

Parere al Comune di Siena sull'adeguamento del contingente mediante il rilascio di n. 10 licenze, 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 5 febbraio 2026

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Siena (di seguito, anche: Comune), con nota del 29 agosto 2025 (prot. ART n. 71872/2025 in pari data), la richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con riferimento all'incremento del contingente di 10 licenze taxi;
- successivamente alla richiesta di parere è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale, tra l'altro, il Comune ha integrato la documentazione prodotta, con note del 16/10/2025 (di seguito: prima nota integrativa) e del 2/1/2026 (di seguito: seconda nota integrativa), rispettivamente acquisite al prot. ART n. 85065/2025 e n. 188/2026 nelle medesime date, in risposta alle richieste di integrazioni del 23/9/2025 e del 1/12/2025 (prot. ART n. 77238 e n. 96475 nelle medesime date).

La fase interlocutoria ha riguardato i seguenti aspetti:

- o lo schema di bando di concorso;
- o gli esiti delle consultazioni effettuate;
- o gli esiti del monitoraggio del servizio inclusi i reclami pervenuti;
- o la metodologia utilizzata per la quantificazione del contingente e del relativo fabbisogno aggiuntivo;
- o la modalità di assegnazione delle licenze (a titolo oneroso o gratuito);
- o le disposizioni sui turni e sui sostituti alla guida;
- o gli elementi considerati per la stima del contributo;
- l'Autorità ha precedentemente rilasciato al Comune il Parere n. 1/2023 del 8/2/2023 relativo al bando di concorso pubblico per il rilascio di 3 licenze stagionali e il Parere n. 14/2024 del 27/03/2024 relativo al Regolamento per il servizio pubblico con autovetture da piazza per il trasporto di persone (Taxi);

esaminato lo schema di Regolamento del servizio taxi, nonché l'ulteriore documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Inquadramento giuridico

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla 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.

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]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 [...]*».

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 civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficiamento 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 intermedie 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'opinione 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

II.1 Metodologia per la quantificazione del contingente

Il contingente taxi del Comune di Siena attualmente consiste di 53 licenze che il Comune intende incrementare con il rilascio di 10 nuove licenze. Dalla documentazione trasmessa non è data evidenza della presenza di licenze associate a veicoli appositamente attrezzati per il trasporto PMR. In proposito, il Comune ha precisato che 2 vetture attrezzate sono messe a disposizione dal Consorzio tassisti senesi¹.

A supporto della decisione di incrementare il contingente taxi il Comune, nella richiesta di parere, ha riportato alcuni dati relativi all'evoluzione dei flussi turistici e alla forte carenza di servizi di trasporto non di linea nel territorio provinciale. Da tali fattori il Comune ha fatto discendere la necessità di incremento del contingente di 10 licenze taxi. A seguito di apposite richieste informative degli Uffici dell'Autorità, il Comune ha dapprima prodotto un'analisi di tipo statistico utilizzando la tecnica della regressione lineare, da cui risultava un fabbisogno aggiuntivo di n. 6 licenze taxi. Successivamente, a seguito di ulteriore richiesta degli Uffici dell'Autorità, ha prodotto una seconda analisi dello stesso tipo, ma su un campione di comuni ritenuti più affini a Siena per caratteristiche (abitanti e flussi turistici), pervenendo ad un fabbisogno di 18 licenze taxi. Tale ultimo valore viene considerato dal Comune *"conservativo, in quanto il modello non computa fattori endogeni che aumentano drasticamente la domanda a Siena: Eventi storici di richiamo internazionale (Palio di Siena), elevata presenza universitaria e mobilità studentesca e marcata stagionalità dei flussi turistici"*. Le analisi comparative condotte dal Comune hanno quindi portato a differenti risultati circa il fabbisogno di licenze taxi. Come è noto, e come più volte rilevato dall'Autorità nell'ambito dell'attività consultiva degli ultimi anni, il metodo comparativo non può essere considerato conclusivo a causa, *inter alia*, dell'eterogeneità delle diverse realtà territoriali e delle numerose e diversificate variabili che possono incidere sulla domanda di mobilità a mezzo taxi. In effetti lo scostamento tra le due analisi effettuate dal Comune conferma quanto appena osservato, supportando di conseguenza la necessità dell'acquisizione dei dati di monitoraggio del servizio di cui ai punti 32-33 delle Linee guida, da cui è possibile ricavare l'effettivo grado di efficacia del servizio taxi nel territorio di riferimento rispetto alle reali esigenze di mobilità dei cittadini. L'art. 45, comma 1, del Regolamento del servizio del Comune, aggiornato a seguito del Parere ART n. 14/2024, prevede la disciplina di un sistema di monitoraggio disponendo, in particolare, che *"Il numero delle licenze [...] può essere modificato, sulla base dei criteri indicati, [...] anche in funzione delle esigenze che dovessero emergere dall'attività di monitoraggio svolta. Tali variazioni, in particolare, potranno basarsi sui dati emersi quanto al complesso delle corse effettuate e delle richieste insoddisfatte,*

¹ Il Comune ha comunicato nella richiesta di parere che al Consorzio parteciperebbero 52 su 53 tassisti, mentre nella citata nota integrativa del 2/1/2026 che vi parteciperebbero tutti i 53 titolari di licenza.

ai tempi di attesa tra la richiesta di servizio e l'inizio della corsa". Lo stesso articolo, al comma successivo, prevede inoltre che "Ai fini di una migliore programmazione del servizio e di garantire la corrispondenza tra domanda e offerta, il Comune potrà attuare un sistema di monitoraggio periodico e sistematico con acquisizione di dati, nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati – GDPR Regolamento (U.E.) del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 e s.m.i. le cui modalità di espletamento saranno riportate negli appositi protocolli esecutivi da attuare in base ai criteri indicati dall'autorità competente". Sebbene il Regolamento sia stato approvato il 30/07/2024, il Comune non ha ancora provveduto a darvi piena attuazione emanando i citati *"protocolli esecutivi"*. Inoltre, sul medesimo tema, il Comune nella prima nota integrativa ha chiarito di aver *"acquisito informalmente alcuni dati dal Consorzio Co.Ta.S anche al fine di meglio calibrare il rapporto convenzionale in fase di definizione"* ritenendo tuttavia che *"per il generale principio di precauzione, l'utilizzo degli stessi debba far seguito alla formale condivisione della modalità di fornitura"*. Si evidenzia che i dati di monitoraggio da utilizzare sono dati aggregati e dati medi e non sono riconducibili all'attività del singolo operatore, considerando anche il significativo numero (53) di titolari di licenza attualmente operanti. Pertanto, non vi sono preclusioni all'utilizzo dei dati, purché in tali forme, come chiarito anche dalle Linee guida² e si ritiene non condivisibile la scelta del Comune di non utilizzare i dati di monitoraggio che possono fornire il reale grado di efficacia dell'offerta del servizio e conseguentemente l'effettiva consistenza del fabbisogno di nuove licenze, tanto più che nel caso di specie i dati sono stati effettivamente acquisiti dall'unico consorzio operante nel territorio, sebbene necessitino di una "ripulitura" dai dati ridondanti.

Riguardo all'analisi comparativa svolta dal Comune da cui è risultato un fabbisogno di 18 licenze aggiuntive, la stessa è avvenuta tramite una regressione multipla lineare, calibrata su un ridotto campione di 4 comuni tra cui anche i dati del comune di Siena utilizzati successivamente per la stima del contingente³. Benché, come anticipato, il confronto con altre città sconti rilevanti margini di approssimazione (considerata anche la diffusa carenza strutturale di taxi in Italia), i risultati ottenuti possono essere considerati come un indice rivelatore dell'insufficienza dell'attuale offerta di taxi nel Comune di Siena, che potrà essere colmata almeno in parte con il rilascio di 10 licenze oggetto della richiesta di parere all'Autorità, ferma restando l'imprescindibile necessità di un efficace sistema di monitoraggio, che consenta di rilevare l'effettivo livello di adeguatezza dell'offerta taxi, al fine di valutare le azioni correttive da mettere in atto. Nel caso in cui dal monitoraggio del servizio emergessero quote di domanda strutturale non soddisfatte, si invita il Comune a provvedere prontamente al rilascio di ulteriori licenze; qualora tali esigenze fossero ricorsive ma limitate a determinati periodi dell'anno, il Comune potrà valutare il rilascio di licenze stagionali.

È necessario che il Comune provveda all'avvio del procedimento per il rilascio di 10 licenze, oggetto della presente richiesta di Parere, assicurando che almeno 3 licenze, tra quelle totalmente assentite, siano

² Il punto 32 delle Linee guida prevede che *"L'acquisizione dei dati dovrà avvenire nel rispetto delle normative in materia di tutela della riservatezza dei dati personali, in forma anonimizzata e aggregata, e di tutela della riservatezza commerciale e industriale. Per quanto riguarda i dati di offerta, il SC potrà valutare l'introduzione di sistemi basati sulla geolocalizzazione per il monitoraggio del servizio, anche in tal caso nel rispetto della normativa sulla riservatezza dei dati personali"*. Il citato punto delle Linee guida è stato adottato anche a seguito dell'acquisizione del Parere dell'Autorità Garante della protezione dei dati personali.

³ Sulla base delle medesime ipotesi formulate dal Comune, peraltro, gli Uffici dell'Autorità hanno calibrato una analoga regressione, addivenendo ad una quantificazione di 63 licenze complessive e quindi ad un fabbisogno di 10 licenze aggiuntive rispetto al contingente attuale. Attraverso l'utilizzo delle funzioni di calcolo previste nel software Excel sulla base dei medesimi dati di input, i risultati hanno portato ad una stima dei coefficienti di regressione differenti da quelli indicati nella nota di integrazione.

destinate al trasporto PMR⁴, e dia altresì pronta attuazione alle disposizioni del Regolamento comunale, provvedendo all’acquisizione dei dati necessari alla verifica dell’adeguatezza del servizio e all’adozione, prima della prossima stagione estiva, di tutte le misure necessarie per adeguare l’offerta alle effettive esigenze di mobilità rilevate.

Dalla documentazione trasmessa dal Comune è emersa anche la proposta, esaminata nell’ambito della riunione della Commissione consultiva svoltasi il 5 giugno 2025, dell’istituzione del Numero unico comunale. Oltre ad ampliare i canali attraverso i quali è possibile richiedere il servizio, a vantaggio degli utenti e quindi anche dei titolari di licenza, l’istituzione del Numero unico può rivelarsi, se correttamente disciplinato attraverso l’obbligo di adesione per i titolari di licenza ma senza vincoli di esclusiva, e adeguatamente pubblicizzato, una efficace fonte di dati utili per implementare ulteriormente il monitoraggio del servizio e acquisire le informazioni fondamentali per le scelte necessarie ad un migliore dimensionamento e/o organizzazione del servizio. **Per tali ragioni si invita il Comune a dare attuazione a tale scelta provvedendo alla pronta istituzione del Numero unico comunale.**

II.2 Esigenze specifiche del Comune di Siena

In relazione alle esigenze non “catturate” dal campione utilizzato per la stima del contingente, citate dal Comune nella seconda nota integrativa, si precisa che lo svolgimento di manifestazioni concentrate in pochi giorni/settimane (es.: Palio) possono essere fronteggiate con una diversa organizzazione dei turni di servizio e con il potenziamento dello stesso, mediante il ricorso ai turni integrativi e alle seconde guide che, da quanto emerso dall’istruttoria, sono presenti in numero significativo. La maggiore disponibilità delle vetture derivante dall’uso dei sostituti consente infatti, mediante un’opportuna revisione della declinazione dei turni, di concentrare l’offerta negli orari di maggior richiesta del servizio, senza depotenziare il servizio nelle fasce orarie con minore richiesta. Sulla presenza universitaria e mobilità studentesca segnalata nella medesima nota del Comune, si conferma la necessità di verificarne l’effettiva consistenza attraverso il monitoraggio del servizio, non essendo quantificabile altrimenti l’apporto di tale tipologia di utenza (generalmente meno propensa all’utilizzo del servizio taxi) al livello generale della domanda espressa nel territorio comunale. Riguardo, infine, alla marcata stagionalità dei flussi turistici, si rammenta che l’incremento della domanda di servizio dovuta a flussi strutturali e concentrati in determinati periodi dell’anno può meglio essere soddisfatta attraverso il ricorso alle licenze stagionali, che nel caso specifico potrebbero anche coprire le esigenze legate agli eventi di grande richiamo internazionale qualora le altre misure anzidette si rivelassero insufficienti, che si svolgono proprio durante la stagione estiva. Lo stesso Comune, peraltro, aveva manifestato l’intenzione di procedere in tal senso – ricevendo l’avviso favorevole dell’Autorità riguardo all’introduzione delle suddette licenze (Parere n. 1/2023) – senza tuttavia dare seguito a quanto prospettato.

⁴ Si segnala, al riguardo, che l’art. 7 della L.R. Toscana n. 47/1991 prevede che debba essere prevista una dotazione minima del 5% di “Taxi con ingresso diretto e stazionamento autonomo”. La disposizione, che peraltro è coerente con quanto indicato in proposito nella Linee guida (cfr. punto 25), benché riferita ai comuni con più di 80.000 abitanti può essere considerata un valido riferimento.

II.3 Domanda di servizio taxi espressa da altri comuni della provincia

A supporto della richiesta di incremento del contingente, il Comune ha evidenziato la notevole carenza di servizi di trasporto pubblico non di linea in un vasto territorio della provincia senese rilevando *“la quasi totale assenza del servizio taxi in circa 35 comuni della provincia di Siena”*. A tal proposito, si evidenzia come il soddisfacimento della domanda degli altri comuni della provincia potrebbe essere realizzato attraverso l’istituzione di un’area comprensoriale – cfr. art. 1, commi 1 e 2, e art. 4, comma 3, della legge n. 21/1992, in modo da estendere la regolamentazione e l’obbligatorietà della prestazione del servizio taxi oltre il territorio del singolo comune. Allo scopo di migliorare l’efficacia e l’efficienza del servizio, considerato che i flussi turistici dell’area di Siena parrebbero esprimere una domanda di mobilità che interessa anche i territori di comuni limitrofi, si invita a considerare la possibilità di promuovere, insieme ad altri comuni vicini, iniziative di aggregazione, individuando un bacino comprensoriale del servizio taxi sovracomunale, come indicato ai punti 27-31 delle Linee guida: all’interno dei bacini di traffico sovracomunali le esigenze di mobilità non sistematiche risultano auto-contenute e i servizi taxi possono essere gestiti in modo efficiente, stante il realizzarsi di economie di scala derivanti dall’aggregazione di più comuni, con effetti migliorativi sulla definizione del contingente taxi, sull’organizzazione del servizio e sul soddisfacimento della domanda; ai fini dell’istituzione dei bacini sovracomunali è possibile ricorrere agli strumenti previsti negli artt. 30-33 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 recante *“Testo unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali”*. Tale iniziativa, peraltro, sarebbe pienamente coerente con l’istituzione del Bacino turistico *“Terre di Siena”* che, in riferimento a una parte del territorio provinciale, ha lo scopo di *“assicurare l’esercizio delle funzioni di accoglienza e informazione turistica, di programmazione e monitoraggio delle strategie e delle attività [...], al fine di assicurare la piena valorizzazione del territorio e la riconduzione a sistema delle attività [...] con una pianificazione su scala adeguata”*⁵. **Si invita il Comune a valutare, insieme agli altri comuni per i quali siano state rilevate esigenze connesse all’introduzione del servizio taxi, l’avvio delle procedure necessarie per l’istituzione di un bacino comprensoriale del servizio, al fine di estendere l’attuale disciplina regolamentare e tariffaria anche ai territori dei comuni citati.**

II.4 Modalità di rilascio delle licenze a titolo oneroso o gratuito

In merito alla modalità di rilascio delle licenze a titolo oneroso o gratuito, nonostante l’espressa richiesta da parte degli Uffici dell’Autorità, non è stato possibile appurare con certezza quale sia la scelta dell’Amministrazione al riguardo. Sebbene il Comune abbia solo astrattamente prospettato la facoltà di procedere al rilascio delle licenze a titolo oneroso, rimettendo la decisione sul suo concreto esercizio alla *“delibera finale”* (così la seconda nota integrativa), al fine di evitare un ulteriore pronunciamento e il conseguente allungamento dei tempi del procedimento, con il rischio di aggravare i disagi per l’utenza, si formulano di seguito alcune osservazioni, che tengono conto dei dati al riguardo forniti dagli Uffici del Comune.

Negli ultimi 5 anni risultano al Comune n. 8 trasferimenti di licenze per i quali è disponibile l’importo complessivo; per 5 di questi è noto anche l’importo riconducibile al solo avviamento, al netto di quanto

⁵ cfr. Schema di convenzione allegato alla Delibera di C.C. n. 122 del 19/06/2025 (https://servizi.comune.siena.it/openweb/albo/albo_dettagli_full.php?id=24295).

corrisposto per la vettura e per gli ulteriori beni connessi all'attività oggetto di trasferimento. Il valore medio dei 5 importi corrispondenti all'avviamento ammonta a circa 138.000 euro, assunto dal Comune quale valore medio delle licenze nel mercato locale.

Il Comune ha indicato che una possibile quantificazione per il contributo delle licenze ordinarie potrebbe ammontare a circa 100.000 euro, senza tuttavia precisare in che modo sia giunto a tale stima e sulla base di quali elementi: al riguardo rileva come non siano note informazioni in merito agli eventuali contributi richiesti dal Comune in precedenti bandi, né il numero di licenze effettivamente assegnate a seguito delle relative procedure, aspetti da tenere in considerazione nella determinazione del contributo per il rilascio delle nuove licenze.

Peraltro, non essendo stati resi disponibili i dati di monitoraggio del servizio (*supra*), non è possibile procedere alla stima dell'eventuale impatto sugli attuali titolari di licenza determinato dall'ampliamento del contingente, occorrente per quantificare le compensazioni da riconoscere a tali soggetti.

Pertanto, si ritiene necessario che il Comune, partendo dal valore commerciale medio delle licenze nel mercato locale stimato, considerati anche gli importi degli eventuali contributi richiesti in precedenti bandi e gli esiti delle rispettive procedure selettive - sotto il profilo dell'efficacia rispetto alla completa assegnazione delle licenze bandite – unitamente ai dati di monitoraggio e alla percentuale di introiti che intende eventualmente trattenere –, stabilisca un importo del contributo per il rilascio delle nuove licenze che possa favorire l'assegnazione di tutte le licenze bandite. **In particolare, laddove il Comune non disponga di una metodologia per pervenire alla stima del contributo a partire dal valore commerciale delle licenze nel mercato locale, stanti i pochi elementi resi disponibili, il contributo per il rilascio delle licenze ordinarie deve essere stabilito ad un livello significativamente inferiore al valore commerciale medio rilevato, e tale da evitare l'insuccesso della procedura di selezione e il conseguente mancato rilascio delle licenze.**

Inoltre, il Comune non ha indicato quante licenze per veicoli appositamente attrezzati per PMR saranno rilasciate (in seguito: vetture per PMR), limitandosi a precisare che l'importo del contributo richiesto in tal caso *“potrebbe essere ridotto indicativamente a 50.000 euro”*. Il Comune non ha neppure fornito lo schema di bando di concorso; non è possibile, quindi, evincere se siano state adottate le opportune cautele al fine di assicurare il rilascio in via prioritaria delle licenze associate a vetture per PMR. Non essendo stati forniti i dati utilizzati per la stima dei costi necessari all'attrezzamento di tali vetture rilevati nel territorio senese, che giustificerebbero l'importo della riduzione di cui sopra, non è possibile valutare la congruità del contributo che il Comune ipotizza per le licenze PMR. Si ritiene, ad ogni modo, che un importo significativamente inferiore a quello stabilito per le licenze ordinarie possa rappresentare un utile incentivo per incrementarne l'appetibilità e limitare il rischio che la procedura possa non pervenire all'assegnazione di tali licenze. **Si invita il Comune a determinare l'ammontare del contributo per le licenze PMR a seguito di apposita approfondita istruttoria al fine di stabilire un importo che sia effettivamente sostenibile anche in relazione agli effettivi costi da sostenere. Si invita inoltre a prevedere nel bando di concorso che, qualora una o entrambe le tipologie di contingenti (licenze ordinarie, licenze PMR) non siano state completate all'esito della procedura, l'Amministrazione, seguendo l'ordine decrescente di punteggio, proporrà ai candidati non assegnatari di acquisire una delle licenze disponibili. Si suggerisce, altresì, di consentire agli aspiranti tassisti di esprimere nella domanda di partecipazione al concorso l'interesse per più tipologie di licenze messe a bando, specificando l'ordine di preferenza.**

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

Torino, 5 febbraio 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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