

Parere n. 8/2024

Parere al Comune di Modena sulla determinazione della modifica del contingente e sul bando di affidamento delle licenze per il 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 22 febbraio 2024

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Modena (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 2023/465947 del 1° dicembre 2023 (acquisita al prot. ART n. 73414/2023 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, con riferimento alla modifica del contingente;
- successivamente alla richiesta di parere è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale il Comune ha integrato la documentazione prodotta, con nota del 15 gennaio 2024 (acquisita al prot. ART n. 6674/2024 in pari data), in risposta alla nota di richiesta di chiarimenti e integrazioni del 21 dicembre 2023 (prot. ART n. 32104/2023). La fase interlocutoria ha riguardato i seguenti aspetti:
 - la trasmissione del bando per l'affidamento a titolo oneroso delle licenze ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. b), del d.l. n. 223/2006, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 248/2006;
 - le stime e i criteri per la definizione del contributo richiesto per le licenze;
 - le eventuali informazioni in merito agli indicatori di qualità del servizio e alle chiamate inevase per servizi dedicati alle persone a mobilità ridotta (PMR);

esaminato il bando per l'affidamento delle licenze, nonché l'ulteriore 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 inerente 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 puntuale 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 [...]”.

In particolare, la lett. b) del medesimo articolo 6 consente agli enti competenti di bandire concorsi straordinari, ove la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal comune ad assicurare un livello di offerta adeguato, per il rilascio di nuove licenze ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della citata legge n. 21 del 1992.

Successivamente, il legislatore è di nuovo 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).

Ulteriori misure “per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma” sono previste dall'articolo 3 del recente 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 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 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*”.

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.

II. Osservazioni dell'Autorità

Alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità esprime le proprie osservazioni sull'aumento del contingente e sul relativo bando di assegnazione delle nuove 11 licenze a tempo indeterminato e a titolo oneroso ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. b), del d.l. n. 223/2006, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 248/2006, finalizzate a migliorare la qualità e l'efficacia del servizio taxi ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 201/2011, nell'esercizio della propria funzione di 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.

1. Contingente/incremento del numero di licenze - art. 37, comma 2, lett. m), numero 1, del decreto-legge 201/2011

L'articolo 13 dell'attuale Regolamento comunale dei servizi pubblici non di linea per il trasporto di persone (di seguito: Regolamento) identifica l'organico del servizio taxi ed NCC composto da 85 licenze taxi, 8 licenze per taxi di scorta da utilizzare anche come licenze temporanee, di cui almeno una attrezzata per il trasporto delle persone a mobilità ridotta, e 22 autorizzazioni NCC. L'articolo 14 demanda alla Giunta comunale la possibilità di modificare il contingente, sentita la Commissione consultiva e a seguito di una istruttoria tecnica che tenga conto delle mutate condizioni del contesto socio-economico del territorio comunale.

L'“analisi tecnica” trasmessa dal Comune a corredo della richiesta di parere, come successivamente integrata, nonché le modalità di rilascio delle licenze e la quantificazione dei relativi contributi sono stati oggetto di condivisione nell'ambito della citata Commissione consultiva. In tali documenti sono illustrati i dati relativi ai fattori individuati come elementi di inquadramento del contesto territoriale di riferimento e sono descritti gli esiti delle analisi finalizzate alla quantificazione del contingente. In particolare, sono stati presi in considerazione: l'ammontare delle corse inevase (che nel 2023 è pari al 10,4% delle chiamate), l'incremento rispetto al 2008 (ultimo anno nel quale è stato modificato il contingente) di alcuni indicatori quali: residenti

pari a +1,2%, turisti che, su base provinciale, hanno registrato un incremento del 36,3% degli arrivi e del 14,5% delle presenze, con un *trend* in crescita che risulta distribuito su tutto l'anno. Inoltre, è indicata una rilevante presenza di studenti universitari non residenti, elemento individuato tra i presupposti a supporto delle valutazioni. L'ampliamento del contingente quantificato in 11 nuove licenze è quindi indicato dal Comune come proporzionato alla *"media approssimativa degli incrementi registrati"* sui fattori considerati per l'analisi. Inoltre, il Comune dichiara tra le finalità sottese all'aumento del contingente: l'incremento *"delle auto con un numero maggiore di 4 posti utili al fine di rendere la flotta circolante molto flessibile e adatta anche a piccoli gruppi"*; una *"riduzione della percentuale delle richieste non evase e incremento delle corse taxi notturne"*, l'introduzione nella flotta di *"auto di ultima generazione dotate di impianti di alimentazione a basso impatto ambientale"*.

Sulla quantificazione del contingente, in primo luogo si osserva che i fattori considerati dal Comune nell'analisi tecnica sono coerenti con quelli previsti dalle Linee guida adottate dall'Autorità, sebbene non risultino confluire in un modello di stima del contingente.

L'introduzione di 11 nuove licenze, pari al 12,9% del contingente attuale, è indicata dal Comune come proporzionata *"alla media approssimativa degli incrementi registrati"* nel periodo 2008-2023 su: residenti, turisti e persone che si trovano sul territorio per motivi di studio e lavoro. Al riguardo, si osserva come la media dei dati forniti dal Comune si attestì al valore di 17,3%, lievemente superiore all'incremento percentuale del contingente prospettato. Pertanto, la correlazione assunta dal Comune tra gli incrementi dei fattori considerati e l'incremento del contingente avrebbe potuto essere meglio indagata. Al riguardo, si richiama quanto prescritto più avanti in merito alle attività di monitoraggio e all'utilizzo dei dati raccolti.

Di queste 11 nuove licenze, il Comune prevede di destinarne almeno 5 a veicoli appositamente attrezzati per il trasporto di persone a mobilità ridotta (PMR). La quantificazione di tali specifiche licenze è motivata dall'attuale disponibilità di una sola auto di scorta attrezzata per PMR, non ritenuta sufficiente anche in esito alla raccolta dei dati sulle richieste di tale tipologia di servizio, pari a 457 nel 2023, di cui il 12,3% non è stato evaso; inoltre, poiché il servizio taxi è organizzato in 5 squadre che si alternano settimanalmente a rotazione e su 4 turni, attraverso le 5 licenze dedicate sarebbe garantita la presenza di almeno un veicolo attrezzato in ogni squadra.

Inoltre, da un'analisi di comparazione sviluppata dagli Uffici considerando un campione di 9 comuni – con popolazione compresa tra 150.000 e 210.000 abitanti e indice sintetico di densità turistica S5 – il contingente del Comune di Modena incrementato con il rilascio delle nuove licenze (pari a 96) risulta lievemente superiore alla media delle licenze taxi dei comuni del campione, pari a 90.

Considerate le caratteristiche delle analisi comparative, che riflettono situazioni reali, non necessariamente ottimizzate rispetto all'effettivo fabbisogno di taxi, il contingente individuato dal Comune di Modena (11 licenze, di cui 5 destinate a mezzi attrezzati per le PMR) si configura come un contingente potenzialmente sufficiente la cui effettiva adeguatezza dovrà essere verificata successivamente sulla base dell'utilizzo del servizio da parte degli utenti. A tal fine, **nell'ambito delle attività di monitoraggio del servizio taxi attualmente svolte dal Comune, è necessario rilevare almeno i dati delle richieste di servizio inevase e dei tempi di attesa degli utenti suddivisi per i diversi giorni della settimana e periodi dell'anno, come previsto dal punto 33 delle Linee guida. Il sistema di monitoraggio dovrà altresì verificare il rispetto dei turni e una adeguata ed efficace distribuzione tra questi delle auto attrezzate per il trasporto delle PMR.** Tali dati – in particolare quelli disaggregati – potranno essere utilizzati per verificare l'adeguatezza del contingente

individuato in prima battuta, nonché l'eventuale presenza di picchi stagionali di domanda. I dati raccolti dovranno essere utilizzati altresì per affinare la metodologia di aggiornamento del contingente, in modo da meglio correlare la dimensione del contingente alle variazioni dei fattori considerati (potenzialmente ampliabili e per i quali si rimanda ai punti 9 e 16 delle Linee guida), oltre che alla domanda evasa e inewasa di servizi taxi.

Al fine di cogliere tutte le opportunità che la flessibilità dei servizi può garantire, ed in applicazione di quanto previsto dall'articolo 8-bis del Regolamento, si ritiene altresì opportuno che **sia attivato il servizio di taxi sharing**.

Inoltre, **si raccomanda il Comune di dotarsi di una Carta della qualità dei servizi**, attraverso la quale descrivere le *performance qualitative* del servizio, in linea rispetto a quanto previsto nelle citate Linee guida. In tale ambito, si ritiene opportuna la **misurazione e pubblicazione annuale dei consuntivi degli indicatori di qualità** previsti nel documento “Allegato tecnico – Misurazione della qualità del servizio”, allegato al Regolamento, per i quali **si ritiene necessaria la definizione di specifici target** da parte del Comune.

Per quanto riguarda l'ammontare dell'importo richiesto, lo stesso è stato calcolato dal Comune partendo dal valore previsto nel concorso espletato nel 2008 per il rilascio delle licenze (inerente al rilascio di 10 licenze di importo pari a 50.000 € che risultano essere state tutte assegnate) aggiornato considerando la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI, addivenendo ad un valore di riferimento pari a 65.650 € per licenza.

Sulla base di tale stima il Comune ha articolato tre differenti importi, in funzione della tipologia di veicolo che verrà utilizzato per il servizio: 50.000 €, per i veicoli attrezzati al trasporto PMR (riduzione individuata per tener conto dei maggiori costi di attrezzaggio dei veicoli e per incentivare la scelta da parte dei candidati); 65.650 €, per licenza da abbinare a veicoli “*con almeno 6 posti utili, solo elettrici o fullhybrid alimentati con GPL o benzina e sistema elettrico*” o per licenze da abbinare a veicoli “*con almeno 7 posti utili dotati di impianti di alimentazione di ultima generazione (a basso impatto ambientale)*”; 80.000 €, per il rilascio delle restanti licenze, valore più elevato rispetto alle altre due tipologie di importi ed individuato per incentivare la scelta di veicoli attrezzati per le PMR o con almeno 6 posti. Il bando specifica che, “*in ogni caso, veicoli da abbinare alle licenze dovranno essere dotati di impianti di alimentazione di ultima generazione (a basso impatto ambientale) e che, conformemente a quanto stabilito con Circolare 30 dicembre 2022 (Ecobonus 2023) del Ministero delle Imprese e del Made in Italy - DIREZIONE GENERALE PER LA POLITICA INDUSTRIALE, L'INNOVAZIONE E LE PMI – saranno considerati a basso impatto ambientale i seguenti veicoli, omologati in una classe non inferiore a Euro 6*” specificando i limiti di emissioni considerati. I valori dei contributi sono considerati dal Comune come incentivanti in quanto, anche l'importo maggiore previsto è comunque inferiore rispetto ai prezzi di trasferimento delle licenze praticati nel territorio modenese e indicati pari a 100.000 €.

Per quanto riguarda l'ammontare degli importi richiesti, considerato anche l'esito positivo del precedente bando, le scelte effettuate dal Comune appaiono idonee a favorire la partecipazione dei contendenti alla procedura, avendo individuato valori che, a prescindere dalla tipologia di mezzo che verrà utilizzato, risultano sempre inferiori al valore medio dei prezzi di trasferimento delle licenze rilevato dal Comune sul territorio. In merito al dato relativo al valore di trasferimento delle licenze, occorre rilevare l'indisponibilità di dati certificati dall'Agenzia delle Entrate, come verificato dalla stessa Autorità, e, nel caso di specie, l'impossibilità di individuare annunci pubblicati *online* per la compravendita di licenze taxi nel territorio di Modena e provincia, dai quali eventualmente desumere elementi sull'offerta e sulla domanda di licenze.

Inoltre, le modulazioni degli importi previsti dal Comune appaiono formulate in modo da perseguire specifici obiettivi, quali favorire la presenza di auto attrezzate per PMR, nonché di auto caratterizzate da un'elevata capienza e a basso impatto ambientale; diversamente è sfavorito l'utilizzo di mezzi con un maggior impatto ambientale.

Per quanto riguarda il bando, come sopra evidenziato, la volontà del Comune è quella di destinare **almeno 5** licenze per l'esercizio dell'attività di tassista tramite l'utilizzo di autovettura appositamente attrezzata per le PMR (di seguito, per brevità: licenze PMR). In tal senso, è previsto che: “[...]a possibilità da parte del candidato di scegliere la tipologia di veicolo a cui associare la licenza sarà subordinata alla propria posizione nella graduatoria finale, ottenuta a seguito dello svolgimento delle prove selettive. Si specifica che, qualora non sia stato optato per l'utilizzo di auto allestite per il trasporto di persone con disabilità da parte dei concorrenti presenti **nei primi posti** della graduatoria, l'Amministrazione Comunale procederà all'assegnazione d'ufficio di tutte le 5 licenze vincolate scorrendo la medesima sino al loro esaurimento”, (articolo 1, enfasi aggiunta); pertanto, a conclusione della procedura di selezione, i candidati collocati nelle prime 11 posizioni dovranno dichiarare la tipologia di veicolo che intendono utilizzare per svolgere il servizio, determinando il corrispondente ammontare del contributo da versare (articolo 8, comma 3). Inoltre, l'articolo 6, nel riportare il ruolo dei titoli di preferenza nell'ambito della gestione dei casi di parità di punteggio tra i concorrenti che risulteranno “*utilmente graduati*”, prevede all'ultimo criterio di cui alla sub lettera c) il “*non essere mai incorsi nelle sanzioni accessorie della sospensione, revoca o revisione della patente di guida*”.

Le disposizioni citate necessitano di un maggiore chiarimento al fine di dare piena attuazione alla volontà espressa dal Comune di attivare “almeno” 5 licenze PMR. A tale scopo **è necessario che il bando sia integrato** prevedendo che, fatto salvo il suddetto limite minimo delle licenze PMR, la scelta di tale tipologia di veicolo debba essere concessa ad ognuna delle 11 posizioni e non soltanto “alle prime”, come attualmente previsto nel bando, esplicitando chiaramente che **potranno essere (anche) più di 5 i candidati in graduatoria che potranno scegliere l'utilizzo di vetture attrezzate alle PMR**. Infine, è necessario chiarire nel bando i criteri che il Comune adotterà laddove il numero di candidati che optano per l'utilizzo delle auto allestite per le PMR sia inferiore a 5, ai fini dell'assegnazione d'ufficio delle rimanenti licenze, esplicitando le conseguenze in caso di rifiuto e le azioni che verranno adottate per assicurare l'assegnazione del numero minimo di licenze PMR. Inoltre, in merito al contenuto dell'articolo 6 del bando, ed in ottica collaborativa, si suggerisce di integrare l'articolo esplicitando le azioni che saranno intraprese laddove, qualora si verifichi il caso di cui alla lettera c), permanga una situazione di parità dei concorrenti.

Infine, **è necessario che sia specificato** dal Comune la quota parte degli importi che verrà ripartita tra gli attuali titolari di licenza.

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, è trasmesso al Comune di Modena e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 22 febbraio 2024

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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