

Parere al Comune di Bolzano sul bando per l'assegnazione delle licenze del servizio, 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 17 aprile 2026

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Bolzano (di seguito, anche: Comune), con nota 442013/2025 del 23 dicembre 2025 (acquisita al prot. ART n. 102826/2025 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 allo schema di bando per l'assegnazione di 10 licenze per il servizio taxi (di seguito bando) a titolo oneroso;
- 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 nota del 59425/2026 del 16/02/2026 (acquisita al prot. ART n. 10584/2026 in pari data), in risposta alle richieste di integrazioni del 28/01/2026 (prot. ART n. 6266/2026 in pari data). La fase interlocutoria ha riguardato i seguenti aspetti:
 - o le compravendite delle licenze intercorse negli ultimi 5 anni;
 - o la produttività del servizio taxi e le corse inevase;
 - o le modalità con le quali il Comune ha determinato l'ammontare dei vari contributi e le riduzioni applicate;
- con successiva nota 59029/2026 del 16/02/2026 (acquisita al prot. ART n. 10510/2026 in pari data), il Comune inviava una ulteriore richiesta di parere in merito all'aggiornamento del "*Regolamento per il servizio taxi e servizio di noleggio con conducente*" con alcune modifiche puntuali, fornendo il Regolamento vigente e la relativa delibera di approvazione del Consiglio Comunale n. 7 del 13/02/2025, lo schema del Regolamento come aggiornato con le suddette modifiche e il relativo schema di delibera di Consiglio Comunale di approvazione;
- l'Autorità ha precedentemente rilasciato al Comune il Parere n. 42/2024 del 26 settembre 2024 relativo al "*Regolamento per il servizio taxi e servizio noleggio con conducente*" e sulla determinazione del contingente cui l'Amministrazione comunale ha dato seguito con la citata delibera n. 7 approvando il nuovo Regolamento che teneva conto di quanto contenuto nel Parere n. 42/2024;
- dalla documentazione trasmessa emerge che in data 16/04/2025 la delibera n. 7 è stata oggetto di impugnazione innanzi al Tar da parte della Cooperativa di Servizio Taxi Bolzano (con rinvio dell'udienza al 13/05/2026) a seguito della quale sono state avviate trattative tra le parti che hanno comportato le proposte di modifica del Regolamento che il Comune sottopone all'Autorità con la citata nuova richiesta di parere;

- le modifiche apportate al Regolamento saranno analizzate per tener conto dell'eventuale incidenza delle stesse sul bando e al fine di valutarne la coerenza con quanto già espresso nel Parere n. 42/2024 non rilevandosi la necessità, per questioni di economia procedimentale, dell'espressione di un distinto nuovo parere;

esaminato lo schema di bando 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 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 inerente 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 [...]”. In particolare, 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).

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 degli 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 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 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.

Infine, 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.

Di recente, 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'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

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 bando (in relazione alla disciplina del servizio taxi) ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 201/2011 e sulle modifiche da apportare al Regolamento, nell'esercizio della propria funzione di 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.

Preliminarmente si riportano di seguito le valutazioni sulle modifiche al Regolamento evidenziando che l'Autorità si è già espressa sull'intero testo regolamentare rilasciando il Parere n. 42/2024 del 27 settembre 2024. Innanzitutto, si rileva che la maggior parte degli ultimi emendamenti, sottoposti dal Comune al parere dell'Autorità nell'ambito della nuova istruttoria di approvazione del Regolamento del servizio, appaiono essere sostanzialmente di carattere operativo e che, non incidendo direttamente sui principi di cui all'art. 37, comma 2, lett. m) presidiati dall'Autorità nella propria attività consultiva, non richiedono un ulteriore pronunciamento. Tuttavia, un limitato numero di modifiche riguardano aspetti già oggetto di osservazioni nel Parere n. 42/2024 e si è pertanto ritenuto necessario verificarne la compatibilità rispetto a quanto espresso dall'Autorità in quella sede. In particolare, riguardo ai requisiti delle autovetture, nel citato Parere si valutava negativamente la disposizione dello schema di Regolamento che prevedeva che *“A decorrere dal 01.01.2028 la Giunta municipale disporrà l'obbligo di esercitare il servizio taxi con veicoli con emissioni contenute”* e si auspicava l'introduzione di requisiti ambientali più specifici che contribuissero sin da subito al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione richiamando i contenuti della Comunicazione della Commissione UE¹. Nel Regolamento successivamente approvato il Comune recepiva l'osservazione prevedendo il rispetto della normativa statale e provinciale in materia di emissioni, introducendo una soglia

¹ 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 del 4 febbraio 2022.

di vetustà massima delle autovetture al fine di garantire un maggior livello qualitativo del parco auto. Con le ultime modifiche proposte al Regolamento viene espunta la soglia di età decennale, ma questo vincolo così rigido non viene sostituito con un requisito di maggiore ragionevolezza e proporzionalità.

Tuttavia, a seguito del rilascio del Parere 42/2024, il Presidente della Provincia autonoma di Bolzano ha emanato un proprio decreto che innalza da Euro-4 a Euro-6 la classe ambientale di emissioni cui devono attenersi le autovetture del trasporto pubblico non di linea; pertanto, si ritiene che il richiamo operato dall'art. 7, comma 2, dello schema di Regolamento alla normativa provinciale², e quindi alle nuove disposizioni sulle emissioni appena citate, sia da valutarsi positivamente poiché assolve, quanto meno, alla necessità di garantire un parco auto con emissioni contenute. Ricade comunque nell'ambito delle facoltà del Comune **l'opportunità di articolare i requisiti delle autovetture anche attraverso la previsione di un "indice di vetustà massima" dei veicoli da adibire al servizio taxi modulabile in funzione di più variabili (es. anno di prima immatricolazione, chilometraggio, tipo di alimentazione, ecc..)**. Ad ogni modo, al fine di consentire ai partecipanti alla procedura di rilascio delle licenze di avere immediata evidenza dei requisiti dei mezzi richiesti, **è opportuno che nel testo del bando di concorso siano indicate le categorie di emissione dei veicoli ammesse in coerenza con la normativa provinciale, non rinvenendosi nel testo attuale indicazioni specifiche al riguardo.**

Riguardo all'integrazione delle disposizioni di cui all'art. 21, comma 7, sulla "Collaborazione di un familiare e sostituzione alla guida" (che prevede che "i titolari di licenza si avvalgono [...] di sostituti alla guida" i quali "devono altresì aver superato davanti alla Commissione comunale [...] un esame orale sulla conoscenza del presente regolamento, sulla toponomastica cittadina, sull'ubicazione dei principali monumenti, musei, alberghi, uffici pubblici ed altri luoghi di particolare interesse del Comune di Bolzano e dintorni"), **è opportuno chiarire nel Regolamento che il requisito della citata disposizione si applica tanto ai sostituti alla guida quanto ai collaboratori familiari.**

II.1 Schema di bando

Lo schema di bando prevede l'assegnazione di 10 licenze taxi a titolo oneroso, come previsto anche dall'art. 8 co. 2 del Regolamento, suddivise in due tipologie: 5 licenze di tipo ordinario (tipologia 1) e 5 licenze vincolate a veicoli appositamente attrezzati per il trasporto di persone con disabilità (tipologia 2). Per ogni tipologia è poi definito il contributo economico da versare modulato come segue: per la tipologia 1, è previsto un contributo di 115.000 € in caso di utilizzo di un veicolo elettrico, di 125.000 € in caso di utilizzo di veicoli con diversa alimentazione, di 95.000 € in caso di impegno a svolgere servizio notturno per 5 anni dal momento del rilascio della licenza; per la tipologia 2 è previsto un unico contributo pari a 85.000 €. Inoltre, il bando specifica che l'80% dell'introito derivante dai contributi verrà equamente distribuito ai titolari di licenza attualmente attivi, mentre il restante 20% sarà destinato dal Comune al finanziamento di iniziative volte al controllo e miglioramento della qualità dei servizi non di linea.

Nell'ambito delle integrazioni ricevute il Comune ha indicato il valore delle compravendite avvenute negli ultimi anni e prese a riferimento per il calcolo dei contributi. In merito alle scontistiche, il Comune ha

² L'art. 1, comma 1, del D.P.P. 27 settembre 2024, n. 21, ha modificato la lettera c) dell'art. 6, comma 5, del Decreto del Presidente della Provincia 12 dicembre 2019, n. 32 1) recante il "Regolamento di esecuzione sul servizio taxi e servizio di noleggio con conducente" in relazione ai requisiti ambientali delle autovetture adibite al servizio taxi.

affermato che le stesse sono state individuate per diverse finalità quali incentivare l'utilizzo di veicoli elettrici, promuovere la copertura del servizio in orario notturno e garantire l'assegnazione di licenze destinate al trasporto di persone con disabilità (di seguito: PMR) tenendo conto dei maggior oneri legati all'allestimento del veicolo.

Per quanto riguarda la definizione dell'ammontare dei contributi richiesti, dai dati delle 6 compravendite fornite, relative alle annualità dal 2021 al 2026, si osserva un andamento decrescente a partire dal valore più elevato registrato nel 2022 (200.000 €) al dato del 2026 pari a 95.000 € (quest'ultimo non preso in considerazione dal Comune in quanto non disponibile al momento della definizione dello schema di bando). Considerando le nuove 10 licenze che entreranno in servizio, e tenendo conto dei dati di produttività media e di chiamate inevase entro 5 e 10 minuti forniti con l'integrazione documentale, si stima come l'aumento del contingente potrà consentire un incremento della qualità del servizio andando a soddisfare la quota di domanda che oggi non trova copertura entro i 5 minuti. Il nuovo assetto costituito dalle 60 licenze vedrà una possibile ma contenuta riduzione della produttività unitaria (stimata in circa -4% e che in assenza di ulteriori approfondimenti può essere considerata come analoga riduzione del valore della licenza) il cui effetto è però destinato ad estinguersi nel tempo in funzione dell'andamento crescente negli anni della domanda anche turistica illustrata dal Comune nell'ambito dell'istruttoria confluita nel Parere n. 42/2024. In tale scenario, dovendosi quindi attribuire al contributo richiesto per le nuove licenze una funzione indennitaria e non remunerativa per i tassisti attualmente in servizio, tale indennità dovrà essere di valore contenuto con l'obiettivo anche di ridurre eventuali barriere economiche che potrebbero condizionare il buon esito dell'assegnazione delle licenze. Pertanto, considerando un valore medio della licenza pari a circa 140.000 € derivante dai dati delle ultime transazioni, supponendo un'incidenza (seppur circoscritta nel tempo) del -4% quale riduzione del valore della stessa conseguente all'incremento del contingente, considerata la platea delle 50 licenze vigenti coinvolte nella distribuzione dell'80% della totalità dei contributi ricevuti, tenuto conto del perseguimento delle finalità espresse dal Comune e del buon esito della procedura di affidamento, e conservando la percentuale di riduzione per le licenze notturne pari al 24% come desumibile dai valori ipotizzati dal Comune, è **suggerito: per la licenza di tipologia 1 (ordinaria) un importo pari a 60.000 € e di 44.000 € nel caso di servizio notturno, valori sui quali poter applicare la riduzione per l'utilizzo di veicoli elettrici; per la tipologia 2 (trasporto PMR) un importo pari a 40.000 € sul quale poter applicare la riduzione per l'utilizzo di veicoli elettrici (infra).**

Relativamente alla finalità di incentivare l'uso delle auto elettriche favorendo la sostenibilità ambientale del servizio taxi, visto che tali effetti andrebbero perseguiti a prescindere dal momento della giornata in cui è effettuato il servizio e dalla sua specificità, **si suggerisce, in luogo di uno specifico contributo, di individuare una percentuale di riduzione del contributo da applicare indipendentemente dalle casistiche (impegno di servizio notturno, in caso di licenza ordinaria, licenza PMR) che, sulla base del valore delle licenze proposte dal Comune, potrebbe essere pari all'8%.**

L'art. 4 del bando prevede che all'atto della presentazione della domanda il candidato indichi obbligatoriamente la tipologia (1 o 2) di licenza per la quale intende concorrere; **è invece necessario integrare il bando specificando meglio quando il candidato deve indicare l'utilizzo del veicolo elettrico o l'impegno all'effettuazione del turno notturno.**

Sempre con riferimento all'art. 4 è indicato che *“La scelta di utilizzare un veicolo appositamente allestito per il trasporto di PMR (sia per la partecipazione per l'assegnazione delle licenze di tipologia 2, che sono dedicate*

al trasporto di PMR, come anche per la partecipazione all'assegnazione per le licenze di tipologia 1) contraddistingue la relativa licenza, vincolando permanentemente l'intestatario della stessa, anche in caso di sostituzione del veicolo o di cessione della licenza tra vivi o per "mortis causa", all'utilizzo di veicoli con analoghe caratteristiche". Rileva come il testo contenuto tra le parentesi è ambiguo in quanto attribuirebbe la possibilità di un candidato di utilizzare un veicolo per PMR (destinato alla licenza di tipologia 2) anche per la licenza di tipologia 1, cosa che non sembrerebbe disciplinata dal bando. **È quindi necessario che il testo sia riscritto in maniera più chiara preservando la finalità di vincolare le scelte effettuate (sulla tipologia di licenza e sul tipo di veicolo) alla licenza acquisita.**

L'art. 4 del bando prevede che in sede di presentazione della domanda il candidato indichi la tipologia di licenza per la quale intende concorrere in via "preferenziale" con la facoltà di indicare l'altra tipologia in via "subordinata". Al riguardo si osserva come non sia chiaro l'effetto della scelta operata dal candidato sui criteri di assegnazione della licenza, anche nel caso, ad esempio, di doppia scelta, seppur in subordine, non essendo, tale aspetto, oggetto di adeguata trattazione all'art. 12 dove è descritta la modalità di assegnazione delle licenze senza ulteriori chiarimenti sulle modalità con le quali la scelta preferenziale e quella subordinata incidano sull'assegnazione diretta o sull'assegnazione in caso di completamento dei contingenti. Al fine di rendere trasparente l'assegnazione delle licenze a seguito dell'espletamento del concorso, **si rende necessario che nel bando sia meglio disciplinata la modalità di formazione della/e graduatoria/e e il conseguente ordine di rilascio delle licenze sulla base dei punteggi ottenuti da candidati e delle relative tipologie optate.** In tale ambito, anche al fine di garantire l'assegnazione delle licenze PMR, **il Comune può valutare l'opportunità di introdurre meccanismi che consentano l'assegnazione prioritaria delle licenze dedicate alle PMR.**

Rilevano poi una serie di accorgimenti formali e testuali che necessitano di verifica e aggiornamento come di seguito elencati:

- a) l'art. 3 del bando, "Impedimenti soggettivi", al co. 1 fa riferimento all'art. 8 del Regolamento rubricato "Numero delle licenze": tale richiamo parrebbe inconsistente mentre gli aspetti legati agli impedimenti sono descritti all'art. 14 del Regolamento;
- b) viste anche le modifiche che si intendono adottare al Regolamento, è necessario che anche il bando sia aggiornato nei contenuti in coerenza (a titolo esemplificativo e non esaustivo si veda l'art. 3 del bando il cui testo richiama gli impedimenti soggettivi previsti anche dal Regolamento).

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

Torino, 17 aprile 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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