

Parere n. 7/2025

Parere al Comune di Parma ai sensi dell'art. 3, comma 3, del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, sul contributo richiesto per il rilascio della licenza del servizio taxi, nell'ambito di un concorso straordinario per 12 licenze ai sensi dell'art. 3, comma 2, del medesimo decreto-legge.

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 12 febbraio 2025

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Parma (di seguito: Comune), con nota prot. n. 0344181.U del 30/12/2024 (acquisita al prot. ART n. 136796/2024 in pari data), la richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 3, comma 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 (di seguito: d.l. n. 104/2023) con riferimento all'importo del contributo per il rilascio di 12 licenze taxi a seguito di un concorso straordinario ai sensi del comma 2 del medesimo art. 3;
- successivamente alla richiesta di parere è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale il Comune ha integrato la documentazione prodotta con nota (di seguito: nota integrativa) del 30/01/2025 (acquisita al prot. ART n. 11285/2025), in risposta alla nota di richiesta integrazioni del 08/01/2025 (prot. ART n. 2463/2025). La fase interlocutoria ha riguardato principalmente i seguenti aspetti:
 - specificazione dei dati relativi alle compravendite di licenze taxi intercorse negli ultimi 5 anni, dettagliando, per ciascun anno, il numero complessivo e l'importo delle singole compravendite riconducibili alla cessione del veicolo, tassametro, antenna, ecc.;
 - comunicazione del numero di trasferimenti di licenze taxi avvenuti nel comune di Parma a titolo gratuito con riferimento a ciascuno degli ultimi 5 anni e le relative cause ai sensi dell'art. 9 della legge 21/1992;
 - specificazione dei dati relativi alle richieste di servizio inevase e ai tempi di attesa degli utenti, con il dettaglio delle richieste da parte di PMR;
 - illustrazione della modalità di calcolo della percorrenza annua media per licenza pari a 50.000 chilometri, assunta a riferimento, e comunicazione dei dati di produttività media intesa come numero medio di corse effettuate per vettura taxi;
 - modalità di stima della riduzione del contributo, pari a 25.000 euro, prevista per le licenze PMR;

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 inherente alla gestione del servizio.

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.

Inoltre, l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, 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));
- il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato, sulla base dei principi riportati ai numeri da 1 a 4 del comma 2, lett. m), dell'art. 37;
- la possibilità di ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio "con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m)" sopra citata (art. 37, comma 2, lett. n)).

Infine, con l'articolo 3 del d.l. n. 104/2023 il legislatore ha ulteriormente innovato la disciplina normativa del servizio prevedendo, in particolare:

- al comma 2, che "[a]l fine di far fronte al consistente e strutturale incremento della domanda del servizio di trasporto pubblico locale non di linea, nelle more della cognizione di cui al comma 1, i comuni capoluogo di regione, i comuni capoluogo sede di città metropolitane e i comuni sede di aeroporto sono autorizzati, in deroga alla procedura di cui all'articolo 37, comma 2, lettera m), secondo periodo, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e ai principi di cui al numero 1) del medesimo articolo 37, comma 2, lettera m), a incrementare il numero delle licenze, in misura non superiore al 20 per cento delle licenze già rilasciate, tramite un concorso straordinario per il rilascio, a titolo oneroso, di nuove licenze da assegnare ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della legge n. 21 del 1992. Il concorso straordinario di cui al primo periodo prevede, quale condizione obbligatoria per il rilascio della licenza, l'utilizzo di veicoli a basso livello di emissioni ricompresi nelle fasce 0-20, 21-60 e 61-135 g/km di CO₂";
- al comma 3, che nel caso in cui sia bandito un concorso straordinario ai sensi del comma 2 "[I]l contributo da versare ai fini dell'assegnazione della licenza è fissato da ciascun comune sulla base di una cognizione del valore locale di mercato delle licenze per l'esercizio del servizio di taxi. Lo schema di bando, recante l'indicazione del contributo e le modalità di calcolo del medesimo, è trasmesso all'Autorità di regolazione dei trasporti per un preventivo parere" e che "[t]rascorsi quindici giorni dalla ricezione dello schema senza che l'Autorità si sia pronunciata o abbia chiesto ulteriori elementi istruttori

il comune può comunque procedere all'indizione del concorso straordinario. Il termine (...) può essere interrotto dall'Autorità per una sola volta per esigenze di approfondimento istruttorio e decorre nuovamente dal momento di ricezione del riscontro da parte del comune. Il parere interlocutorio o definitivo emesso oltre il termine di legge è privo di ogni effetto. I proventi derivanti dal rilascio delle licenze aggiuntive confluiscono in un Fondo costituito presso ogni singolo comune e sono destinati integralmente a compensare i soggetti titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi alla data di pubblicazione del bando”.

Si evidenzia che il Consiglio di Stato - Prima Sezione consultiva nel parere n. 1427/2024 reso nell'adunanza del 9 ottobre 2024 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”.*

II. L'istruttoria condotta dal Comune

Il Comune ha trasmesso, in allegato alla richiesta di parere acquisita al prot. ART n. 136796/2024, lo schema di bando recante il contributo che intende richiedere per il rilascio delle nuove licenze, quantificato in 96.500 euro per n. 10 licenze c.d. *“di tipologia ordinaria”* e in 71.500 euro per n. 2 licenze vincolate all'utilizzo di veicoli appositamente allestiti per il trasporto di persone con disabilità gravi con necessità di incarozzamento (di seguito: veicoli PMR). A seguito di specifiche richieste degli Uffici dell'Autorità, il Comune ha da ultimo fornito informazioni aggiuntive circa la metodologia applicata ai fini del calcolo del contributo e della relativa scontistica. Nello schema di bando risulta indicato l'obbligo di utilizzo di veicoli a basso livello di emissioni in coerenza con le indicazioni di cui all'art. 3, comma 2, del d.l. n. 104/2023 per entrambe le tipologie di licenze bandite.

Ricorrendo al concorso straordinario di cui all'art. 3, comma 2, del d.l. n. 104/2023, trattandosi di un comune sede di aeroporto, l'Amministrazione comunale intende rilasciare complessivamente 12 nuove licenze a titolo oneroso, numero inferiore al limite del 20%, stabilito dalla richiamata norma, del contingente attuale che risulta composto da 78 licenze. Nella documentazione trasmessa il Comune rappresenta di aver tentato di incrementare il contingente tramite un precedente bando, conclusosi nel 2022, per il rilascio di 12 licenze a titolo oneroso – 10 licenze a 160.000 euro e 2 licenze a 130.000 euro relative a veicoli PMR – che era andato deserto.

Al fine di stabilire il contributo per il rilascio delle licenze non vincolate da assegnare, il Comune ha *in primis* stimato il ricavo medio di una licenza taxi a Parma, considerando il prezzo delle corse standard breve e lunga e un'ipotesi di percorrenza chilometrica di 50.000 km/anno per taxi. Sulla base di tali ipotesi, il ricavo medio annuale risulta compreso tra 127.135 euro e 137.315 euro¹. Ipotizzando un incremento

¹ I valori minimo e massimo sono stati calcolati dal Comune considerando, per il valore minimo, una percorrenza di 35.000 km/anno effettuati con la corsa standard lunga e 15.000 km/anno effettuati con la corsa standard breve, e viceversa per il valore massimo. La tariffa della corsa standard breve è calcolata considerando un tragitto urbano di lunghezza 5 km con 5 minuti di

della domanda del 3%, il Comune ottiene la stima del ricavo medio annuo per tassista a seguito del rilascio delle 12 nuove licenze, compresa tra un minimo di 113.000 euro a un massimo di 122.000 euro che, per gli attuali titolari di licenza, comporta una perdita di ricavi annui compresa tra 13.646 e 14.760 euro. Complessivamente, la perdita di ricavi annua di tutti gli attuali titolari di licenza sarebbe in media pari a 1.107.000 euro, ammontare che il Comune ritiene di dover recuperare tramite il rilascio delle 12 nuove licenze, in modo da ripartirlo tra gli attuali titolari di licenza, ciascuno dei quali riceverebbe un ristoro pari a circa 14.192 euro.

Riguardo alle licenze vincolate all'utilizzo di veicoli appositamente attrezzati per il trasporto di PMR, il Comune ha stimato uno sconto di 25.000 euro, che corrisponde a una riduzione del 25,9% rispetto al contributo individuato per le licenze non vincolate, sulla base dei dati rilevati dai bandi di altre città².

Tenendo conto della riduzione che intende riconoscere per le licenze vincolate a veicoli PMR e dell'ammontare complessivo dell'introito derivante dall'assegnazione delle 12 nuove licenze che ha stimato come necessario per ristorare gli attuali titolari di licenza dei minori ricavi futuri (*supra*), il Comune ha individuato il contributo delle 10 licenze non vincolate in 96.500 euro e quello relativo alle 2 licenze vincolate a veicoli PMR in 71.500 euro. Al riguardo, il Comune evidenzia che *"il prezzo di mercato delle licenze nel Comune di Parma è di 130 mila euro, secondo le ultime transazioni effettuate. Questo significa che la differenza rispetto al prezzo di mercato è pari a circa il 26 per cento, in linea con altre stime effettuate in altri Comuni"*.

Con la nota di risposta alla richiesta di integrazioni degli Uffici il Comune non ha reso disponibili dati disaggregati per giorno della settimana/mese dell'anno delle chiamate inevasse e dei tempi di attesa, fornendo, tuttavia, per le chiamate inevasse il dato aggregato medio annuo per fascia oraria tra le 6 e le 24 per le ultime due annualità (2023 e 2024) in termini percentuali, e per i tempi di attesa il dato per intervalli predefiniti (0-30 sec.; 30-60 sec.; 1 – 1,5 min.; 1,5-2 min.; 2-3 minuti; 3-5 min.; 5-10 min.; +10 min), in termini percentuali, sempre con riferimento all'ultimo biennio. Riguardo alle percorrenze medie di 50.000 km/anno per taxi il Comune non fornisce ulteriori elementi significativi in riscontro alla richiesta di chiarimenti in ordine alla metodologia di determinazione di tale valore da parte degli Uffici dell'Autorità. Inoltre, il Comune, pur non fornendo il dato richiesto di produttività media, intesa come numero medio di corse effettuate per vettura taxi, disaggregato per mese, ha reso disponibile un dato relativo al *"livello pre-Covid di corse medie annue di circa 400.000, che non comprende le chiamate da strada o da posteggio taxi"*.

Infine, il Comune ha fornito alcuni dati relativi ai flussi turistici dai quali emerge che, a livello comunale, gli arrivi e le presenze sono leggermente aumentati tra il 2019 e il 2023, mentre per il 2024, sulla base dell'andamento dei primi 7 mesi, pare potersi rilevare una leggera diminuzione rispetto al 2019; per

sosta/attesa nel traffico durante il servizio feriale diurno per 1 persona priva di bagagli e per il Comune di Parma corrisponde a 14,53 euro, mentre per la corsa standard lunga il tragitto considerato è di 10 km con 10 minuti di sosta/attesa nel traffico e nel caso di specie corrisponde a 23,87 euro.

² Con la nota integrativa a seguito della richiesta di chiarimenti degli Uffici dell'Autorità sulla stima dello sconto il Comune ha comunicato che: *"Il valore indicato di riduzione del contributo previsto per licenze PMR pari a 25.000 euro è stato ricavato considerando il valore medio applicato rispetto alcune città come di seguito indicato: Milano pari a €77.200 rispetto al valore ordinario di €96.500 (-20%); Roma pari a €52.850 rispetto al valore ordinario di €75.500 (-30%); Modena pari a €65.000 rispetto al valore ordinario di € 80.000 (-18,75%); Ravenna € 76.500 rispetto al valore ordinario di €90.000 (-15%); Vicenza €50.000 per autovetture appositamente attrezzate per il trasporto delle persone con disabilità non deambulanti"*.

quanto riguarda invece i dati a livello provinciale si osserva una diminuzione sia in termini di arrivi che di presenze.

III. Osservazioni dell'Autorità

Alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune e riassunte nel paragrafo II, l'Autorità, ai sensi dell'art. 3, comma 3, del d.l. n. 104/2023, esprime le proprie osservazioni sul contributo per il rilascio delle 12 licenze, da assegnare a seguito del concorso straordinario ai sensi dell'art. 3, comma 2 del medesimo d.l. n. 104/2023, e sulla relativa metodologia utilizzata.

Preliminariamente, si rileva che l'attuale densità di taxi del Comune di Parma di 3,93 licenze/10.000 abitanti è sostanzialmente in linea con la media dei comuni tra 100 e 250 mila abitanti che risulta di 3,88 taxi/10.000 abitanti, mentre si collocherebbe leggermente al di sopra di tale valore a seguito del rilascio delle nuove 12 licenze (4,54 taxi/10.000 abitanti). Considerando la diffusa carenza strutturale di taxi soprattutto nelle città di medie-grandi dimensioni con le quali viene effettuato il confronto, il contingente finale di 90 licenze parrebbe adeguato.

Per quanto invece riguarda la metodologia adottata dal Comune per determinare il contributo per il rilascio delle nuove licenze, essa risulta basata su ipotesi la cui adozione non è supportata da evidenze quantitative, con particolare riferimento alla produzione chilometrica media annua, assunta pari a 50.000 km senza chiarirne fonte e modalità di calcolo, e alla ripartizione della stessa tra corse standard lunghe e corse standard brevi. L'incremento di domanda conseguente all'ampliamento dell'offerta di taxi è stato assunto pari al 3% in assenza di dati ed evidenze a supporto di tale ipotesi. I dati forniti su arrivi e presenze turistiche a livello comunale nel 2023-2024 risultano pressoché costanti rispetto al 2019.

In primo luogo, si evidenzia che il d.l. n. 104/2023 indica la *"ricognizione del valore locale di mercato delle licenze per l'esercizio del servizio di taxi"* quale base per la determinazione del contributo per il rilascio delle nuove licenze e, pertanto, il Comune dovrebbe individuare, in primo luogo, tale valore, tenendo conto altresì di ulteriori elementi al fine di pervenire alla stima del contributo.

Sulla cognizione del valore commerciale delle licenze, premessa la notoria difficile reperibilità di dati relativi alle transazioni e stante l'indisponibilità di dati certificati dall'Agenzia delle Entrate, come verificato dalla stessa Autorità, si valuta positivamente il reperimento da parte del Comune degli importi dei trasferimenti delle licenze relativi al periodo aprile 2021-giugno 2024. Nel caso di specie non è stato peraltro possibile rinvenire annunci pubblicati *online* negli ultimi mesi per la compravendita di licenze taxi nel Comune di Parma e, pertanto, non si dispone di ulteriori valori al riguardo.

Per quanto riguarda la quantificazione del valore commerciale medio delle licenze rilevato nel mercato locale, il Comune asserisce che esso sia pari a 130.000 euro, facendo riferimento alle ultime transazioni effettuate, senza indicare dettagli sulla metodologia di calcolo utilizzata. Tuttavia, sulla base dei dati relativi ai trasferimenti di licenza, forniti per 4 delle 5 compravendite con il dettaglio degli importi relativi alla cessione del veicolo, tassometro, antenna, ecc., dalle elaborazioni degli Uffici emerge un valore medio della sola licenza pari a 114.000 euro, che si ritiene maggiormente adeguato da assumere come base per la determinazione del contributo rispetto al valore di 130.000 euro indicato dal Comune.

Per quanto riguarda la quantificazione del contributo per il rilascio delle nuove licenze, che il Comune propone ad un livello inferiore rispetto al valore commerciale medio delle licenze nel mercato locale, sia con riferimento al valore assunto dal Comune che a quello calcolato dagli Uffici, si ritiene che si sarebbero dovute svolgere più approfondite valutazioni. In merito alla percentuale di riduzione del contributo rispetto al valore commerciale medio delle licenze nel mercato locale – che risulterebbe quindi pari a -15,4% – occorre che il Comune, tenendo conto dell'esito del precedente bando andato deserto, nonché dei recenti esiti dei bandi per l'assegnazione di licenze con concorso straordinario di altri comuni³, individui una percentuale di riduzione che consenta di perseguire l'obiettivo di favorire il buon esito della procedura straordinaria di incremento del contingente taxi, scongiurando il rischio che gli aspiranti tassisti ritengano preferibile acquistare le licenze sul mercato per evitare l'alea e l'impegno connessi al bando di concorso per l'assegnazione del titolo, e che, di conseguenza, l'obiettivo di incrementare il contingente venga (nuovamente) vanificato.

Peraltro, sulla base dei dati forniti, seppur carenti, non sufficientemente disaggregati e sottostimati in termini di produttività media annuale (400.000 corse medie/anno), l'incremento del contingente prospettato parrebbe non consentire la completa copertura delle richieste di servizio inevase e, pertanto, è possibile che l'impatto sugli attuali titolari di licenza derivante dall'ampliamento del contingente risulti piuttosto contenuto. Inoltre, qualora fossero disponibili dati puntuali sul servizio, il Comune potrebbe anche sviluppare analisi per individuare gli strumenti più appropriati per il soddisfacimento della domanda di mobilità, tenendo conto dell'insieme dei servizi pubblici di trasporto disponibili in un'ottica di sistema e delle eventuali variazioni stagionali della domanda.

Le valutazioni sulla riduzione da applicare al valore commerciale medio delle licenze nel mercato locale per ottenere il contributo per il rilascio delle nuove licenze devono tener conto altresì dell'effettivo impatto economico sugli attuali titolari di licenza, derivante dall'incremento del contingente, sotto il profilo della riduzione degli introiti e/o del valore commerciale della licenza. Sebbene con il metodo adottato il Comune abbia tenuto conto dell'impatto economico sugli attuali titolari di licenza, si ritengono necessarie valutazioni maggiormente approfondite al fine di escludere meccanismi impropriamente remunerativi, tenendo conto della natura indennitaria che la compensazione da riconoscere agli attuali titolari di licenza riveste. Circa la natura indennitaria e non remunerativa della compensazione si è peraltro più volta espressa l'Autorità nei pareri già rilasciati. In tal senso si è recentemente pronunciato anche il TAR Lombardia in merito alla procedura straordinaria indetta dal Comune di Milano (sentenza n. 3725/2024 del 18 dicembre 2024). Da tale precedente emergono alcune chiare indicazioni che, stante la loro valenza generale, merita richiamare:

- *"il Tribunale premette che la misura compensativa introdotta a favore dei titolari di licenza dall'art. 3 del d.l. n. 104 del 2023, pur rientrando nell'ambito di un non manifestamente irragionevole esercizio di*

³ Con riferimento al Comune di Milano, sono risultati 521 idonei rispetto alle 450 licenze bandite, con un contributo per le licenze ordinarie//senza riduzioni stabilito in 96.500 euro a fronte di un valore commerciale medio delle licenze nel mercato locale stimato in 160.000 euro (riduzione del contributo rispetto al valore commerciale pari a circa -40%); con riferimento al Comune di Bologna che, a valle del parere n. 21/2024, ha rimodulato il contributo per il rilascio delle nuove licenze ordinarie//senza riduzioni in 150.000 euro, a fronte di un valore commerciale medio delle licenze nel mercato locale stimato in 200.000 euro (riduzione del contributo rispetto al valore commerciale pari a -25%), sono risultati 67 idonei rispetto alle 72 licenze bandite; con riferimento al Comune di Bergamo che, a seguito del parere n. 39/2024 ha rimodulato il contributo fissandolo pari a 101.802,72 euro a fronte di un valore commerciale medio delle licenze nel mercato locale stimato in 128.675 euro (riduzione del contributo rispetto al valore commerciale pari a circa -21%), sono risultati 14 idonei rispetto alle 8 licenze bandite.

discrezionalità legislativa, non corrisponde ad alcun obbligo costituzionale, poiché il legislatore non è tenuto, in linea di principio e salvo ipotesi peculiari, a tenere indenni gli operatori dal pregiudizio economico che essi potrebbero subire per effetto di un intervento normativo di allargamento del mercato (anche contingente), mediante l'ingresso in esso di nuovi soggetti”.

- *“È difatti del tutto fisiologico che disposizioni di legge formulate in tal senso, ed espressive della competenza legislativa esclusiva dello Stato in tema di tutela della concorrenza, nel perseguire più adeguati standard di prestazione dei servizi, compromettano parzialmente il margine di utile goduto dall’incumbent, e lo stesso valore dell’asset strategico (nel caso di specie, la licenza)”.*
- *“Del resto, parte delle licenze allo stato esercitate sono state rilasciate, in origine, a titolo gratuito, poiché ciò è consentito dalla normativa statale, mentre in ogni altra ipotesi il taxista che le abbia conquistate a titolo oneroso, direttamente o per traslazione dal precedente titolare dante causa, compie una operazione economica di cui assume l’alea, anche con riguardo alle evoluzioni del mercato di riferimento”.*
- *“La logica dell’intervento legislativo, in altri termini e come ben sottolineato dall’Avvocatura dello Stato, non è risarcitoria (il danno non è ingiusto), ma indennitaria (e quand’anche fosse risarcitoria, non porterebbe necessariamente alla soddisfazione della pretesa vantata in causa, perché il danno continuerebbe ad essere equivalente al deprezzamento del valore della licenza, e non all’integrale prezzo di quest’ultima)”.*
- *“Si tratta di una scelta normativa priva di profili di incongruità, poiché tanto più il “contributo” si avvicina al prezzo di mercato, quanto più l’operatore ottiene un premio (per la sola circostanza di avere occupato la posizione con priorità cronologica) svincolato dal pregiudizio effettivo e sproporzionato rispetto al valore conseguibile mediante cessione della licenza”.*

Con riferimento alla riduzione che il Comune intende prevedere per le licenze per veicoli PMR, quantificata in 25.000 euro, che risulta in linea con le riduzioni riconosciute in altri casi già esaminati, si invita il Comune a tener conto della necessità di reiterare l’investimento per attrezzare le vetture a ogni cambio delle stesse, considerato che, correttamente, il vincolo sulle licenze per veicoli PMR è posto a tempo indeterminato. Sempre con riferimento alle licenze per veicoli PMR, tenuto conto anche degli elementi resi disponibili dal Comune nell’ambito dell’istruttoria per il rilascio del precedente parere ART n. 5/2021, parrebbe che nel contingente attuale sia disponibile soltanto una vettura attrezzata per il trasporto PMR. Pertanto, valutata favorevolmente la previsione di vincolare 2 licenze alle vetture attrezzate per PMR, si invita a considerare di ampliare la quota attualmente prevista, considerato che sul contingente finale di 90 licenze soltanto il 3%⁴ sarebbe adeguatamente attrezzato, anche al fine di stimolare la partecipazione da parte dei potenziali aspiranti tassisti, considerata altresì la difficoltà di assegnare tali tipologie di licenze rilevata in esito ai concorsi banditi da altri comuni.

Nel complesso, considerati gli elementi resi disponibili e alla luce delle considerazioni sopra esposte, si ritiene che il contributo individuato dal Comune in 96.500 euro **non possa essere ritenuto ragionevole dal punto di vista della metodologia applicata. Pertanto, si ritiene necessario che il Comune, rideterminato correttamente il valore commerciale medio delle licenze nel mercato locale, stabilisca il contributo per il rilascio delle nuove licenze in misura significativamente inferiore al valore di mercato**

⁴ L’incidenza sulla popolazione nazionale delle persone con limitazioni gravi nelle attività abitualmente svolte rilevata da indagine ISTAT (“Conoscere il mondo della disabilità: persone relazioni e istituzioni” ISTAT, anno 2019) è pari al 5%.

delle licenze⁵; al fine di garantire il buon esito della procedura si invita a tenere conto, ai fini dell'individuazione dei criteri di riduzione rispetto ad esso, anche delle percentuali applicate dai Comuni che hanno già esperito il concorso straordinario registrando una buona adesione nella partecipazione da parte degli aspiranti tassisti.

Fermo restando quanto sopra, considerate le carenze emerse in termini di disponibilità di dati, a causa delle quali il Comune non dispone di elementi adeguati per effettuare valutazioni sugli effetti dell'introduzione delle nuove licenze, anche in relazione ai diversi periodi stagionali, **si raccomanda di prevedere nel bando appositi obblighi di trasmissione dei dati relativi (almeno) al servizio taxi (per fascia oraria e giorno della settimana) relativamente alle nuove licenze (richieste di servizio evase e inevase, tempo di attesa degli utenti, produttività media), includendo altresì dati di dettaglio sui servizi richiesti ed effettuati con trasporto di PMR (per fascia oraria e giorno della settimana);** su quest'ultimo aspetto, **si raccomanda al Comune di raccogliere dati che consentano di valutare l'entità della domanda di servizio taxi da parte delle PMR, anche tramite apposite indagini.** Gli obblighi di trasmissione dei dati relativi al servizio taxi potranno anche essere introdotti in via sperimentale, per un periodo di tempo limitato purché sufficiente a ottenere un significativo insieme di dati da utilizzare anche al fine di valutare, successivamente al rilascio delle nuove licenze, il fabbisogno di licenze taxi eventualmente residuo, anche riferito a specifici periodi dell'anno. Si suggerisce al Comune di stipulare apposite convenzioni con i gestori di sistemi di intermediazione tra domanda e offerta di servizio taxi anche a mezzo di piattaforme tecnologiche e tramite *app* al fine di ottenere periodicamente i dati necessari, tra i quali, in particolare, quelli relativi alle richieste di servizio evase e inevase e al tempo di attesa degli utenti, nel rispetto delle normative in materia di tutela dei dati personali, in forma anonimizzata e aggregata, e di tutela della riservatezza commerciale e industriale, strutturando un sistema di monitoraggio periodico e sistematico dei dati di domanda e di offerta, anche mediante apposite campagne di verifica presso gli stazionamenti e indagini presso gli utenti. Inoltre, **si raccomanda di acquisire i dati relativi ai turni di servizio svolti in modo tale da disporre di dati di offerta del servizio erogato, rilevando la produttività media intesa come**

⁵ Al riguardo si richiamano: il parere n. 29/2023 rilasciato al Comune di Milano relativamente a un contributo per il rilascio delle nuove licenze, pari a 86.829 euro, che, ferme restando le assunzioni alla base della proposta formulata, è stato ritenuto, dal punto di vista metodologico, ragionevole; il parere n. 18/2024 rilasciato al Comune di Treviso con il quale il contributo per le nuove licenze stabilito dal Comune, pari a 100.000 euro, non è stato ritenuto ragionevole dal punto di vista metodologico e quantitativo e pertanto dovrebbe essere rimodulato individuando un importo inferiore rispetto alla media degli importi dell'avviamento dei quattro trasferimenti di licenza considerati, pari a 91.610 euro, suggerendo, sulla base degli elementi resi disponibili, un importo di 77.000 euro quale limite massimo per il contributo da richiedere per il rilascio delle nuove licenze; il parere n. 21/2024 rilasciato al Comune di Bologna con il quale il contributo per il rilascio delle nuove licenze stabilito dal Comune, pari a 200.000 euro, non è stato ritenuto ragionevole dal punto di vista metodologico e quantitativo indicando di rimodularlo in misura inferiore rispetto al valore medio delle licenze rilevato nel mercato locale e pari a 200.000 euro, nonché inferiore rispetto all'importo richiesto nell'ambito del bando del 2018, pari a 175.000 euro; il parere n. 35/2024 rilasciato al Comune di Pisa indicando che l'importo del contributo stabilito dal Comune in 82.800 euro non può essere ritenuto ragionevole dal punto di vista metodologico e quantitativo e pertanto si ritiene che debba essere rimodulato ponendolo a un importo inferiore rispetto al valore locale di mercato; il parere n. 39/2024 rilasciato al Comune di Bergamo indicando che l'importo del contributo stabilito dal Comune in 107.666,84 euro non può essere ritenuto ragionevole dal punto di vista metodologico e quantitativo e pertanto si ritiene che debba essere rimodulato ponendolo a un importo inferiore rispetto al valore locale di mercato; il parere n. 41/2024 rilasciato al Comune di Rimini indicando che l'importo del contributo stabilito dal Comune, pari a 135.000 euro, non può essere ritenuto ragionevole dal punto di vista metodologico e quantitativo; il parere n. 1/2025 rilasciato al Comune di Bari indicando che il contributo per il rilascio delle nuove licenze stabilito dal Comune in 61.070,50 euro non può essere ritenuto ragionevole dal punto di vista metodologico e quantitativo e che pertanto debba essere rimodulato fissandolo a un livello inferiore rispetto al valore commerciale medio delle licenze (da rideterminare).

numero medio di corse effettuate per vettura taxi con i medesimi livelli di disaggregazione utilizzati per la rilevazione delle richieste di servizio (per fascia oraria e giorno della settimana). In tal modo, incrociando i dati di richiesta del servizio taxi e di offerta erogata, il Comune potrà disporre di elementi utili per affinare le proprie valutazioni in futuro.

Alla luce delle considerazioni su esposte è reso il parere sul contributo da versare per l'assegnazione delle nuove licenze, come individuato dal Comune di Parma.

Il presente parere è pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità ed è trasmesso al Comune di Parma, per i seguiti di competenza.

Torino, 12 febbraio 2025

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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