

Parere n. 19/2025

**Parere al Comune di Fiumicino sullo schema di Regolamento 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 25 giugno 2025

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Fiumicino (di seguito, anche: Comune), con nota del 6/5/2025 acquisita al prot. ART n. 43405/2025 del 07/05/2025, 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, in riferimento alla modifica del Regolamento del servizio taxi;
- il Comune ha già ricevuto dall'Autorità il Parere n. 9/2025 del 6 marzo 2025 in merito al sistema tariffario;
- Il Comune, insieme agli altri Enti territoriali interessati, ha ricevuto dall'Autorità la nota prot. ART n. 23278/2025 del 7 marzo 2025, in merito al bacino di traffico comprensoriale per l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea da e per Roma Capitale, previsto dall'art. 5-bis della legge regionale 26 ottobre 1993, n. 58, cui da ultimo ha fatto seguito la nota prot. ART n. 55324/2025 del 16 giugno 2025 con la quale gli Uffici dell'Autorità hanno rinnovato l'invito a far conoscere le attività poste in essere o programmate per la finalità di addivenire alla formalizzazione dell'intesa di bacino;

esaminato lo schema di Regolamento trasmesso dal Comune, 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]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 [...].* 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).

Riguardo a detta disciplina generale, il Consiglio di Stato - Prima Sezione consultiva ha statuito, nel recente parere n. 1427/2024 reso nell'adunanza del 9 ottobre 2024, che trattasi di *“una disciplina volta a riconoscere compiti e poteri incisivi in capo all'Autorità, in un settore che coinvolge interessi fondamentali dell'utenza, oltre*

che, in una prospettiva più ampia, l'interesse generale al funzionamento efficiente di un servizio che concorre a soddisfare un primario bisogno di mobilità”.

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 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.

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.

Da ultimo, la Corte costituzionale, intervenendo in materia di rilascio di autorizzazioni per l'espletamento del servizio di noleggio con conducente con osservazioni pure estendibili al servizio taxi, ha affermato che *“i servizi di autotrasporto non di linea (...) concorrono a dare «effettività» alla libertà di circolazione, «che è la condizione per l'esercizio di altri diritti» (sentenza n. 36 del 2024), per cui la forte carenza dell'offerta – che colloca l'Italia fra i Paesi europei meno attrezzati al riguardo, come risulta dai dati segnalati nell'opinio presentata dall'ANITRAV tanto nel presente giudizio quanto nel giudizio a quo – generata dal potere conformativo pubblico si è risolta in un grave disagio arrecato a intere fasce della popolazione e alle possibilità di sviluppo economico. Essa ha infatti innanzitutto danneggiato la popolazione anziana e fragile, che, soprattutto nelle metropoli, non è in grado di utilizzare (o anche semplicemente raggiungere) gli altri servizi di trasporto di linea, ma che ha stringenti necessità di mobilità che, in particolare, si manifestano in riferimento alle esigenze di cura. Ha compromesso le esigenze di accesso a una mobilità veloce, spesso indispensabile a chi viaggia per ragioni di lavoro. Ha recato danno al turismo e all'immagine internazionale dell'Italia, dal momento che l'insufficiente offerta di mobilità ha pregiudicato la possibilità di raggiungere agevolmente i luoghi di villeggiatura, come documentato dalla Regione Calabria nel giudizio a quo”* (sentenza n. 137 del 2024).

## 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 sullo schema di Regolamento, 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, 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.

L'Autorità esprime di seguito le proprie osservazioni suddivise secondo le tematiche di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), numeri da 1 a 4, del d.l. n. 201/2011 e segnatamente su:

1. contingente/incremento del numero delle licenze taxi;
2. organizzazione del servizio taxi;
3. struttura tariffaria;
4. qualità di offerta del servizio.

Il presente parere viene reso tenendo conto di quanto già espresso nell'ambito del recente Parere n. 9 del 6 marzo 2025 sul sistema tariffario, con cui si invitava il Comune di Fiumicino a intraprendere ogni possibile iniziativa finalizzata alla sottoscrizione dell'intesa relativa al bacino di traffico comprensoriale ex art. 5 bis della l.r. 58/1993, nonché nella nota prot. ART n. 23278/2025 del 7 marzo 2025, con la quale si chiedeva agli Enti territoriali interessati di riprendere le attività necessarie a dare attuazione alla normativa regionale. Nel rinnovare l'invito al Comune di Fiumicino ad attivarsi presso le sedi competenti affinché venga portato a compimento l'iter per la formalizzazione dell'intesa di bacino, indispensabile per la *"gestione unificata degli autoservizi pubblici non di linea"* prevista dalla suddetta norma, nelle more della conclusione dell'accordo, si osserva quanto segue.

**Preliminamente, è necessario che la delibera di approvazione del Regolamento menzioni espressamente l'art. 37, comma 2, lettera m) del decreto-legge 201/2011, in base al quale l'Autorità rilascia il presente parere preventivo.**

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

Il Regolamento del servizio taxi attualmente vigente, approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 73 del 23/11/2007, non prevede il numero di licenze potenzialmente rilasciabili. Attualmente, come specificato dal Comune di Fiumicino nella richiesta di parere, il contingente è di 34 licenze taxi attive. Riguardo alla definizione del contingente del servizio, l'art. 15, comma 1, dello schema del nuovo Regolamento, si limita a richiamare le disposizioni della normativa regionale (l.r. n. 58/1993 e n. 7/2005) che individua gli indicatori da utilizzare per la definizione del contingente ottimale ed in particolare: *"popolazione residente, estensione territoriale, intensità dei flussi turistici locali; presenze di case di cura, di soggiorni, di poli generatori di mobilità, offerta altri servizi pubblici di trasporto, numero di licenze ed autorizzazioni già rilasciate"*. All'individuazione degli indicatori da considerare non fa seguito, tuttavia, l'indicazione di una metodologia nella quale siano descritte le modalità con le quali dalla valorizzazione dei suddetti indicatori si pervenga alla determinazione del contingente.

**Si rende necessario, pertanto, che il Comune preveda espressamente nel Regolamento le modalità di determinazione del contingente, mediante analisi che tengano conto anche degli indicatori di domanda/offerta citati nelle Linee guida (punti 9 e 16). Tale analisi può essere effettuata anche in forma semplificata, ad esempio, ricorrendo al metodo comparativo con campioni di comuni aventi caratteristiche dimensionali e vocazione produttiva simili (con particolare riferimento alla categoria turistica di**

**appartenenza e alla relativa densità turistica**), anche sulla base dei dati pubblicati dall'Autorità sul proprio sito web o nell'ambito del Rapporto annuale (punti 3 e 17).

Al riguardo, tenuto conto che il Comune non ha comunicato il numero di veicoli appositamente attrezzati per il trasporto delle persone a mobilità ridotta (PMR), **occorre che, nell'ambito delle analisi effettuate per la definizione del contingente, rilevi la domanda di servizi taxi espressa dalle PMR, sia effettiva che potenziale – stimabile, ad esempio, considerando il numero di corse in evase per indisponibilità del servizio o reclami pervenuti a causa dell'assenza del servizio taxi con veicoli appositamente attrezzati per le PMR, eventualmente anche considerando altri servizi di trasporto operanti nel territorio comunale (TPL, NCC ecc.) – e, in esito alle suddette analisi e rilevazioni, provveda, sulla base delle Linee guida dell'Autorità (punto 25), a destinare una quota delle licenze da rilasciare per il soddisfacimento delle esigenze delle PMR nell'ambito delle successive procedure di assegnazione che saranno attivate.** Considerato che l'art. 14, comma 2, della legge 21/1992 prevede espressamente che *“I comuni, nell'ambito dei regolamenti di cui all'articolo 5, dettano norme per stabilire specifiche condizioni di servizio per il trasporto di soggetti portatori di handicap, nonché il numero e il tipo di veicoli già esistenti da attrezzare anche al trasporto di soggetti portatori di handicap di particolare gravità”* e che il punto 25 delle Linee guida dell'Autorità richiede l'individuazione di una soglia minima di licenze taxi per PMR, prevedendo che *“qualora non disponga di dati quantitativi sulla base dei quali definire la soglia minima, il SC fa riferimento ad altre fonti di dati, quali ad esempio l'incidenza sulla popolazione nazionale delle persone con limitazioni gravi nelle attività abitualmente svolte rilevata da indagine ISTAT e pari al 5%”*, **è necessario prevedere nel Regolamento, integrando al riguardo l'art. 40, che una soglia minima di licenze taxi destinata al soddisfacimento delle esigenze delle PMR venga determinata facendo riferimento al citato indice ISTAT, nelle more delle rilevazioni e analisi sopra descritte. Una volta adeguato in questo senso l'art. 40, si invita a coordinare con tale norma – oppure a rimuovere – la disposizione di cui all'art. 14, comma 1, lett. c)**, che prevede la possibilità di emanare licenze associate a veicoli appositamente attrezzati per il trasporto di PMR.

L'art. 14 dello schema di Regolamento disciplina alcuni strumenti di flessibilità utilizzabili per l'adeguamento urgente e temporaneo dell'offerta del servizio (quali turnazioni integrative, sostituzione alla guida, licenze temporanee o stagionali, taxi *sharing*) e per l'utilizzo delle piattaforme di intermediazione, per i quali si rendono necessarie alcune precisazioni.

La lettera b) del primo comma del menzionato art. 14 prevede, al punto I, la possibilità di rilasciare licenze aggiuntive per l'esercizio del servizio taxi secondo quanto disposto dall'art. 3, comma 1, del d.l. n. 104/2023. Nel successivo punto VII, si introducono ulteriori disposizioni che disciplinano anche l'esercizio del servizio per mezzo di tale tipologia di licenza. In particolare, si stabilisce il divieto di stazionare e prelevare utenti all'interno del sedime aeroportuale. Considerato il volume di traffico dell'Aeroporto di Fiumicino, che rappresenta una parte importante degli introiti per gli operatori del servizio taxi, appare evidente che tale preclusione determini una sostanziale limitazione delle possibilità di guadagno per i detentori di titoli abilitativi temporanei, suscettibile di ridurre l'appetibilità di queste licenze, e quindi di rendere più difficile il rilascio delle stesse, rischiando di compromettere il raggiungimento della finalità dell'istituto, indicata dall'art. 3, comma 1, del d.l. n. 104/2023, ossia quella di *“fronteggiare lo straordinario incremento della domanda legato a grandi eventi o a eccezionali flussi di presenze turistiche”*. **Considerata la disparità di trattamento che la previsione introduce tra le due categorie di tassisti e il potenziale impatto negativo della stessa rispetto alla necessità di intervenire con urgenza nei casi previsti dalla norma citata, occorre provvedere alla rimozione dall'art. 14, comma 1, lett. b), punto VII, di tutta la parte che segue alla parola**

"licenza". D'altra parte, l'obiettivo di garantire l'adeguatezza del servizio in ambito urbano potrebbe essere raggiunto con una diversa disciplina dei turni che, per determinate fasce orarie/giorni/settimane, determini il numero di vetture destinato a servire l'ambito urbano e quello destinato a servire l'utenza aeroportuale.

Riguardo all'utilizzo delle auto sostitutive il successivo punto IX specifica che "*È consentito l'utilizzo di auto sostitutive solo nei casi di guasto, furto, incendio della vettura principale e non possono essere abbinate ad altra licenza*", con una previsione che parrebbe in contrasto con quanto previsto al precedente punto IV, che consente invece l'utilizzo della vettura di riserva in associazione alle licenze aggiuntive. **Si invita pertanto a coordinare le due previsioni, specificando al punto IX che si fa salvo quanto previsto al precedente punto IV.**

La disciplina delle licenze aggiuntive, contenuta nell'art. 14, lettera b), nel richiamare quanto previsto dall'art. 3, comma 1, del d.l. 104/2023, si riferisce all'ipotesi in cui si renda necessario affrontare specifiche e contingenti situazioni di "*straordinario incremento della domanda*". Nel diverso caso in cui si rilevi una carenza strutturale di licenze taxi, anche se ricorrente per determinati periodi dell'anno – in quanto connessa ad esempio a incrementi dell'utenza riconducibili a flussi turistici "standard" che rientrano nelle medie storiche – si invita a prevedere il rilascio di nuove licenze con validità illimitata, eventualmente modulandone il periodo di attivazione nel corso dell'anno (ad es. da aprile a settembre). **È opportuno che la possibilità del rilascio di licenze stagionali, ma con carattere stabile, sia esplicitamente prevista nel Regolamento al fine di procedere prontamente all'assegnazione dei titoli in questione, tramite concorso e previa acquisizione del parere dell'Autorità, nel caso in cui si rilevino carenze di offerta strutturali ma concentrate in determinati periodi dell'anno.**

Riguardo a quanto previsto dalla lett. d) dell'art. 14, comma 1 dello schema di Regolamento circa il taxi collettivo si invita ad allinearne le previsioni ai punti 23 e 24 delle Linee guida approvate dall'Autorità.

In relazione alle procedure per l'adeguamento del contingente, ed in particolare riguardo a quanto previsto dallo schema di Regolamento in merito al concorso per il rilascio delle licenze, si evidenzia come all'art. 16 rubricato "*Concorso per l'assegnazione delle licenze Taxi e autorizzazioni NCC*" non sia esplicitamente prevista la modalità per titoli ed esami, che si ritiene essere quella che maggiormente garantisce i principi di trasparenza e imparzialità della procedura e la qualità del servizio offerto e che, pertanto, i soggetti competenti devono prevedere nei propri atti normativi (cfr. punto 93 delle Linee guida). Sebbene tale modalità sembra in ogni caso assicurata, atteso che, al successivo art. 17, comma 5, si prevedono tra i contenuti del bando alla lett. d) "*i titoli che verranno valutati per la formazione della graduatoria ed i relativi criteri di valutazione (...)*" e alla lett. e) "*le materie dell'esame e i criteri di valutazione delle prove*", sembrerebbe opportuno che la suddetta modalità sia esplicitata e, pertanto, **si invita a precisare all'art. 16 che la selezione dei candidati avviene mediante concorso per titoli ed esami.**

Sempre in relazione alla procedura di selezione dei titolari di licenza si rileva che secondo l'art. 19 - in cui si richiama *inter alia* l'art. 7, comma 4 della legge regionale del Lazio n. 58/1993 - costituisce titolo preferenziale "*l'avere esercitato servizio di taxi in qualità di sostituto alla guida del titolare della licenza del comune di Fiumicino, ai sensi dell'art 8 co 2 del presente regolamento, per un periodo di tempo complessivo di almeno sei mesi, ovvero essere stato dipendente di una impresa di noleggio con conducente con autorizzazione rilasciata dal comune di Fiumicino per il medesimo periodo, costituisce titolo preferenziale ai fini del rilascio della licenza per l'esercizio del servizio taxi o dell'autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente*". L'attribuzione del titolo preferenziale solo a soggetti che abbiano esercitato il servizio taxi in qualità di

sostituto alla guida di un titolare di licenza rilasciata dal comune di Fiumicino o siano stati dipendenti di una impresa autorizzata dal medesimo comune a svolgere il servizio di NCC, appare discriminatorio e non coerente con la disposizione regionale summenzionata, che a sua volta ricalca l'art. 8, comma 4 della legge n. 21/1992, in cui non si prevede alcuna limitazione all'attribuzione del beneficio in funzione dell'ambito territoriale di riferimento per le predette attività. **Occorre, pertanto, rimuovere dall'art. 19 in esame il riferimento al Comune di Fiumicino. Si segnala, inoltre, che il richiamo all'art. 6, comma 1 della legge regionale citata, contenuto nel medesimo comma dell'art. 19, appare inconferente rispetto al tema in esame, facendo riferimento alle figure giuridiche utilizzabili per l'esercizio dell'attività e si invita pertanto a rimuoverlo.**

Riguardo alle materie di esame si evidenzia come l'art. 20, comma 2, lett. c) dello schema di Regolamento preveda attualmente la *"conoscenza di almeno una lingua straniera"*. Considerata la vocazione turistica del Comune, anche connessa ai flussi di passeggeri provenienti dall'Aeroporto internazionale, si ritiene necessario prevedere la conoscenza obbligatoria della lingua inglese ponendo come eventuale ulteriore titolo preferenziale la conoscenza di una ulteriore lingua straniera (cfr. 95 delle Linee guida). Si invita, inoltre, a precisare meglio i contenuti della materia genericamente denominata *"conoscenza di base delle applicazioni innovative ICT"* specificando tra queste la *"capacità di gestire le applicazioni di navigazione"* (cfr. *ibidem*).

## 2. Organizzazione del servizio – art. 37, comma 2, lett. m), numero 2, del decreto-legge 201/2011

Lo schema di Regolamento non prevede un sistema di monitoraggio mediante il quale acquisire i dati necessari a garantire nel tempo la rispondenza dell'offerta del servizio alle comprovate e oggettive esigenze di mobilità relative all'area di riferimento. Si rileva come per una organizzazione del servizio efficacemente orientata alle esigenze dell'utenza, sia necessario prevedere un sistema di acquisizione dei dati, in particolare sulle chiamate evase/inevase e i tempi di attesa, che sono indicatori fondamentali a tale riguardo. In proposito le Linee guida dell'Autorità, al punto 32, evidenziano l'importanza dell'implementazione di un sistema di monitoraggio periodico e sistematico dei dati di domanda e di offerta, adeguato alle caratteristiche dei servizi interessati e del bacino di riferimento, prevedendo anche le fonti da cui è possibile attingere i relativi dati di domanda e di offerta (numero unico, e/o da tassametro, e/o presso i gestori di sistemi di intermediazione tra domanda e offerta di servizio taxi anche a mezzo piattaforme tecnologiche (*infra*), e/o mediante verifiche presso gli stazionamenti). Pertanto, è necessario che sia introdotto uno specifico articolo nello schema di Regolamento che disciplini il sistema di monitoraggio rispondente alle esigenze del Comune di Fiumicino prevedendo altresì l'obbligo di trasmissione dei dati ritenuti necessari allo scopo, tra quelli di cui al punto 99 delle Linee guida, eventualmente segmentati/aggregati come indicato al successivo punto 100, sia in capo ai titolari di licenza, sia a tutti i gestori dei sistemi di acquisizione delle corse, anche mediante numero telefonico (cooperative radiotaxi) o App per *smartphone* (piattaforme digitali), che rendono disponibili i dati in questione con le modalità e le tempistiche stabilite con provvedimento dell'Amministrazione comunale.

A tale fine è necessario, inoltre, prevedere che il tassametro deve consentire la memorizzazione dei dati delle corse effettuate (ad esempio: data e ora di inizio corsa, tempo di percorrenza, chilometri percorsi, prezzo totale inclusi i supplementi) per un periodo adeguato, da specificare nella stessa disciplina regolamentare, ai fini dell'acquisizione dei dati necessari al monitoraggio del servizio.

In relazione alle modalità di acquisizione della corsa non si riscontra una disciplina organica nell'ambito dello schema di Regolamento, ma si rileva che gli artt. 35 e 36 riguardano le regole di stazionamento dei taxi e il prelevamento degli utenti presso il sedime aeroportuale (che rinvia allo specifico Regolamento di ENAC). Al fine di rendere più chiara la disciplina del tema, si invita a prevedere un articolo nel quale siano descritte le diverse modalità ammesse per l'acquisizione della corsa. In particolare, **è necessario che in tale articolo sia anche prevista la possibilità di acquisire la corsa mediante App per smartphone, possibilità attualmente non espressamente prevista dal testo regolamentare**. Nell'ambito della descrizione dei canali di acquisizione della corsa, **è necessario che sia introdotta anche una disposizione che espliciti, per gli esercenti il servizio taxi, la libertà di avvalersi di tutti i canali disponibili senza limitazioni nell'ambito dei rapporti contrattuali con le aziende che offrono servizi di intermediazione e/o organismi associativi, e che preveda, al riguardo, il divieto di clausole di esclusiva**.

### **3. Struttura tariffaria e tariffe predeterminate - art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del decreto-legge 201/2011**

Il Regolamento dedica al tema delle tariffe l'art. 38. Il primo comma del citato articolo prevede, tra l'altro, che *"Le tariffe e i relativi supplementi sono fissati dal Comune e revisionati, con cadenza triennale, tramite apposita deliberazione della Giunta Comunale, previo parere della competente Autorità di regolazione dei Trasporti, in relazione all'andamento dei costi del servizio, alla variazione del costo della vita (indice FOI) ed al livello di qualità del servizio erogato all'utenza"*. Nella disposizione richiamata si stabiliscono solo i criteri di adeguamento triennale delle tariffe facendo riferimento, tra l'altro, all'andamento dei costi del servizio. In proposito, si evidenzia che i punti 48 e 49 delle Linee guida prevedono che il soggetto competente *"ai fini della determinazione delle tariffe, debba comunque tenere conto [...] del criterio dell'orientamento al costo di produzione del servizio (comprendente sia i costi operativi che quelli di capitale, come, a titolo esemplificativo, i costi del carburante, di manutenzione veicolo, di assicurazione, di ammortamento del costo del veicolo e inclusivo anche del costo del lavoro di tipo autonomo prestato dal titolare di licenza), che costituisce criterio alla base della struttura tariffaria dei servizi pubblici"* e che *"[n]ella determinazione delle tariffe occorrerà inoltre tenere conto del principio della sostenibilità in termini di impatto sull'utenza"*. Si segnala quindi la necessità che l'articolo 38 venga integrato, in modo da prevedere che la definizione dei livelli tariffari sia determinata anche secondo tali principi. Riguardo all'adeguamento tariffario, inoltre, il punto 60 delle Linee guida prevede che *"[I]le tariffe sono soggette ad aggiornamento periodico, con frequenza definita dal SC e indicata nel Regolamento, di norma pari a cinque anni"* e, pertanto, si invita a conformare la frequenza di aggiornamento, per il quale si prevede una cadenza triennale, alle indicazioni del citato punto 60 delle Linee guida, come peraltro già indicato nel precedente Parere n. 9/2025.

Nello schema di Regolamento si fa più volte riferimento alle tariffe predeterminate ma non se ne fornisce una definizione né una specifica disciplina delle modalità di determinazione.

Le tariffe predeterminate, definendo un prezzo prestabilito, omnicomprensivo ed invariabile da/per determinate località, garantiscono una maggiore trasparenza e rappresentano, pertanto, un elemento di maggior tutela dell'utente.

In proposito, occorre che la modalità di definizione di queste tariffe sia oggetto di specifica disciplina, assicurandone la conformità alle previsioni delle Linee guida (pp. 65-70), in modo che siano generalmente

più convenienti per gli utenti, e che siano effettuate apposite simulazioni in differenti giorni (festivi/feriali) e fasce orarie (sia di punta che di morbida) della settimana. Nell'effettuazione delle simulazioni, occorre in ogni caso considerare che per le tratte extraurbane l'art. 13, comma 2, della legge 21/1992 prevede che la tariffa sia solo chilometrica.

Sul tema in esame si richiama quanto già rappresentato nel precedente Parere, in cui si evidenziava come le tariffe predeterminate stabilite dal Comune di Fiumicino fossero diverse e, in generale, più elevate rispetto a quelle previste da Roma Capitale e si prescriveva al Comune che *“nelle more della necessaria intesa di bacino oppure dell'intervento dell'ente sovracomunale competente, è necessario, per ragioni di equità e non discriminazione, che il Comune adotti le stesse tariffe predeterminate di Roma Capitale riguardo i collegamenti tra l'aeroporto di Fiumicino e Roma tramite la sottoscrizione di un accordo con Roma Capitale ai sensi dell'art. 5-bis, comma 1-bis, della legge 21/1992, anche al fine di assicurare appieno, a tale riguardo, il principio della reciprocità di carico tra gli operatori dei due Comuni; in tale accordo potranno essere previste, ove ritenuto opportuno, le modulazioni necessarie per garantire comunque un'adeguata copertura del servizio nel territorio comunale di Fiumicino”*. In proposito si evidenzia che, in occasione della formalizzazione dell'intesa di bacino di cui all'art. 5 bis della l.r. 58/1993, dovrà essere introdotta la disciplina relativa alle modalità di definizione delle tariffe predeterminate per il comprensorio, in coerenza con le previsioni di cui ai citati punti 65-70 delle Linee guida.

Infine, si rileva che quanto previsto dall'art 14, lett. e) – dedicato alle *“Piattaforme tecnologiche con tariffe predeterminate e flessibili”* – pone dubbi di compatibilità con le previsioni dell'art. 13, comma 2, della legge n. 21/1992. Infatti, la disposizione regolamentare citata prevede che le tariffe siano calcolate dalla piattaforma *“in base alla tariffa comunale vigente di cui alla Deliberazione di C.C. n. 73 del 23.11.2007 o successivi atti deliberativi modificativi delle tariffe stesse, considerando la quota fissa di partenza, eventuali supplementi (se previsti) e la sola componente chilometrica, determinata tramite un servizio internet geografico con l'aggiunta di una maggiorazione forfettaria definita nel piano tariffario per la componente del tempo di percorrenza”*. Ora, l'art. 13, comma 2, della legge n. 21/1992 prevede che *“La tariffa è a base multipla per il servizio urbano”*, con ciò intendendo che la tariffa è composta da una quota parametrata alla distanza percorsa e una quota parametrata al tempo speso a velocità inferiori ad una certa soglia; l'introduzione di una maggiorazione forfettaria, in quanto non riferita al tempo effettivo, non pare conforme al dettato normativo. Oltre alla criticità appena descritta, quanto previsto nello schema di regolamento porterebbe sostanzialmente ad una divaricazione tra le tariffe applicate alle corse prenotate su piattaforma e le tariffe applicate alle corse acquisite tramite gli altri canali. Una delle caratteristiche che ha consentito ai sistemi di acquisizione della corsa tramite piattaforma di diffondersi, portando benefici sia all'utenza (che ha potuto usufruire di un ulteriore canale di accesso al servizio), sia ai titolari di licenza (che hanno potuto ottenere una quota di domanda aggiuntiva) è la possibilità, attraverso gli algoritmi proprietari della piattaforma, di prevedere e proporre agli utenti un prezzo garantito prima di utilizzare il servizio in modo da consentire la valutazione della relativa convenienza economica agli utenti. Il prezzo, ovviamente, non può in ogni caso superare l'importo risultante a tassametro alla fine della corsa. In tal modo l'utente ha la possibilità di ottenere corse a prezzi inferiori rispetto a quelli determinati dal tassametro stimolando, quindi, le piattaforme a proporre prezzi più appetibili rispetto alle tariffe comunali e alle piattaforme concorrenti. Il sistema che il Comune vorrebbe introdurre stabilisce una tariffa sostanzialmente identica tra tutte le piattaforme, inficiando il confronto concorrenziale tra di esse, e determina una artificiosa distinzione rispetto agli altri canali di acquisizione della corsa, suscettibile di distorcere ulteriormente le dinamiche concorrenziali

nel mercato e di limitare i benefici delle innovazioni potenzialmente derivanti dal progressivo affinamento degli algoritmi. È necessario, pertanto, prevedere nel Regolamento che, a prescindere dal canale mediante il quale la corsa è stata acquisita, le tariffe vengano determinate in conformità alla citata disposizione della legge 21/1992, garantendo, anche nel caso di utilizzo di una piattaforma, che il prezzo proposto dal sistema di prenotazione non sia mai superiore a quello risultante dal tassametro a fine corsa. Conseguentemente è necessario che nel tariffario del Comune sia chiaramente riportata un'avvertenza per gli utenti che accedono al servizio taxi tramite le piattaforme di intermediazione, con la quale venga precisato che il tassametro dovrà essere attivo e che a fine corsa sarà applicata la tariffa inferiore tra quella proposta dalle stesse al momento della richiesta del servizio e quella risultante dal tassametro.

Inoltre, essendo stata introdotta a livello regolamentare la disciplina del taxi sharing (*supra*) è necessario che nell'ambito della disciplina del sistema tariffario si preveda la possibilità di adottare specifiche condizioni tariffarie per questa modalità secondo le indicazioni di cui ai punti 71 e 72 delle Linee guida.

#### 4. Qualità dell'offerta - art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del decreto-legge 201/2011

Sul tema della trasparenza delle informazioni e delle tariffe del servizio, si segnala l'opportunità di prevedere in un articolo del Regolamento il contenuto e le modalità di pubblicazione secondo le indicazioni già fornite nell'ambito del Parere n. 9/2025.

È inoltre necessario che in un'area dedicata nel sito *web* istituzionale del Comune siano pubblicate le informazioni sull'assetto organizzativo del servizio (Punti 41-42 delle Linee guida). Nella sezione per l'utenza devono essere riportati il Regolamento e il tariffario vigenti, oltre alle informazioni necessarie per l'invio dei reclami. Inoltre, al fine di consentire la stima approssimativa del prezzo di una corsa taxi, è opportuno che nella medesima sezione sia pubblicata anche la spesa media relativa a corse per collegamenti tra punti strategici (ad esempio, tragitti tra stazione e ospedali, tra centro storico e centro fieristico) – (punto 58 Linee guida).

\*\*\*\*\*

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

Torino, 25 giugno 2025

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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