

**Parere al Comune di Bologna 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 15 maggio 2024

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Bologna (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. PG 202592/2024 del 27/03/2024 (acquisita ai prot. ART nn. 32019/2024 e 32020/2024 in pari data), 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, relativamente alla proposta di adeguamento delle tariffe del servizio taxi;
- il Comune di Bologna è investito dell’onere delle istruttorie in merito agli aspetti che riguardano l’organizzazione del servizio taxi per un ambito territoriale che ricomprende anche altri comuni confinanti, in forza di un’apposita Convenzione;
- oltre alla proposta di adeguamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente *“Regolamento unificato per la gestione sovracomunale degli autoservizi pubblici non di linea con autovettura (taxi e noleggio con conducente)”* (di seguito: Regolamento), adottato con la deliberazione del Consiglio Comunale prot. 219650 del 16/10/2007 e successivamente modificato nel 2014, limitatamente alle parti in cui costituisce presupposto del sistema tariffario;
- nel 2018 l’Autorità ha rilasciato al Comune il Parere n. 1 del 16/05/2018 in merito all’adeguamento del servizio taxi, relativo all’ampliamento del contingente e all’aggiornamento delle tariffe;

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)).

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

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

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

L'Autorità, con la delibera n. 46/2022 del 23 marzo 2022, ha adottato le “Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali” (di seguito: Linee guida), che recepiscono gli orientamenti dell'Autorità già espressi nell'Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento

sull'autotrasporto di persone non di linea, nonché nella nota dell'Autorità del 16 luglio 2020 indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome in merito all'uso dei sistemi di connettività via *web* e all'impiego delle nuove tecnologie per favorire l'intermediazione tra domanda e offerta di taxi. L'obiettivo delle Linee guida è quello di fornire, anche attraverso indicazioni di carattere metodologico, uno strumento a supporto dei soggetti competenti ai fini della predisposizione di schemi di atti da adottare in materia di servizio taxi sui quali è acquisito il parere preventivo dell'Autorità, nonché elementi per la determinazione del contingente, per l'organizzazione del servizio (considerando anche le piattaforme tecnologiche per l'intermediazione tra la domanda e l'offerta), per il monitoraggio della qualità del medesimo anche attraverso la predisposizione della carta della qualità e/o di indagini di *customer satisfaction*, e criteri per la determinazione di tariffe correlate ai costi di produzione del servizio.

## II. Osservazioni sul sistema tariffario dell'ambito territoriale di riferimento

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune o già in possesso, l'Autorità, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del decreto-legge 201/2011, osserva quanto segue in tema di adeguamento tariffario.

### 2.1 Aggiornamento delle tariffe

Il sistema tariffario vigente, che consta di tariffe a consumo e di alcune tariffe predeterminate, è stato approvato con deliberazione della Giunta Comunale prot. 223193 del 01/07/2018.

L'attuale struttura delle tariffe a consumo è composta dalle seguenti componenti:

- i) **spostata<sup>1</sup> diurna** (dalle 6:00 alle 22:00): 3,40 € per servizi feriali e 5,30 € per servizi festivi;
- ii) **spostata notturna** (dalle 22:00 alle 6:00): 6,10 €;
- iii) **importo massimo chiamata radiotaxi diurno** (dalle 6:00 alle 22:00): 5,90 € per servizi feriali e 7,80 € per servizi festivi;
- iv) **importo massimo chiamata radiotaxi notturno** (dalle 22:00 alle 6:00): 8,60 €;
- v) **tariffa chilometrica 1** (intra area sovracomunale): 1,25 €/km;
- vi) **tariffa chilometrica 2** (extra area sovracomunale): 1,50 €/km;
- vii) **sosta oraria diurna** (dalle 6:00 alle 22:00): 27,00 € per servizi feriali e 24,60 € per servizi festivi;
- viii) **sosta oraria notturna** (dalle 22:00 alle 6:00): 24,30 €;
- ix) **supplementi extra-tassometro:**
  - chiamata radiotaxi: 1,15 €;
  - bagagli: 0,50 €/cad;
  - minivan a richiesta, passeggeri dal 5° in poi: 1,00 €;
- x) **agevolazioni:** sconto del 15% per i disabili gravi e del 10% per altre situazioni meritevoli di tutela.

Le tariffe che costituiscono oggetto della presente disamina derivano da specifiche valutazioni effettuate dal Comune, descritte in dettaglio nell'apposita Relazione "Servizio taxi" (di seguito: Relazione) acclusa alla richiesta di parere.

---

<sup>1</sup> Nel Tariffario vigente questa voce è denominata "quota fissa di spostamento". Tuttavia, la denominazione generalmente adoperata dai Comuni per questa voce tariffaria è "scatto bandiera" (o anche "scatto alla partenza").

L'aggiornamento del sistema tariffario proposto apporta incrementi percentuali alle componenti tariffarie che vanno dal +6,7% al +23,5 % rispetto al 2018 (eccetto il supplemento passeggeri che rimane invariato e il supplemento bagagli che, dal secondo collo in poi, aumenta del 100%), per cui i relativi importi risultano rivalutati come segue:

- i) **spostata diurna** (dalle 6:00 alle 22:00): 3,80 € per servizi feriali e 5,80 € per servizi festivi;
- ii) **spostata notturna** (dalle 22:00 alle 6:00): 6,60 €;
- iii) **corsa minima da posteggio e blocco di chiamata radiotaxi diurna** (dalle 6:00 alle 22:00): 8,00 € per servizi feriali e 10,00 € per servizi festivi, comprensiva di 3 km di percorso;
- iv) **corsa minima da posteggio e blocco di chiamata radiotaxi notturno** (dalle 22:00 alle 6:00): 11,00 €, comprensiva di 3 km di percorso;
- v) **tariffa chilometrica 1** (intra area sovracomunale): 1,40 €/km;
- vi) **tariffa chilometrica 2** (extra area sovracomunale): 1,60 €/km;
- vii) **sosta oraria**: 30,00 €;
- viii) **supplementi extra-tassametro**:
  - chiamata radiotaxi: 1,40 €;
  - bagagli: 0,50 € per il primo e 1,00 €/cad per i successivi;
  - minivan a richiesta, passeggeri dal 5° in poi: 1,00 €;
- xi) **agevolazioni**: sconto del 10% per i disabili gravi.

Anzitutto si osserva che varie voci del sistema tariffario vengono declinate in base al ciclo giornaliero dei servizi (diurni, festivi, notturni), invece di utilizzare uno specifico supplemento per i servizi festivi e notturni, come peraltro previsto dall'art. 43, comma 1, lett. c) e d) del Regolamento<sup>2</sup>. Ciò contrasta col principio di trasparenza e semplificazione invocato al punto 47 delle Linee guida, che invece trova riscontro nella prospettata eliminazione delle differenze tra gli importi dei servizi diurni, festivi e notturni relativamente alla sosta oraria, fermo restando che, come di seguito meglio specificato, tale unificazione non giustifica un livellamento verso l'alto che comporti un aumento, per le voci più basse, superiore al coefficiente di rivalutazione ISTAT.

Inoltre, si rileva la sostituzione della voce "importo massimo chiamata radiotaxi" (ossia l'importo massimo che il tassametro può segnare nel momento in cui il taxi prenotato giunge al punto di prelievo dell'utente) con la voce "corsa minima di chiamata radiotaxi" (*infra*).

Si rileva anche una diminuzione delle agevolazioni previste.

La descrizione della struttura tariffaria non consente agli utenti un'oggettiva e trasparente conoscenza di tutti i parametri di funzionamento del tassametro. Infatti:

- a) occorre specificare la velocità sotto la quale la tariffazione avviene su base oraria e sopra la quale avviene su base chilometrica (solo dalla Relazione si evince che tale velocità sarebbe 21,43 km/h);
- b) bisogna 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), attualmente mancanti;
- c) occorre chiarire se il supplemento minivan di 1 € si applica per ciascun passeggero oltre il 4° (quindi 1 €/pax) oppure se è un importo fisso indipendente dal numero di passeggeri.

<sup>2</sup> L'articolo citato prevede, alle lettere c) e d), che: (...) c) il supplemento notturno deve inserirsi automaticamente per tutte le corse che si effettuano, anche parzialmente, tra le ore 22:00 e le ore 6:00; d) il supplemento festivo deve inserirsi automaticamente per tutte le corse che si effettuano, anche parzialmente, tra le ore 6:00 e le ore 22:00 delle giornate festive di calendario".

Pertanto, è necessario l'inserimento delle suddette informazioni nella descrizione della struttura del sistema tariffario contenuta nell'Atto di approvazione delle tariffe e, conseguentemente, nel Tariffario.

## 2.2 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. In particolare, la struttura del sistema tariffario deve essere rispondente alle indicazioni contenute nei punti da 48 a 59 delle Linee guida, con particolare riferimento ai principi di orientamento al costo del servizio e sostenibilità del prezzo per l'utenza.

Inoltre, è opportuno che la frequenza di aggiornamento del sistema tariffario, tenendo conto del punto 60 delle Linee guida, venga stabilita, di norma, su periodicità quinquennale.

Per il periodo da luglio 2018 a febbraio 2024 (ultimo dato disponibile alla data di richiesta del parere), la variazione ISTAT con l'indice FOI dei prezzi al consumo (senza tabacchi) è stata del +16,4%. L'aggiornamento del sistema tariffario proposto dal Comune presenta incrementi percentuali che spesso sono superiori alla variazione ISTAT FOI del periodo di riferimento.

**È necessario che, nelle more delle analisi relative alla determinazione dei costi di produzione del servizio e della disponibilità a pagare degli utenti, l'aggiornamento delle componenti tariffarie avvenga senza superare la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI.**

Ciò deve valere anche per il supplemento radiotaxi, che aumenterebbe di 0,25 € a chiamata con una variazione del +21,7%, cioè in misura superiore alla rivalutazione ISTAT FOI; tale aumento viene motivato affermando che servirà per *«finanziare gli investimenti e gli sviluppi tecnologici necessari per la gestione unica dei taxi allestiti per il trasporto di disabili in carrozzina e per la creazione di un sistema che consenta alle donne sole, che richiedono il servizio taxi dalle ore 22.00 alle ore 6.00, di fruire della precedenza sulle altre chiamate»* (cfr. Relazione, pag. 14). Tuttavia, questi elementi non sono sufficienti a giustificare un incremento superiore alla rivalutazione Istat di tale voce ai sensi del punto 61 delle Linee guida, perché privi di opportune analisi quantitative.

**In ogni caso, è necessario assicurare che anche il prezzo della corsa standard (punto 54 delle Linee guida)<sup>3</sup>, calcolato con le tariffe aggiornate, non sia superiore al valore ottenuto applicando la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI al prezzo della corsa standard calcolato con le tariffe vigenti.**

Tuttavia, visto l'importante bacino di utenza del Comune, in quanto capoluogo di regione e città metropolitana, nonché rilevante polo residenziale, produttivo e 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 di qualità erogata e/o percepita), secondo le previsioni del punto 61

---

<sup>3</sup> La corsa standard si basa su un percorso di 5 km con sosta/attesa di 5 minuti (non consecutivi) effettuato in un giorno feriale da parte di un utente privo di bagagli. Col sistema tariffario vigente (e includendo la prenotazione radiotaxi) il prezzo della corsa standard è 13,05 €, sicché il prezzo aggiornato non deve superare 15,20 €.

delle Linee guida.

Inoltre, rilevano le considerazioni seguenti.

- 1) Il Comune intende introdurre nel sistema tariffario alcune corse minime. A tal proposito è bene evidenziare che la corsa minima è una soglia, peraltro non presente in tutti i comuni, che evita ai tassisti di svolgere servizi a remunerazione troppo bassa; essa costituisce di fatto un limite alla fruizione del servizio pubblico di taxi da parte degli utenti economicamente più deboli e pertanto deve essere adeguatamente ponderata coi principi di ragionevolezza e proporzionalità. In conseguenza di ciò, **è necessario che l'importo della corsa minima sia fissato in maniera tale da non vanificare la determinazione del prezzo in base alle tariffe a consumo** (ad esempio, un valore sostenibile/proporzionato della corsa minima potrebbe essere fissato pari a una quota minoritaria del prezzo della corsa standard).
- 2) L'attuale componente "importo massimo chiamata radiotaxi" rappresenta un *plafond*, perché la spesa per il percorso compiuto dal taxi prima di giungere al punto di prelievo dell'utente sfugge alle possibilità di verifica di quest'ultimo e potenzialmente potrebbe consistere in un importo non trascurabile, da qui l'esigenza di fissare un tetto a questo importo. La sua trasformazione in una "corsa minima da posteggio e blocco di chiamata radiotaxi" (comprensiva di 3 km di percorso) ha per conseguenza che ad un importo massimo a tutela dell'utente venga sostituito un importo minimo mirato a «*disincentivare l'utilizzo del taxi su distanze medio-brevi, a carattere pedonale*» (cfr. Relazione, pag. 12), generando però una voce poco trasparente e non facile da comprendere per l'utente medio. Dunque, **è necessario che la componente "importo massimo chiamata radiotaxi" venga mantenuta nel Tariffario, e venga valorizzata in maniera equa** (ad esempio, l'importo di questa componente potrebbe essere pari ad una quota minoritaria della corsa standard). Qualora il Comune ritenga indispensabile l'introduzione di una corsa minima, può introdurla come componente a sé stante con inizio dal momento in cui il cliente sale a bordo del taxi, tenendo conto di quanto esposto al punto 1) per la sua determinazione<sup>4</sup>.
- 3) L'iniziativa spontanea del Comune di eliminare la differenza tra servizi feriali, festivi e notturni nell'importo della sosta oraria, portando quindi questa componente sullo stesso piano della tariffa chilometrica (la quale non viene declinata in base al ciclo giornaliero dei servizi), favorisce la semplificazione della struttura tariffaria ed è coerente con le Linee guida dell'Autorità. Tuttavia, questa operazione deve risultare neutra nei confronti dell'utente, che viene già gravato dal generale incremento delle tariffe. Pertanto, **è necessario che l'importo unificato della sosta oraria non superi 28,30 €**, perché questo è il valore che si ottiene applicando la massima rivalutazione ISTAT FOI alla sosta oraria notturna, cioè quella con l'importo più basso.

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 futuro aggiornamento del Regolamento, dovranno essere introdotti specifici obblighi di trasmissione periodica dei

---

<sup>4</sup> In esito al combinato delle prescrizioni dei punti 1) e 2), la somma dell'importo massimo chiamata radiotaxi e della corsa minima non deve essere superiore all'importo della corsa standard.

dati del servizio in capo ai tassisti, alle organizzazioni associative degli stessi, nonché alle piattaforme tecnologiche o qualunque altro soggetto che li detenga.

### 2.3 Adeguamento delle attuali Tariffe 3, 5 e 7

L'attuale sistema tariffario contiene 3 tariffe che costituiscono un *mix* fra le tariffe a consumo, le tariffe predeterminate e le tariffe *sharing*, senza esprimere gli aspetti migliori di nessuna di queste tipologie.

- a) La c.d. Tariffa 3 relativa alle "corse con partenza dall'aeroporto" si configura come una corsa minima, che nella proposta di adeguamento delle tariffe viene pure differenziata tra servizi diurni (12 €), festivi (14 €) e notturni (15 €).

La tariffa proposta è caratterizzata da alcune criticità che si elencano di seguito.

- 1) Questa corsa minima presenta una differenziazione in base al ciclo giornaliero dei servizi che non favorisce la trasparenza riguardo l'applicazione dei supplementi e introduce un ulteriore aggravio sugli utenti dei servizi festivi e notturni.
- 2) Qualora la presenza di tale tariffa abbia la finalità di garantire ai tassisti un'adeguata remuneratività delle corse brevi, si rammenta comunque che il servizio taxi non ammette la possibilità di rifiutare l'esecuzione delle prestazioni (cfr. art. 2, comma 2 della legge n. 21/1992). Pertanto, il rischio che i tassisti rifiutino le corse di breve tragitto in partenza dall'aeroporto va contrastato dal Comune anzitutto attraverso l'ordinaria attività di vigilanza e l'irrogazione di sanzioni per l'inosservanza dell'obbligo di prestazione del servizio.
- 3) La nuova formulazione della corsa con partenza dall'aeroporto sarebbe comprensiva dei primi 6 km ma, in linea teorica, la corsa potrebbe svilupparsi prevalentemente a bassa velocità a causa del traffico, con la conseguenza che il prezzo sul tassametro si formerebbe in base alla tariffazione oraria e non a quella chilometrica.

Per ovviare a quanto sopra osservato, **è necessario che la corsa minima con partenza dall'aeroporto sia mantenuta come attualmente in vigore, fatta salva la rivalutazione ISTAT.**

- b) La c.d. Tariffa 5 relativa al "taxi collettivo", applicabile ai servizi con un unico punto di partenza verso un'unica destinazione, si attiva con almeno 3 utenti, ciascuno dei quali ottiene uno sconto del 60% sull'importo indicato dal tassametro a fine corsa; rispetto alla corsa ordinaria, questa tariffa *sharing* consente un risparmio per il singolo utente ed una remunerazione più vantaggiosa per il tassista. Tuttavia, questa tariffa impone l'unicità del punto di partenza e del punto di arrivo, introducendo restrizioni rispetto alle indicazioni fornite nel punto 71 delle Linee guida, dove si prevede che il servizio «*si svolge a partire da uno o più punti di partenza verso un'unica destinazione, o verso destinazioni diverse ma collocate lungo la stessa direttrice*».

Pertanto, qualora venga confermata anche nel nuovo Tariffario, **è necessario che la tariffa *sharing* venga riformulata conformemente al punto 71 delle Linee guida.**

- c) La c.d. Tariffa 6 relativa al "taxi collettivo – tariffa fissa" si applica sull'itinerario Stazione/Fiera e prevede l'importo fisso di 4 €/pax. Nella proposta di revisione tariffaria questa tariffa si applicherebbe con almeno 3 utenti. Il criterio non risulta del tutto chiaro in quanto la tariffa sembrerebbe ricadere nell'ambito di una tariffa predeterminata applicata sul singolo passeggero. Tuttavia, poiché è possibile impiegare la tariffa *sharing* anche su una tariffa predeterminata, si invita il Comune a valutare come declinare la tariffa

in argomento secondo un quadro di coerenza, chiarezza e trasparenza in conformità alle Linee guida in materia di tariffe sharing e tariffe predeterminate (punti da 65 a 72).

Inoltre, in considerazione del livello di importanza del Comune, **è necessario che il Comune effettui un'indagine dei possibili percorsi che collegano luoghi rilevanti o caratteristici del territorio rispetto ai quali prevedere l'applicazione di ulteriori tariffe predeterminate, impiegando la metodologia prevista dai punti 65-70 delle Linee guida per la relativa definizione**, in modo che, in coerenza con quanto ivi indicato, esse siano fissate a seguito di apposite simulazioni effettuate in campo, e risultino più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a consumo.

## 2.4 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: a tal proposito, **è necessario che il Tariffario risulti di facile lettura e di immediata comprensione da parte degli utenti e sia onnicomprensivo di tutte le componenti vigenti** (punto 52 delle Linee guida).

In particolare, **è necessario che nel Tariffario:**

- i) **venga precisato se eventuali pedaggi (es.: autostrada), compresi nel tragitto della corsa, debbano essere a carico del cliente** (punto 53 delle Linee guida);
- ii) **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);
- iii) **vengano riportati i recapiti (telefono, e-mail, ecc.) dell'Ufficio a cui inoltrare eventuali reclami** (punto 55 delle Linee guida).

Inoltre, come disciplinato al punto 56 delle Linee guida, in ragione della rilevante natura turistica del Comune, **è necessario che il Tariffario venga pubblicato presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio (es.: stazioni ferroviarie, aeroporti, porti, tribunali, 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**, come previsto dal 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 Bologna, con l'invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 15 maggio 2024

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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