

Parere al Comune di Trento 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 5 licenze ai sensi dell'art. 3, comma 2, del medesimo decreto-legge.

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 19 marzo 2025

premesso che:

- ha inizialmente ricevuto dal Comune di Trento (di seguito: Comune), con nota prot. n. 369858/2024 del 09/10/2024 (acquisita al prot. ART n. 97742/2024 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, e successive modificazioni con riferimento allo schema di Regolamento del servizio taxi e l'incremento del contingente;
- successivamente alla richiesta di parere è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale il Comune, su richiesta degli uffici dell'Autorità, prot. ART n. 109582/2024 del 31/10/2024, di indicare chiaramente la procedura prescelta e di fornire la documentazione necessaria per il prosieguo dell'istruttoria, ha integrato, con nota acquisita al prot. ART n. 128524/2024 del 12/12/2024, la documentazione prodotta allegando anche il bando di concorso e specificando di voler procedere alla richiesta di parere sull'incremento del contingente secondo le disposizioni dei commi 2 e 3 dell'art. 3, del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136;
- successivamente alla comunicazione del Comune della procedura prescelta per l'adeguamento del contingente, il Comune ha integrato con nota del 4/3/2025 (acquisita al prot. ART n. 21687/2025 in pari data) la documentazione prodotta, in risposta alla nota di richiesta di integrazioni prot. ART n. 135714/2024 del 24/12/2024;
- la fase interlocutoria ha riguardato principalmente i seguenti aspetti:
 - o schema di bando di concorso riportante le licenze da rilasciare con la specificazione dell'eventuale quota parte che si intende destinare a veicoli attrezzati per il trasporto di Persone a Mobilità Ridotta (PMR);
 - o trasmissione dei dati relativi alle compravendite di licenze taxi intercorse negli ultimi 5 anni, indicando, per ciascun anno, il numero complessivo, l'importo delle singole compravendite con il dettaglio di eventuali importi dovuti alla cessione del veicolo, tassametro, insegna, antenna, ecc.;
 - o comunicazione del numero di trasferimenti di licenze taxi avvenuti nel comune di Trento a titolo gratuito con riferimento a ciascuno degli ultimi 5 anni; motivi dei trasferimenti avvenuti nell'ultimo quinquennio;
 - o specificazione dei dati relativi alle richieste di servizio inevase (ottenute eliminando le eventuali chiamate multiple per richiedere lo stesso servizio da parte dello stesso utente nello stesso giorno

e orario), ai tempi di attesa degli utenti disaggregati per fascia oraria, giorno della settimana, periodo dell'anno, alla produttività media su base mensile, agli incrementi delle presenze turistiche relative alla città di Trento;

- illustrazione delle valutazioni effettuate in merito all'entità dell'indennizzo da riconoscere a ciascun titolare di licenza e sulla correlazione con la perdita attesa del valore della licenza;
 - chiarimenti sulla metodologia utilizzata per il calcolo del contributo e sui dati forniti delle compravendite di licenze taxi e indicazione delle riduzioni previste per il contributo in relazione alle tipologie di licenze che il Comune intende bandire chiarendone le modalità di stima (con particolare riferimento alle licenze destinate a veicoli appositamente attrezzati per PMR);
 - chiarimenti sui bandi precedentemente emessi per il rilascio delle licenze e indicazione dei canali disponibili per richiedere il servizio;
- sullo schema di Regolamento del servizio taxi in data 6 febbraio 2025 è stato reso al Comune di Trento parere n. 5/2025 ex art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;

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.

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 della lett. m) del comma 2, 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 ricognizione 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 “[l] contributo da versare ai fini dell'assegnazione della licenza è fissato da ciascun comune sulla base di una ricognizione 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 nota di integrazioni (prot. ART n. 128524/2024), lo schema di bando recante il contributo che intende richiedere per il rilascio delle nuove licenze, quantificato in 38.000 euro per le licenze “ordinarie” e in 30.000 per le licenze destinate a veicoli appositamente attrezzati per il trasporto di PMR, sulla cui congruità l'Ente chiede l'espressione del parere all'Autorità. A seguito di specifiche richieste degli Uffici dell'Autorità, il Comune ha da ultimo fornito informazioni aggiuntive circa la modalità di stima e la metodologia applicate ai fini del calcolo del contributo. 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, ad eccezione di quelli relativi al trasporto di PMR.

Ricorrendo al concorso straordinario di cui all'art. 3, comma 2, del d.l. n. 104/2023, trattandosi di un comune capoluogo di Regione – che consente di *“incrementare il numero delle licenze, in misura non superiore al 20 per cento delle licenze già rilasciate”* – il Comune intende rilasciare 5 nuove licenze a titolo oneroso, di cui 3

associate a veicoli adibiti al trasporto disabili. Il contingente attuale è composto da 40 licenze¹. Inoltre, il Comune ha chiarito che *“non ha mai indetto procedure concorsuali a titolo oneroso”*.

Al fine di pervenire alla stima del contributo per il rilascio delle licenze da assegnare, quantificato in 38.000 euro, il Comune ha utilizzato il valore commerciale delle licenze in ambito locale. Tale valore, come chiarito con le integrazioni da ultimo trasmesse, è stato calcolato dal Comune partendo da una media di cinque compravendite avvenute nel periodo 2018-2023, considerando esclusivamente l'importo al netto del prezzo per la cessione del veicolo e di eventuali altri beni strumentali. In tal modo il Comune ha ottenuto una stima del valore commerciale delle licenze in ambito locale pari a 62.800 euro. Il Comune nella nota integrativa del 4/3/2025, ha precisato che, per stabilire la riduzione da applicare al valore commerciale medio delle licenze al fine di ottenere l'importo del contributo per il rilascio delle nuove licenze, ha analizzato le scelte effettuate al riguardo da altri comuni che hanno proceduto al concorso straordinario ex d.l. 104/2023, considerando la percentuale di ribasso (40%) operata dal Comune di Milano, cui l'Autorità ha rilasciato parere positivo². Conseguentemente il Comune ha applicato al valore commerciale di 62.800 euro la predetta percentuale di riduzione, ottenendo il contributo pari a 38.000³ euro.

Inoltre, il Comune prevede una riduzione, su tale importo, di 8.000 euro per la determinazione del contributo relativo alle licenze associate ai veicoli adibiti al trasporto disabili, *“stimata previo confronto con altre realtà (Comune di Milano che ha applicato una riduzione del 20% rispetto alle licenze con autovetture non attrezzate; Roma Capitale che ha applicato una riduzione del 30%; Comune di Ravenna che ha applicato una riduzione del 15%; Comune di Bergamo che ha applicato una riduzione del 20%, per una riduzione media di circa il 21%) e tenendo conto dei maggiori oneri da sostenere per attrezzare adeguatamente l'autovettura (dai preventivi per allestimento P.M.R. pervenuti allo scrivente Comune emerge una differenza media di costo tra veicoli P.M.R. e veicoli non attrezzati che si inserisce in un intervallo tra il 25% e il 30%)”*. Il contributo che il Comune intende richiedere per le 3 licenze adibite al trasporto disabili è, quindi, pari a 30.000 euro.

Con la nota di risposta alla richiesta di integrazioni degli Uffici, il Comune ha trasmesso un documento, fornito dalla Cooperativa di servizio taxi Trento, nel quale sono analiticamente riportate le *“Richieste taxi realmente evase 2024”*, le *“corse inevase 2024 non depurate da chiamate multiple”*, la *“media delle corse evase per taxi mensile 2024”* e le *“richieste pervenute anno 2024”*. Nel documento si precisa che, non essendo in possesso *“del dato relativo alle richieste inevase depurato da eventuali chiamate multiple provenienti dallo stesso utente distanziate da brevi intervalli temporali [...]”*, si stima che il dato *“delle chiamate inevase ripulito da eventuali chiamate multiple è del 10%”*. Dal summenzionato documento risulta che la produttività media mensile dei titolari di licenza si attesta a circa 311 corse/mese.

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,

¹ Dalla documentazione pervenuta risulta una licenza *“1BIS”*, rilasciata ai sensi del vigente Regolamento comunale (art. 26) e associata ad un veicolo di scorta attrezzato per il trasporto PMR.

² Con il Parere n. 29/2023 del 5/12/2023 l'Autorità ha ritenuto ragionevole il contributo di 96.500 euro calcolato dal Comune di Milano da cui si è pervenuti alla determinazione del contributo per ciascuna categoria di licenze corrisponde ad una riduzione del 40% sul valore commerciale delle licenze di 160.000 euro.

³ Applicando la percentuale di riduzione del 40% al valore commerciale della licenza di 68.200 euro, il Comune ha ottenuto un risultato di 37.680 euro.

esprime le proprie osservazioni sul contributo per il rilascio delle 5 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.

Preliminarmente, si rileva che l'attuale densità di taxi del Comune di Trento di 3,36 taxi/10.000 abitanti, così come anche quella che tiene conto del rilascio delle nuove 5 licenze, pari a 3,79 taxi/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. Benché il confronto con altre città non possa essere considerato conclusivo (considerata anche la diffusa carenza strutturale di taxi soprattutto nelle città di medie-grandi dimensioni con le quali viene effettuato il confronto), i dati evidenziati possono essere considerati quale indice rivelatore di come il contingente finale di 45 licenze, come anticipato nel citato Parere n. 5/2025 recentemente rilasciato al Comune sul Regolamento del servizio taxi, parrebbe appena adeguato e che, in ogni caso, è necessario implementare un efficace sistema di monitoraggio (*infra*) che consenta di accertare il grado di soddisfacimento della domanda del servizio, anche per valutare le eventuali azioni correttive da mettere in atto. Sul punto, si osserva come l'incremento di 5 licenze sia inferiore rispetto al limite massimo previsto dal d.l. 104/2023, fissato al 20% del contingente attuale che, nel caso di specie, corrisponderebbe a 8 nuove licenze.

Riguardo alla quantificazione del contributo per le nuove licenze, 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 dello stesso e, pertanto, a partire da tale valore il Comune dovrebbe poter tenere conto di ulteriori elementi al fine di pervenire alla stima del contributo⁴.

Quanto alla ricognizione 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 2018-2023. Nel caso di specie **la stima proposta dal Comune per il valore commerciale delle licenze, pari a 62.800 euro, può ritenersi congrua.**

Per quanto riguarda la quantificazione del contributo per il rilascio delle nuove licenze, fissato ad un livello significativamente più basso (38.000 euro per le licenze ordinarie e 30.000 euro per le licenze per veicoli PMR) rispetto al valore commerciale medio delle licenze, si ritiene che – sebbene la metodologia utilizzata al riguardo avrebbe potuto essere meglio specificata tramite una più approfondita indagine, anche con riguardo all'impatto sulla redditività delle licenze attualmente attive, di cui si dirà *infra* – la scelta del Comune possa favorire il buon esito della selezione⁵ e che l'Ente abbia in tal modo voluto incentivare la più ampia

⁴ A tale riguardo, con riferimento alla procedura straordinaria indetta dal comune di Bologna, nelle sentenze nn. 213/2025 e 214/2025, del 5 marzo 2025, il TAR Emilia-Romagna ha affermato che *"il valore di mercato delle licenze costituisce soltanto il punto di partenza da cui deve muovere l'Ente locale per determinare il contributo dovuto dagli assegnatari delle nuove licenze, ma non vincola rigidamente l'Amministrazione, alla quale è viceversa riconosciuto uno spazio di discrezionalità"*.

⁵ 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.

partecipazione alla procedura, 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, con la conseguenza di un mancato o solo parziale incremento del contingente⁶. Oltre a tale rilevante aspetto nella determinazione del contributo per il rilascio delle nuove licenze, occorre tener conto delle evoluzioni del contesto macroeconomico, nel quale, accanto all'inflazione, sono aumentati anche i tassi d'interesse monetari, con una conseguente maggiore onerosità dell'accesso al credito, oltre che delle mutate prospettive di sviluppo del settore taxi rispetto al passato.

Il Comune, nella metodologia adottata per determinare il contributo da richiedere per le licenze oggetto del concorso straordinario, non ha inserito elementi di analisi dell'impatto economico sugli attuali titolari di licenza, derivante dall'incremento del contingente, in termini di riduzione degli introiti e/o del valore commerciale della licenza. Considerato il contributo come determinato dal Comune, corrispondente a 38.000 per le due licenze ordinarie e 30.000 euro per le tre licenze per veicoli appositamente attrezzati per PMR, l'indennizzo per ciascuno dei 40 titolari di licenza attualmente attivi, nell'ipotesi di assegnazione di tutte le licenze bandite, ammonterebbe a 4.150 euro. Dai dati sul servizio resi disponibili dal Comune con la nota integrativa del 4/3/2025, sebbene quelli relativi alle richieste inevase non siano depurati dalle richieste multiple pervenute dal medesimo utente a breve distanza di tempo e che quindi potrebbero essere sovrastimati – e tenendo conto dell'ipotesi indicata nel documento elaborato dalla cooperativa dei tassisti, non supportata da evidenze, che stima in una quota pari al 10% le chiamate inevase, al netto di quelle multiple – si deduce come le cinque nuove licenze parrebbero appena sufficienti a soddisfare la domanda attualmente inevasa. Pertanto, sulla base degli elementi resi disponibili, pare potersi concludere che l'impatto economico in termini di riduzione degli introiti per gli attuali titolari di licenza dovrebbe risultare, al più, di modesta entità. Inoltre, occorre considerare anche l'andamento dei flussi turistici per i quali il Comune ha prodotto i dati dell'“Annuario statistico comunale – 2022” dai quali risulta, confrontando il dato dell'anno 2022 rispetto al 2019, un incremento degli arrivi e un calo delle presenze. Gli Uffici dell'Autorità hanno effettuato il confronto con i più aggiornati dati ISTAT relativi al 2023 per il Comune di Trento, da cui risulta tra il 2019 e il 2023 un incremento sia degli arrivi del 13,3%, sia delle presenze dell'8,1%. Si riscontra, pertanto, una tendenza di crescita dei flussi turistici che interessano il Comune di Trento con potenziale aumento della domanda del servizio e conseguente insufficienza dell'attuale offerta di soddisfarla.

Alla luce di tali evidenze, sebbene non conclusive, considerato che la compensazione degli attuali titolari di licenza prevista dal d.l. n 104/2023 riveste all'evidenza natura indennitaria e non remunerativa, **la compensazione pari a 4.150 euro per ciascun titolare di licenza può ritenersi adeguata e non pare poter configurare un meccanismo impropriamente remunerativo**⁷.

Complessivamente, considerati gli elementi resi disponibili e alla luce delle considerazioni sopra esposte, si ritiene che il contributo individuato dal Comune in 38.000 euro per le licenze ordinarie e in 30.000 euro per

⁶Al riguardo, il TAR Emilia-Romagna, nelle summenzionate sentenze n. 213/2025 e 214/2025, ha statuito che: “Per evitare che il numero delle licenze aumenti in misura inferiore a quella stimata necessaria o addirittura non aumenti affatto, occorre fare in modo che la partecipazione al concorso sia più appetibile economicamente dell'acquisto della licenza sul mercato.”.

⁷Sulla natura indennitaria, e non remunerativa, della compensazione si è più volte espressa l'Autorità nei pareri già rilasciati. Il principio è stato ribadito dal TAR Lombardia, con la sentenza n. 3725/2024 del 18 dicembre 2024 – in riferimento alla procedura straordinaria indetta dal Comune di Milano – nonché dal TAR Emilia-Romagna, con le decisioni citate *supra*.

le licenze per veicoli PMR sia **ragionevole dal punto di vista quantitativo⁸**, in quanto stabilito in misura **significativamente inferiore al valore di mercato delle licenze**.

Al fine di acquisire elementi per valutare gli effetti dell'introduzione delle nuove licenze, anche in relazione ai diversi periodi stagionali, **si raccomanda di avviare quanto prima un sistema di monitoraggio mediante il quale rilevare i dati relativi (almeno) al servizio svolto (per fascia oraria e giorno della settimana) relativamente alle nuove licenze, includendo altresì dati di dettaglio sui servizi effettuati con trasporto di PMR (per fascia oraria e giorno della settimana)**. Al riguardo, si invita a dar seguito alle osservazioni rese dall'Autorità nell'ambito del Parere n. 5/2025 reso il 6 febbraio u.s. sul Regolamento del servizio taxi, anche con riferimento al sistema di monitoraggio. Nel caso in cui l'iter di approvazione del Regolamento non possa avvenire in tempi brevi, è opportuno che **nel bando siano previsti appositi obblighi di trasmissione dei dati sopra indicati che siano sufficienti a ottenere un significativo insieme di informazioni da utilizzare anche al fine di valutare, successivamente al rilascio delle nuove licenze, il fabbisogno di licenze taxi eventualmente residuo, da coprire anche attingendo dalla graduatoria del bando in esame, fino al raggiungimento del contingente attualmente programmato**. Si rammenta come l'introduzione dell'obbligo di trasmissione dei dati utili per il monitoraggio del servizio da parte di tutti i soggetti che ne abbiano la disponibilità (titolari di licenza, gestori dei sistemi di acquisizione delle corse, anche mediante numero telefonico o *App* per *smartphone*) sia fondamentale al fine di acquisire le informazioni necessarie per l'assunzione delle decisioni in materia di organizzazione e dimensionamento del servizio.

Per il buon esito complessivo del bando di assegnazione delle nuove licenze, e in particolare di quelle per le PMR - stante l'attuale carenza attualmente riscontrabile al riguardo - si raccomanda di evidenziare nel bando e nell'eventuale modulo di domanda la possibilità per gli aspiranti tassisti di indicare più preferenze.

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 Trento.

⁸ 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 indicando di rimodularlo 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); il parere n. 7/2025 al Comune di Parma indicando che il contributo individuato dal Comune in 96.500 euro non possa essere ritenuto ragionevole dal punto di vista della metodologia applicata e debba essere rimodulato in misura significativamente inferiore al valore di mercato delle licenze (da rideterminare).

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

Torino, 19 marzo 2025

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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