

Parere n. 1/2023

Parere al Comune di Siena sul bando di concorso pubblico per il rilascio di 3 licenze stagionali, 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'8 febbraio 2023

premesso che:

- l'Autorità ha ricevuto dal Comune di Siena (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 83816 del 26/10/2021 (acquisita al prot. ART n. 16949/2021 in pari data), la richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con riferimento al bando per il rilascio di tre licenze taxi di tipo stagionale;
- successivamente alla richiesta formale di parere, è stata avviata una interlocuzione, nel corso della quale il Comune ha ulteriormente integrato la documentazione prodotta, con nota del 31/10/2022 acquisita al prot. ART n. 23483/2022, in risposta alla richiesta di integrazioni del 16/11/2021, prot. ART n. 18341/2021, e successivamente con nota del 28/12/2022 acquisita al prot. ART n. 27056/2022, in risposta alla richiesta di integrazioni del 30/11/2022, prot. ART n. 25347/2022. Nel corso di tale fase interlocutoria sono stati forniti dati, documenti e informazioni in merito, in particolare, ai seguenti aspetti:
 - il regolamento vigente;
 - lo schema di bando e gli schemi di atti amministrativi per l'approvazione e l'avvio della procedura per il rilascio delle tre licenze stagionali;
 - il numero di licenze attive nel territorio comunale;
 - le forme di controllo sistematico circa l'effettivo svolgimento del servizio taxi nel sistema di turni vigente;
 - il numero di cooperative/consorzi radio-taxi attivi nel territorio comunale, nonché il relativo numero di tassisti aderenti, di cui all'art. 7, lett. b) e c) della l. 21/1992;

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 l. 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 inherente alla gestione del servizio; detta legge, per la prestazione del servizio taxi, prevede il rilascio della licenza da parte delle Amministrazioni Comunali attraverso un bando di pubblico concorso (art. 8).

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 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.

Con il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, 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]ll 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 [...].” Inoltre, le lett. b) e c) del medesimo articolo 6, consentono agli enti competenti rispettivamente di bandire concorsi straordinari ove la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal comune ad assicurare un livello di offerta adeguato e di prevedere il rilascio ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della citata legge n. 21 del 1992, di titoli autorizzatori temporanei o stagionali, non cedibili, per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza.

Successivamente, il legislatore è nuovamente intervenuto nel settore. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. n. 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. n. 201/2011 cit.);
- 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. n. 201/2011 cit.), 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 comune 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).

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 n. 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”. Nel medesimo Atto di segnalazione l'Autorità ha auspicato la revisione del concetto di territorialità, proponendo l'ampliamento dell'ambito di gestione dei servizi attualmente incardinato sulle aree comunali, rimettendo alle regioni l'individuazione dei bacini ottimali di gestione dei servizi di taxi e NCC in ragione della natura economica, culturale e turistica dei territori, nonché le funzioni inerenti alla fissazione del relativo fabbisogno numerico di vetture.

Con nota del 16 luglio 2020, indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nonché pubblicata sul sito web istituzionale dell'Autorità, 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 la Comunicazione la Commissione UE 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.

Infine, l'Autorità in data 23 marzo 2022, con la delibera n. 46/2022 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 del menzionato documento 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 delle tariffe orientate al costo di produzione del servizio.

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, fa presente quanto segue in tema di rilascio delle licenze stagionali e del relativo bando.

II. Osservazioni

II.1. Ampliamento del contingente taxi del Comune di Siena con il rilascio di 3 licenze stagionali

Considerata l'evoluzione dei flussi turistici – che, sulla base dei dati di presenze e arrivi forniti dal Comune, nei mesi estivi del 2021 ha raggiunto e superato i livelli pre-covid, in particolare con riferimento ai turisti italiani – e le criticità nell'accesso ai servizi di trasporto pubblico non di linea nei periodi di maggior afflusso turistico, note all'Amministrazione attraverso segnalazioni dell'utenza e delle associazioni di categoria, il Comune intende rilasciare tre licenze stagionali, per il periodo dal 1° marzo al 31 ottobre di ogni anno, a titolo gratuito, da assegnare attraverso un bando di pubblico concorso per titoli ed esami.

Al fine di valutare l'adeguatezza dell'incremento del contingente, seppur con licenze stagionali, previsto dal Comune di Siena, stante l'indisponibilità dei dati richiesti per dare evidenza dell'insufficienza dell'offerta rispetto alla domanda – quali, ad esempio, quelli relativi al numero di chiamate rimaste in evase per fascia oraria o per turno nei periodi dell'anno interessati – è stato effettuato un confronto con un campione di comuni con caratteristiche omogenee in termini di presenze e intensità turistica e di popolazione, utilizzando come indicatore il rapporto tra numero di licenze e numero di abitanti; tale indicatore per il Comune di Siena è pari a 10,2 taxi/10.000 abitanti, comprensivo delle nuove licenze stagionali (pesate tramite un parametro al fine di tener conto del periodo di tempo di attività ridotto rispetto alle licenze ordinarie). Sulla base dei dati disponibili e delle analisi svolte, considerando le specificità del comune di Siena – che, pur configurandosi come un comune ad elevata densità turistica nell'ambito delle classificazioni ISTAT, presenta ulteriori particolarità (città d'arte, centro storico tra i siti del patrimonio mondiale UNESCO, ecc.), difficilmente apprezzabili sulla base dell'analisi di confronto – si può considerare adeguato anche un valore di licenze taxi/10.000 abitanti superiore alla media del campione di raffronto.

Alla luce degli esiti delle analisi svolte e stante l'indisponibilità di alcuni dati, considerato il contenuto incremento di licenze, oltretutto stagionali, prospettato dal Comune di Siena, che risulta comunque funzionale al *trend* degli arrivi turistici (*supra*), si ritiene di esprimere una valutazione di *favor* per il rilascio delle tre licenze stagionali.

Tuttavia, occorre evidenziare come, per futuri adeguamenti del contingente, anche di natura stagionale, risulti necessario affiancare valutazioni basate su dati dai quali emerge il livello di adeguatezza dell'offerta di servizi non di linea rispetto alla domanda, ad esempio tramite la rilevazione delle richieste di servizio in evase e i tempi di attesa per gli utenti in diverse ore del giorno, giorni della settimana e periodi dell'anno, come previsto nell'ambito del monitoraggio periodico e sistematico di cui al punto 33 delle Linee guida, nonché in termini prospettici tenendo conto dell'evoluzione stimata dei flussi turistici e di stime di domanda potenziale (punto 14 delle Linee guida). A tal proposito, si invita il Comune a strutturare un sistema di monitoraggio del servizio complessivo che preveda la rilevazione dei dati sopra richiamati relativamente alle licenze attive, valutando la predisposizione di un apposito protocollo con la cooperativa

attualmente operante sul territorio comunale, specificando i dati di cui il Comune necessita per le proprie valutazioni sul contingente e la periodicità di trasmissione.

Gli obblighi di trasmissione dei dati in capo alle cooperative/consorzi radio-taxi, corredati da un adeguato sistema di *enforcement* in caso di mancata ottemperanza, dovranno essere adeguatamente definiti in fase di revisione complessiva del vigente “Regolamento per il servizio pubblico con autovetture da piazza per il trasporto di persone (taxi)” (di seguito: regolamento comunale vigente), risalente al 2002, che si raccomanda di avviare appena possibile anche in considerazione degli sviluppi normativi intercorsi e dell’adozione delle Linee guida da parte dell’Autorità, sottoponendolo alla richiesta di parere preventivo dell’Autorità ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011. Al riguardo, si evidenzia come, considerate le modifiche normative nel frattempo intervenute e le Linee guida approvate dall’Autorità, appare comunque necessaria una revisione complessiva delle previsioni regolamentari, non superabile attraverso mere modifiche puntuali o di portata limitata a specifici articoli. Su tale revisione, l’Autorità rilascerà il proprio parere preventivo, secondo quanto previsto dal citato articolo 37, comma 2, lettera m) del decreto-legge n. 201 del 2011.

Infine, qualora dal monitoraggio del servizio e dalle segnalazioni di utenti e tassisti emergesse il permanere di una carenza dell’offerta di servizio rispetto alla domanda, in particolare in correlazione a picchi di domanda anche legati a eventi straordinari, nonché con particolare riferimento alle ore notturne e/o ai giorni festivi, si richiama quanto previsto al punto 20 delle Linee guida, sulla possibilità di considerare l’attivazione, anche in via sperimentale attraverso opportuni periodi di prova, degli strumenti di flessibilità previsti dalla normativa (l. 21/1992, d.l. 223/2006), quali a titolo esemplificativo turnazioni integrative e sostituti alla guida, monitorandone la corretta applicazione e l’efficacia.

Per rendere ancor più accessibile la città a turisti e visitatori, considerata la significativa vocazione turistica, si invita il Comune a valutare l’opportunità di addivenire ad accordi con altri comuni, di cui in particolare al punto 28 delle Linee guida (v. anche punti 27 e 29-31), per l’individuazione di un bacino comprensoriale di traffico, all’interno del quale le esigenze di mobilità non sistematiche risultino auto-contenute e i servizi taxi possano essere gestiti in modo efficiente stante il realizzarsi di economie di scala derivanti dall’aggregazione di più comuni.

II.2. Bando di concorso per il rilascio delle licenze stagionali

Con riferimento specifico allo schema di bando da ultimo trasmesso, preso atto di quanto indicato nelle disposizioni finali in merito al rimando al regolamento comunale vigente per quanto non espressamente disciplinato nel bando stesso, **si ritiene necessario** che il Comune introduca alcune ulteriori specificazioni, come di seguito indicate.

Relativamente alla **tipologia di vetture richieste**, considerata l’assenza di indicazioni nel bando e tenuto conto altresì della generica disposizione al punto 6 dell’art. 12 del regolamento per i veicoli di nuova immatricolazione, occorre inserire precisazioni in merito alla tipologia di alimentazione (endotermica, ibrida, elettrica) e alla classe di emissioni richieste, nonché al numero massimo di anni dall’immatricolazione ritenuto ammissibile e alla presenza dell’impianto di condizionamento; inoltre, occorre precisare nel bando l’obbligo della disponibilità di POS, ai sensi delle norme intervenute sul tema successivamente all’adozione del regolamento comunale vigente che, all’art. 39 punto 8, prevede soltanto la possibilità (e non l’obbligo) di dotarsi dello strumento di pagamento sopra richiamato.

Relativamente alla sezione dedicata ai **requisiti di ammissione**, ed in particolare alla previsione dell’obbligo di residenza nel comune di Siena o in uno dei comuni limitrofi entro 90 giorni dal rilascio della licenza, pena la decadenza della stessa, si rappresenta che tale previsione, pur essendo espressamente prevista dall’art. 19, comma 3 del regolamento comunale vigente con riferimento alle licenze ordinarie, in considerazione del carattere stagionale delle licenze messe a bando, potrebbe configurarsi come un onere

eccessivamente gravoso per i candidati e potrebbe ridurre l'interesse alla partecipazione al concorso: pertanto, si ritiene opportuna l'espunzione di tale previsione.

Analogamente, il requisito vincolante per l'ammissione di cui alla lettera I) della relativa sezione del bando, di *"avere la disponibilità nel territorio comunale ovvero, se residente in un Comune limitrofo, nel Comune stesso, di una rimessa, intesa come luogo privato, idoneo allo stazionamento del veicolo adibito al servizio taxi"*, da possedere alla data della scadenza del termine stabilito per la presentazione delle domande, oltre che da comprovare prima dell'effettivo rilascio della licenza, potrebbe limitare significativamente la partecipazione al concorso, in particolare in considerazione del carattere stagionale delle licenze messe a bando. Peraltra, si evidenzia come tale requisito è normalmente correlato al rilascio delle autorizzazioni per servizio NCC e non anche al servizio taxi e pertanto risulta, nel caso di specie eccessivo. Pertanto, si ritiene necessaria l'espunzione di tale requisito di ammissione.

Stante il riferimento al regolamento comunale vigente, contenuto nelle disposizioni finali dello schema di bando, e considerato che il regolamento prevede esplicitamente, in relazione al rilascio delle licenze ordinarie, i requisiti di ammissione dei quali si ritiene necessaria l'espunzione per il rilascio delle licenze stagionali, si invita, per coerenza con l'espunzione dei requisiti richiamati, a specificare nel bando che i requisiti sono circoscritti a quelli previsti nel bando stesso e a riformulare le disposizioni finali prevedendo il rimando al regolamento per quanto non diversamente disciplinato dal bando.

Inoltre, con riferimento al requisito di ammissione di cui alla lettera j) della relativa sezione del bando, di *"non svolgere altre attività lavorative in modo prevalente rispetto all'attività autorizzata o comunque in modo tale da comprometterne la regolarità e la sicurezza dell'attività medesima"*, si ritiene necessario che sia specificato in termini di compatibilità, soggetto a verifica da parte dell'Amministrazione comunale, piuttosto che di prevalenza, stante la difficoltà di prevedere *ex ante* la prevalenza dell'attività di esercizio del servizio taxi in considerazione della già richiamata stagionalità delle licenze e della non nota evoluzione dei flussi turistici nel prossimo futuro.

Relativamente al requisito di ammissione di cui alla lettera d) della sezione del bando già richiamata, che richiede *"di essere in possesso dei requisiti morali ai sensi del d.P.R. del 28/12/2000, n. 445"*, si ritiene necessario che l'Amministrazione riformuli più chiaramente il punto specificando che il riferimento al D.P.R. n. 445/2000 riguarda le modalità che i partecipanti devono adottare per rendere le dichiarazioni richieste per l'ammissione.

Con riguardo alle **materie d'esame**, elencate nella sezione del bando "Prove concorsuali" si ritiene necessario l'inserimento della capacità di gestire le applicazioni di navigazione, come prevista al punto 95 delle Linee guida, stante la rilevanza di tale aspetto nel contesto attuale a supporto della conoscenza della toponomastica dell'area urbana del Comune di Siena, già prevista.

Inoltre, **si ritiene opportuno** che, a fini di trasparenza e chiarezza, il Comune integri il bando con le seguenti precisazioni:

- il titolo gratuito delle licenze da rilasciare, aspetto attualmente indicato nello schema di delibera di giunta comunale ma non indicato nel bando;
- un apposito elenco dei titoli che concorrono alla formazione del punteggio finale, desumibili dalla sezione "Criteri valutazione e titoli" e specificati all'art. 24 del regolamento comunale vigente, anche al fine di chiarire quale tipologia di attività sia considerata ai fini della valutazione dell'anzianità di servizio (ad esempio, attività svolta in qualità di: taxi da titolare, NCC, sostituto alla guida taxi, collaboratore familiare);
- tra i requisiti di ammissione, la possibilità di disporre del veicolo per il quale sarà rilasciata la licenza anche ad uso noleggio a lungo termine, come previsto dall'art. 49, co. 5-bis, del d.l. n. 76 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 120 del 2020, che ha modificato l'art. 8, co. 1, della l. n. 21/1992.

Il presente parere è reso in senso favorevole all'assegnazione di tre licenze stagionali per il servizio taxi con l'invito al Comune di Siena ad adeguare le disposizioni del bando di concorso a quanto sopra indicato e a procedere alla revisione complessiva del vigente Regolamento, previa richiesta di parere preventivo all'Autorità. Il presente parere è trasmesso al Comune di Siena e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 8 febbraio 2023

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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