

**Parere al Comune di Orvieto sul bando di concorso pubblico per il rilascio a titolo oneroso di n. 2 licenze 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 21 gennaio 2026

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Orvieto (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 43385 del 27/10/2025 (acquisita al prot. ART n. 87495/2025 in pari data), la richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011, con riferimento al testo del bando di concorso pubblico per il rilascio di n. 2 licenze taxi;
- successivamente alla richiesta formale di parere è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale il Comune ha ulteriormente integrato la documentazione prodotta, con nota prot. n. 48406 e n. 48833 rispettivamente del 27/11/2025 e del 1/12/2025 (acquisite al prot. ART nn. 95808/2025 e 96470/2025 in pari date), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 20/11/2025 (prot. ART n. 0094135/2025). La fase interlocutoria ha riguardato i seguenti aspetti:
  - informazioni sul sistema radio-taxi e sugli altri canali di acquisizione della corsa;
  - chiarimenti sulle fasce orarie dei turni;
  - informazioni sulle richieste di servizio da parte di PMR di particolare gravità;
  - informazioni sui reclami pervenuti da parte degli utenti;
  - la modalità di calcolo del contributo richiesto e la ripartizione dell'eventuale introito;
- oltre al bando di concorso è stato analizzato il vigente "Regolamento per lo svolgimento del servizio pubblico di piazza e per il servizio di noleggio con conducente" (di seguito: Regolamento), approvato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 37 del 09/04/2014, limitatamente alle parti in cui costituisce presupposto della richiesta di parere;

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.

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 il 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.

Col decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (*"Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale"*), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell'ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l'accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso. In particolare, l'art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste «*[a]ll fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana [...]*

Successivamente il legislatore è nuovamente intervenuto nel settore. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. 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. 201/2011);
- 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. 201/2011), 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 soggetto competente 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 civistica 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 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 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. Si evidenzia, al riguardo, che nel citato parere n. 1427/2024, il Consiglio di Stato - Prima Sezione consultiva, 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».*

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 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*

Con nota del 16 luglio 2020, indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nonché pubblicata sul proprio sito web istituzionale, 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 tale Comunicazione la Commissione europea 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, con la delibera n. 46/2022 del 23 marzo 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 delle Linee guida 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 di tariffe correlate ai costi 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 estendibili pure 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 sopra delineato, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011, osserva quanto segue in merito al rilascio di n. 2 nuove licenze taxi.

Preliminarmente, si osserva che il Regolamento del servizio, approvato con deliberazione di Consiglio comunale n. 37 del 9/4/2014 non tiene conto dell'evoluzione normativa degli ultimi anni e delle indicazioni fornite agli enti dall'Autorità con le Linee guida e con l'attività consultiva di cui al sopra citato art. 37. **Si raccomanda, dunque, di procedere al relativo aggiornamento previa richiesta di parere all'Autorità in riferimento ai principi di cui al citato art. 37, comma 2, lett. m).**

### II.1 Contingente

Il Comune di Orvieto con la propria richiesta di parere ha evidenziato la necessità di provvedere ad un incremento del contingente, attualmente costituito da 4 titolari di licenza, con altre due vetture. Tale esigenza è emersa a seguito dello svolgimento della prima riunione della Commissione consultiva, svolta il 16 giugno 2025, prevista dall'art. 14 del Regolamento del servizio.

Dalla documentazione trasmessa dal Comune a corredo della richiesta di Parere è emerso, inoltre, come il servizio sia attualmente svolto su due turni in base ai quali due taxi sono disponibili dalle ore 7:30 alle ore 14:30 e altri due taxi sono disponibili dalle ore 14:00 alle ore 20:30. Il servizio nella fascia notturna dalle ore 20:30 alle ore 7:30 verrebbe comunque assicurato mediante dei turni di reperibilità a rotazione.

Il servizio di smistamento delle chiamate pervenute al numero unico comunale è affidato ad una società esterna ed è attivo 24/24 ore e 7/7 giorni alla settimana, provvedendo, dunque, anche allo smistamento delle chiamate pervenute durante le ore notturne dirottandole al taxi reperibile. In particolare, il Comune ha precisato che lo smistamento avviene nel seguente ordine di priorità: 1) taxi libero al posteggio di competenza; 2) taxi libero fuori dal posteggio; 3) taxi occupato in orario di servizio; 4) taxi in reperibilità.

Grazie a tale sistema il Comune dispone di tutti i dati relativi alle richieste di servizio avanzate tramite il canale telefonico ed ha potuto produrre un tabulato che riporta per ciascun mese dell'anno: i) il numero delle chiamate totali; ii) il numero delle "chiamate ok"; iii) il numero delle "chiamate non ok". I dati complessivi, così raggruppati, sono stati poi epurati dalle chiamate finalizzate a semplici richieste di informazioni o alle chiamate di annullamento di una precedente richiesta. Inoltre, il Comune ha fornito il numero medio annuo di giornate lavorative effettive degli operatori (292 gg) al netto delle assenze per ferie, malattia o altro. Non è disponibile, invece, il dato relativo al numero delle corse acquisite direttamente agli stalli o dagli altri canali disponibili (App di intermediazione operanti nel territorio). Sono stati poi forniti alcuni reclami da parte degli utenti che testimoniano le criticità legate alla carenza dell'attuale offerta del servizio.

I dati acquisiti tramite il canale telefonico di acquisizione del servizio costituiscono un'ottima base su cui fondare le valutazioni sulla reale efficacia del servizio, come più volte rimarcato dall'Autorità sia nelle Linee guida, sia nell'ambito dei numerosi pareri rilasciati negli ultimi anni. L'analisi dei dati da parte degli uffici dell'Autorità ha dimostrato, confermando in parte quanto rilevato dall'Amministrazione comunale, che l'attuale offerta del servizio non soddisfa pienamente la domanda, soprattutto nei periodi di alta stagione, quando appare necessaria almeno una licenza aggiuntiva. A tale prima valutazione va aggiunta l'assenza dei dati delle corse acquisite direttamente presso gli stalli che, normalmente, costituiscono una percentuale importante delle corse complessivamente effettuate e le corse acquisite tramite gli altri canali. Pertanto, il dato legato ai dati di monitoraggio acquisiti dal Comune deve essere considerato come un valore minimo di partenza.

Inoltre, come dichiarato dal Comune nell'ambito dell'integrazione documentale effettuata a seguito di apposita richiesta degli Uffici dell'Autorità, *“le licenze richieste serviranno per integrare e differenziare tali turni e per assegnare un “turno di riposo” attualmente mancante”*. Emerge, dunque, anche la necessità dell'ottimizzazione organizzativa del servizio che parrebbe anche comportare un miglioramento delle condizioni di lavoro degli attuali titolari di licenza.

Alla luce delle valutazioni sopra espresse si considerano adeguate le due licenze aggiuntive che il Comune intende rilasciare e **si invita a valutare anche un'estensione delle fasce orarie di operatività del servizio, soprattutto nei periodi di alta stagione, al fine di renderlo prontamente disponibile anche oltre le 20:30, orario a partire dal quale, attualmente, il servizio è reso solo tramite turni di reperibilità dei tassisti a cui vengono dispacciate le chiamate ricevute dal numero unico comunale, con tempi di attesa per gli utenti evidentemente più lunghi.**

Al fine di verificare l'effetto dell'innesto delle nuove licenze nel contingente attivo e di verificare al meglio il complessivo grado di efficacia dell'offerta del servizio **si invita ad estendere il monitoraggio anche ai canali di acquisizione della corsa attualmente non presidiati (App di intermediazione e accesso diretto agli stalli)** secondo le indicazioni dei punti 32 e 33 delle Linee guida.

In relazione al contributo richiesto agli aspiranti titolari di licenza, il Comune, nella nota integrativa, ha chiarito di averlo quantificato *“facendo riferimento agli importi dei trasferimenti (atti notarili di compravendita) delle licenze relativi all'ultimo decennio, epurati dagli importi relativi alla cessione del veicolo, tassametro, antenna”* da cui sarebbe emerso *“un valore medio della sola licenza pari a euro 25000”* ritenendo quindi adeguato un valore di 20.000 euro fissato tenendo conto della necessità di stabilire un contributo sostenibile per i concorrenti. Il Comune non ha fornito i dati di dettaglio delle singole transazioni analizzate e quindi non è possibile formulare osservazioni specifiche in merito fatta eccezione per l'evidenziazione dell'incidenza dell'ammontare del contributo sul numero di potenziali concorrenti. **Si invita, pertanto, a verificare con particolare attenzione che il valore stabilito non si ponga come barriera alla partecipazione alla procedura selettiva rendendo vano l'intero procedimento per il rilascio delle licenze.**

Si rileva, inoltre, che da quanto asserito dal Comune parrebbero non essere attualmente disponibili auto appositamente attrezzate per il trasporto di persone con gravi disabilità (munite di pedana sollevatrice ecc.) e di come l'assenza di vetture di tal fatta esclusa dal servizio le persone che necessitano di tali ausili. **Si rende conseguentemente necessario, anche ai sensi dell'art. 14 della legge n. 21 del 1992, che una delle due nuove licenze sia associata a tale tipologia di vettura e in tal caso, considerati i costi**

**necessari per l'attrezzamento dell'auto, si invita a diminuire sensibilmente o eliminare il contributo richiesto per coloro che concorreranno per tale tipologia di licenza.**

## II.2 Bando di concorso

Si rileva innanzitutto, dal punto di vista formale, una strutturazione del bando che non ne rende agevole la lettura e l'identificazione dei diversi argomenti trattati. **Si invita a rivedere l'impostazione del documento suddividendolo in articoli e/o punti che ne distinguano le diverse sezioni.**

Con riguardo agli specifici contenuti del bando si rileva che tra le prove di esame è prevista la conoscenza della lingua inglese o francese o entrambe. **Si ritiene preferibile prevedere la conoscenza obbligatoria della lingua inglese e l'attribuzione di punteggi aggiuntivi per la conoscenza di altre lingue straniere oltre all'inglese o come titolo preferenziale**, come previsto dal punto 95 delle Linee guida. Sempre con riferimento al citato punto delle Linee guida **si invita a prevedere tra le materie di esame la capacità di gestire le applicazioni di navigazione, come auspicato anche dalla Commissione Europea nella propria Comunicazione del 2022<sup>1</sup>**.

Inoltre, nel bando non sono stati esplicitati i criteri di attribuzione dei punteggi della prova selettiva che è opportuno rendere noti già in questa prima fase della procedura di selezione. **Si raccomanda di integrare il bando con tale previsione.**

Infine, nel bando è previsto il superamento di una soglia minima di punteggio ai fini dell'ottenimento dell'idoneità con riferimento alla prova orale. Si segnala, in proposito, l'opportunità di esplicitare anche la soglia minima prevista per il superamento della prova scritta. Si ritiene, infatti, che una soglia minima debba essere fissata in relazione a tutte le prove di concorso al fine di evitare che vi siano soggetti che espletino il servizio nonostante sia appurata la mancata conoscenza di elementi che si ritengono fondamentali per garantire la sicurezza e la qualità del servizio erogato. **Si invita, pertanto, ad integrare il bando con la previsione del punteggio minimo necessario anche per il superamento della prova scritta.**

Con riferimento alla successiva fase di rilascio della licenza ai soggetti risultati vincitori della selezione, si rileva la previsione della necessità di utilizzo di veicoli *“a basso livello di emissioni ricompresi nelle fasce 0-20 g/Km di CO2 (elettrici), 21-60 g/Km di CO2 (plug-in), 61-135 g/Km di CO2 (termici)”*. **Si ritiene necessario che già in fase di presentazione della domanda di partecipazione sia richiesta ai concorrenti anche una dichiarazione di impegno ad acquisire la disponibilità di un veicolo rispondente ai predetti requisiti di emissioni e che in esito alla procedura ne sia verificata l'effettiva disponibilità prima del rilascio della licenza.**

**Si invita, a tal proposito, anche a valutare la possibilità di prevedere dei criteri premiali per i concorrenti che si impegnino all'utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale mediante la previsione di attribuzioni di punteggi progressivi inversamente proporzionali al livello di emissione del veicolo prescelto.**

---

<sup>1</sup> 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, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 4 febbraio 2022.

\*\*\*\*\*

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, è pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità ed è trasmesso al Comune di Orvieto, con l'invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 21 gennaio 2026

Il Presidente  
Nicola Zaccleo

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