festivo non estivo)	*(3,00 € + 3,00 €) **	6,20 €	3,3%
Scatto di partenza diurno (feriale estivo)	*(3,00 €) **	4,50 €	50%
Scatto di partenza diurno (festivo estivo)	*(3,00 € + 3,00 €) **	6,20 €	3,3%
Scatto di partenza notturno (feriale non estivo)	*(3,00 € + 3,00 €) **	6,20 €	3,3%
Scatto di partenza notturno (festivo non estivo)	*(3,00 € + 3,00 €) **	7,00 €	16,7%
Scatto di partenza notturno (feriale estivo)	*(3,00 € + 3,00 €) **	7,00 €	16,7%
Scatto di partenza notturno (festivo estivo)	*(3,00 € + 3,00 €) **	7,00 €	16,7%
Tariffa 1 - urbana chilometrica (scatti ogni 100 m)	1,10 €/km	1,30 €/km	18,2%
Tariffa 2 - extraurbana fino a 15 km	1,50 €/km	1,70 €/km	13,3%
Tariffa 2 - extraurbana oltre 15 km	1,80 €/km	1,70 €/km	-5,6%
Tariffa 3 - urbana oraria (scatti ogni 15”)	-	31,20 €/h	n.a.
Sosta oraria (scatti ogni 15’’)	26,00 €/h	31,20 €/h	20,0%
Corsa minima urbana	6,00 €	-	n.a.
Corsa minima da aeroporto	17,00 €	-	n.a.
Corsa minima urbana oraria	-	31,20 €	n.a.
Diritto di chiamata	-	3,70 €	n.a.
Supplemento festivo	3,00 €	-	n.a.
Supplemento notturno (dalle 22:00 alle 7:00)	3,00 €	-	n.a.
Supplemento bagagli oltre il 1°	0,50 €/cad	0,50 €/cad	0,0%
Supplemento passeggero oltre il 3°	2,00 €/cad	2,00 €/cad	0,0%
Supplemento animali	2,00 €/cad	1,50 €/cad	-25,0%
** Somma dello scatto di partenza diurno feriale col supplemento festivo o notturno.*			

Anzitutto si osserva che nella proposta del Comune la tariffa extraurbana, attualmente articolata in due fasce, viene unificata, a vantaggio della semplificazione. Viceversa, lo scatto iniziale a tassametro viene complicato attraverso la sua declinazione secondo 8 valori diversi in base a particolari circostanze (corsa in stagione estiva o non estiva) ed al ciclo giornaliero dei servizi (diurni, festivi, notturni), invece di utilizzare specifici supplementi (supplemento festivo/notturno) come avvenuto finora. 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 dello scatto di partenza tra servizio diurno e festivo/notturno, continuando ad impiegare gli specifici supplementi festivo e notturno (non cumulabili) per tali servizi**. Invece, l’introduzione di una maggiorazione correlata al periodo estivo/non estivo risulta censurabile, poiché non appaiono immediatamente verificabili i presupposti in termini di maggiori costi degli operatori taxi nel periodo estivo o di altre motivazioni. Pertanto, **è necessario rinunciare all’introduzione della maggiorazione**

correlata al periodo estivo.

Inoltre, nella proposta del Comune, sparisce la corsa minima urbana ma compare il "diritto di chiamata" e la "corsa minima urbana oraria" di cui si tratterà più avanti.

II.3.2 Verifica dell'aggiornamento tariffario

Si osserva che, per il periodo da dicembre 2018 a marzo 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 **+20,7%**. Nell'aggiornamento proposto, le componenti tariffarie subiscono incrementi percentuali inferiori alla variazione ISTAT di periodo.

Tuttavia, rilevano le considerazioni seguenti.

1) Nel Tariffario, in corrispondenza del diritto di chiamata, è presente la seguente avvertenza: "*Dovuto per corse con prelevamento dell'utente al di fuori delle aree di stazionamento dedicate al servizio o a vista su strada*". Mentre la prima condizione di tale avvertenza è pienamente condivisibile, non altrettanto si può dire per la seconda: infatti, il prelievo dell'utente su strada risulta una pratica infrequente in Italia ma assai diffusa all'estero, e in tali casi non viene applicato alcun sovrapprezzo poiché tale extra-ricavo non è correlato a nessun extra-costo. Pertanto, **è necessario che il diritto di chiamata si applichi solo quando il tassista acquisisce la corsa tramite un sistema di intermediazione**.

2) Nel proposto sistema tariffario la tariffa chilometrica viene espressa mediante il valore economico associato ad ogni scatto del tassametro. Per una migliore comprensione delle tariffe, **è opportuno esprimere l'importo della tariffa chilometrica in €/km e quello della tariffa oraria in €/h, mantenendo l'indicazione della frequenza degli scatti** (attualmente stabiliti ogni 100 m di percorrenza e ogni 15" di sosta)**.**

3) Il servizio notturno, che inizia alle ore 21:00, viene fornito ad un prezzo maggiorato, sicché ricade nell'interesse dell'utenza che la durata del turno notturno sia contenuta. Dai monitoraggi svolti dall'Autorità emerge che la durata del turno notturno è generalmente di 8 ore, con inizio alle 22:00. Pertanto, allo scopo di una maggiore tutela degli utenti **è opportuno che l'inizio e la durata del servizio notturno siano allineati agli usi degli altri comuni**.

4) La proposta del Comune comprende una "Tariffa 3 – urbana oraria" sulla quale viene fissato un importo minimo di 31,20 €, oltre scatto iniziale, diritto di chiamata e supplementi; essa si applica, su richiesta dell'utente, per spostamenti multipli all'interno del bacino comprensoriale, dove è già prevista la "Tariffa 1 – urbana". Le due tariffe comportano prezzi uguali allorquando la corsa si sviluppi su una distanza di 24 km circa: per distanze superiori la Tariffa 3 risulta sempre più conveniente della Tariffa 1. Tuttavia, la distanza stradale tra i due punti più estremi del territorio del Comune è all'incirca di 20 km, pertanto la Tariffa 3 rischia di non essere mai richiesta dagli utenti. In considerazione dell'innovatività della proposta, si richiede che la **che la "Tariffa 3 – urbana oraria sia oggetto di un'adeguata sperimentazione**, affinché il Comune possa verificarne l'effettiva vantaggiosità per gli utenti.

II.3.3 Tariffe fisse, predeterminate, *sharing*

Le tariffe predeterminate, definendo un importo prestabilito e invariabile per determinati percorsi, garantiscono una maggiore trasparenza del prezzo del servizio e rappresentano, pertanto, un elemento di maggior tutela del passeggero.

La proposta di adeguamento del sistema tariffario prevede diverse tariffe predeterminate su relazioni biunivoche tra luoghi specifici di rilevante interesse, declinate all'interno di una matrice costituita da 24 valori di importo variabile da 9 € a 37 €.

Per le corse a tariffa fissa l'art. 38 dello schema di Regolamento stabilisce che «*il tassametro è comunque attivato e il corrispettivo dovuto è il minore tra il risultato del tassametro e la tariffa fissa*». Tuttavia, ciò non si evince nel Tariffario, dove queste tariffe vengono denominate[8] "*Costo corse a tariffa fissa per percorsi predeterminati*". Dunque, **è necessario ridenominare nel Tariffario le tariffe fisse in "tariffe massime garantite" e specificare che esse sono comprensive di tutti i supplementi**, secondo quanto previsto nel punto 69 delle Linee guida.

II.3.4 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** (punto 52 delle Linee guida). Inoltre, **è necessario che il Tariffario venga reso disponibile anche in lingua inglese** (punto 56 delle Linee guida).

Con riferimento al contenuto, **è necessario che nel Tariffario:**

i) **vengano precisati gli eventuali pedaggi (es.: autostrada) che sono a carico del cliente** (punto 53 delle Linee guida);
ii) **vengano riportati i recapiti (telefono, e-mail, ecc.) dell'Ufficio a cui inoltrare eventuali reclami** (punto 55 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)**.

*****

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

Torino, 11 novembre 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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

[8] Peraltro, in modo errato, poiché gli importi esposti rappresentano un prezzo e non un costo.