

**Parere al Comune di Rende 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 29 aprile 2026

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Rende (di seguito, anche: Comune), con nota del 03/03/2026 acquisita al prot. ART n. 13741/2026 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, in riferimento alla modifica del Regolamento del servizio taxi (di seguito, anche: Regolamento);

esaminata la documentazione trasmessa 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 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 [...]”. 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 dall'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 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.

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'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 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 di licenze;
2. organizzazione del servizio;

3. struttura tariffaria;
4. qualità di offerta del servizio.

Il presente parere ha ad oggetto le disposizioni dello schema di Regolamento riferibili al servizio taxi, secondo quanto disposto dalla sopra citata disposizione legislativa che sostituirà l'attuale disciplina del servizio contenuta nel Regolamento vigente la cui approvazione con delibera di Consiglio comunale (di seguito C.C.) n. 13 risale al 29/03/2004 successivamente modificata con delibera di C.C. n. 15 del 15/03/2007.

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

Il contingente taxi del Comune di Rende attualmente attivo consta di un taxi su cinque previsti. La presenza di un solo titolare di licenza non consente di disporre di un'offerta adeguata, tenuto conto dell'impossibilità di copertura delle 24 ore e di tutti i giorni della settimana, nonché dei necessari periodi di ferie, malattia e altri permessi e congedi che il titolare di licenza può legittimamente richiedere<sup>1</sup>. **Si invita il Comune a valutare l'adeguamento dell'offerta rispetto alle esigenze di mobilità rilevate, attraverso un apposito bando di concorso, tenendo conto della necessità di garantire un'adeguata continuità del servizio e delle osservazioni di seguito riportate e anche tenuto conto dell'assenza, allo stato attuale, di licenze dedicate al servizio con vettura attrezzata per PMR, nonostante lo schema di Regolamento ne preveda la presenza di almeno una.** Resta ferma la necessità che l'esito dell'istruttoria per la quantificazione del contingente e i contenuti del bando stesso siano sottoposti al parere dell'Autorità ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011 prima della formale approvazione.

Con riguardo alla metodologia di calcolo del contingente necessario al soddisfacimento della domanda di taxi espressa nel territorio comunale, l'art. 6, comma 3, dello schema di Regolamento elenca una serie di indicatori opportunamente adattati alle specifiche caratteristiche territoriali di Rende, compatibili con le indicazioni fornite dalle Linee guida circa i fattori di domanda e offerta da considerare, le quali peraltro, per i comuni al di sotto di 100.000 abitanti, ammettono anche il ricorso al metodo comparativo con un campione di comuni aventi caratteristiche dimensionali e vocazione produttiva simili (con particolare riferimento alla categoria turistica di appartenenza e alla relativa densità turistica). Tuttavia, dalla documentazione allegata non emerge in che modo la presenza di tali fattori abbia determinato la quantificazione del contingente taxi (e NCC). Il comma 3, infatti, si limita a collegare i contingenti di "5 unità complessive" per il servizio taxi e di "20 unità complessive" per il servizio NCC ad una valutazione effettuata "in base ai fattori soprariportati". Non emergendo, dalla documentazione complessivamente trasmessa, elementi sulla metodologia effettivamente applicata non è possibile esprimere una valutazione sull'analisi svolta dal Comune. Tuttavia, da una stima comparativa effettuata dagli Uffici dell'Autorità secondo i criteri indicati dalle Linee guida mediante la selezione di un campione di 9 comuni comparabili per intensità dei flussi turistici e numero di arrivi annui, per i quali sono disponibili i dati dei contingenti taxi, è emersa la sostanziale adeguatezza del numero di licenze previste dal Comune.

Sebbene in via di prima approssimazione il metodo comparativo possa fornire un utile riferimento per la quantificazione iniziale del contingente, come ripetutamente evidenziato dall'Autorità nei propri pareri, non

---

<sup>1</sup> Il Comune in passato ha indetto un concorso pubblico per il rilascio di 4 licenze taxi e 1 autorizzazione NCC con determinazione dirigenziale n. 94 del 10/09/2020, a cui avevano partecipato 5 candidati, nessuno dei quali, tuttavia, ha raggiunto il punteggio minimo richiesto dal bando

può essere considerato conclusivo. **In proposito, occorre che il citato art. 6 operi una connessione diretta tra la valutazione del fabbisogno di licenze aggiuntive con la valutazione degli esiti del monitoraggio del servizio di cui all'art. 61 dello schema di Regolamento (opportunamente modificato, *infra § 2*) e che l'attuale quantificazione sia da considerare come una stima del contingente massimo che sarà soggetta a verifica periodica nell'ambito delle rilevazioni dei dati che saranno effettuate. In particolare, l'art. 6 dovrà essere integrato prevedendo che la quantificazione del contingente avverrà tenendo conto degli esiti del monitoraggio di cui all'art. 61.** Si ritiene, infatti, che il costante monitoraggio del servizio e l'analisi dei relativi esiti, con riferimento alle chiamate ricevute, alle chiamate evase/inevase, ai tempi di attesa e alla produttività media (intesa come numero medio di corse effettuate al giorno per vettura taxi) sia il principale elemento di valutazione della reale entità della domanda non soddisfatta dal vigente assetto del servizio e, conseguentemente, della quantificazione del numero di licenze aggiuntive da rilasciare.

A tal proposito, **si invita a rimuovere il comma 1 dall'art. 6 che riporta il numero di licenze e autorizzazioni "attualmente in esercizio", trattandosi di un dato meramente transitorio soggetto a modifiche nel corso del tempo, al fine di evitare l'attuazione della complessa procedura di revisione del Regolamento comunale per l'allineamento del dato a seguito del rilascio o della decadenza dei titoli citati ovvero al fine di evitare di mantenere un dato disallineato nel caso in cui non fosse prontamente avviata la procedura di revisione.** Il numero di licenze e autorizzazioni attive può, invece, trovare collocazione nella sezione del sito istituzionale del Comune dedicato ai servizi.

Con riferimento alle misure di flessibilità previste dall'art. 7 dello schema di Regolamento, ed in particolare la disciplina delle licenze temporanee contenuta nei commi 2-6, si segnala come la formulazione utilizzata richiami le previsioni dell'art. 3, comma 1, del d.l. 104/2023, sebbene tale norma non sia esplicitamente citata. Si tratta di una previsione legislativa straordinaria e temporalmente limitata, operante "*Nelle more della ricognizione dei dati riguardanti la consistenza dei titoli abilitativi relativi agli autoservizi pubblici non di linea, connessa all'attuazione del decreto di cui all'articolo 10-bis, comma 3, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135*", che consente ai comuni "*per fronteggiare lo straordinario incremento della domanda legato a grandi eventi o a eccezionali flussi di presenze turistiche*" di derogare al divieto di cumulo di licenze e autorizzazioni previsto dall'articolo 8, comma 2, secondo periodo, della legge 15 gennaio 1992, n. 21. La deroga trova fondamento nel carattere eccezionale della misura e dei suoi presupposti e tali caratteri ne impongono un'interpretazione restrittiva. Per tali ragioni si ritiene che la previsione regolamentare, non richiamando anche la temporaneità della possibilità di utilizzo dello strumento del rilascio delle licenze temporanee, che peraltro parrebbe essere superato dall'ormai avvenuta attivazione del RENT richiamato dall'art. 10-bis, comma 3, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, si ponga in contrasto con la disposizione legislativa consentendo al Comune di derogare al divieto di cumulo anche oltre i limiti temporali previsti dall'art. 3, comma 1 del d.l. 104/2023 e, comunque, trasformando la disciplina emergenziale in una norma strutturale. **È necessario, pertanto, che la previsione sia resa coerente con il dettato normativo o, preferibilmente, espunta dal Regolamento.**

## **2. Organizzazione del servizio – art. 37, comma 2, lett. m), n. 2, del d.l. 201/2011**

Si rileva positivamente la previsione del sistema di monitoraggio del servizio disciplinato all'art. 61 dello schema di Regolamento che è funzionale alla costante rilevazione del grado di efficacia del servizio e alle conseguenti azioni correttive da porre in essere nel caso in cui la domanda non venga adeguatamente

soddisfatta dall'assetto vigente. Il comma 1 dell'articolo citato prevede che *"il Comune attiverà periodicamente apposite rilevazioni presso i soggetti esercenti il servizio e sondaggi presso la clientela, per valutare gli elementi indicatori della qualità, secondo lo schema di massima riportato nell'allegato B [documento non reso disponibile dal Comune né reperibile sul sito istituzionale, n.d.r.]"* e che *"A tal fine, i soggetti esercenti sono tenuti a fornire al Comune tutti i dati in loro possesso per le suddette valutazioni"*. L'articolo è sostanzialmente conforme a quanto previsto in linea generale dalle Linee guida, ma non riporta le specifiche tipologie di dati che devono essere resi disponibili dai soggetti che ne dispongono. Al riguardo, i Punti 3 e 33 delle Linee guida prevedono delle semplificazioni per i comuni di piccole dimensioni come Rende; in tali casi, infatti, il monitoraggio può essere effettuato acquisendo almeno i dati delle chiamate evase/inevase e i tempi di attesa. **È necessario, pertanto, che l'obbligo di trasmissione dei dati sia riferito in maniera esplicita a queste tipologie di dati e alle altre che il Comune ritiene di dover sottoporre a monitoraggio.**

L'art. 38 e l'art. 39 dello schema di Regolamento disciplinano rispettivamente l'*"Acquisizione della corsa"* e il *"Servizio centralizzato di Radio taxi e applicazioni web/smartphone"*. In entrambi gli articoli, elencando le diverse modalità di acquisizione della chiamata ammissibili, si menzionano anche non meglio precisati *"sistemi di chiamata diretta"*. Anche se al comma 6 dell'art. 38 lo schema di Regolamento chiarisce che: *"Non è consentito in nessun caso al tassista di acquisire corse mediante uso di telefoni/telefonini propri o di altri strumenti di comunicazione personali, né accettare prenotazioni per il proprio veicolo"* la formulazione adottata non è sufficientemente chiara. **Si invita il Comune a precisare meglio a quale fattispecie si riferisca la locuzione citata.**

Il Regolamento reca una disciplina transitoria evidentemente finalizzata a regolare il passaggio tra la regolamentazione antecedente e quella in corso di introduzione a seguito della formale approvazione del Regolamento stesso, contenuta nell'art. 63. In proposito, **si invita a chiarire quale sia la connessione tra la validità della licenza e delle autorizzazioni attualmente attive con la data di emissione del bando di concorso prevista nella prima parte del comma 1, considerato che i titoli rilasciati sono attualmente già attivi e la relativa efficacia non parrebbe dover essere oggetto di conferma attraverso un ulteriore concorso pubblico.** Inoltre, si invita a valutare attentamente la coerenza delle previsioni richiamate dalla seconda parte del medesimo comma 1, nel caso in cui essi, previsti quali requisiti per l'accesso alle procedure di selezione, non coincidano con quelli relativi all'esercizio della professione (di tassista o noleggiatore con conducente), come ad esempio la vetustà delle autovetture per le quali il Regolamento prevede limiti diversi (5 anni per la prima immisione in servizio a seguito di concorso e 10 anni per i titolari di licenza già attivi). **È opportuno, pertanto, rivedere l'attuale formulazione dell'art. 63, comma 1, al fine di rendere chiare le disposizioni ivi contenute e coerenti con le restanti previsioni del regolamento e al fine di rendere possibile una più completa valutazione dei relativi impatti di tale disciplina sui rispettivi titoli da parte dei licenziatari e degli altri soggetti autorizzati.**

### **3. Struttura tariffaria – art. 37, comma 2, lett. m), n. 3, del d.l. 201/2011**

In materia tariffaria l'art. 42 dello schema di Regolamento prevede che le tariffe siano approvate con provvedimento della Giunta tenendo conto dei principi del criterio dell'orientamento al costo di produzione del servizio e che siano rivalutate ogni 5 anni tenendo conto del principio dell'accessibilità del servizio per gli utenti. Si prevede anche la correlazione dell'adeguamento tariffario anche in base agli indicatori di qualità

rilevata. La disciplina delle tariffe predeterminate (cfr. art. 43) e della relativa metodologia di calcolo ricalca le indicazioni dell’Autorità così come le previsioni in materia di sconti e agevolazioni per determinate categorie di utenti (cfr. art. 44). La disciplina appare pertanto, sostanzialmente conforme alle Linee guida.

Al fine di dare completa declinazione nello schema di Regolamento ai principi enunciati dall’Autorità in materia tariffaria, **si invita ad introdurre un apposito comma nell’art. 42 secondo cui le tariffe stabilite per via amministrativa non siano da intendersi come importi fissi, ma come importi massimi; e quindi che il prezzo del servizio è liberamente suscettibile di riduzione.**

#### **4. Qualità dell’offerta – art. 37, comma 2, lett. m), n. 4, del d.l. 201/2011**

In tema di concorso pubblico per la selezione dei titolari di licenza si segnalano di seguito alcuni aspetti che necessitano di chiarimenti al fine di garantire la massima trasparenza in materia di bando di concorso.

Il primo comma dell’art. 3 dello schema di Regolamento dispone che il rilascio del titolo avviene “*a persona fisica o giuridica in possesso dei requisiti di cui al presente Regolamento*”. Come già evidenziato nell’ambito di precedenti pareri, il titolo viene conseguito dalla persona fisica risultata vincitrice della procedura di concorso. **Si rende necessario, pertanto, l’espunzione della locuzione “*persona giuridica*” dalla richiamata disposizione.**

Ai fini dell’attribuzione del titolo di preferenza per coloro che abbiano effettuato il servizio in qualità di sostituti alla guida che si prevede debba aver avuto una durata di almeno sei mesi, **si raccomanda di precisare che il periodo semestrale può essere anche non continuativo.** Il medesimo articolo prevede un’analoga fattispecie preferenziale anche per i collaboratori familiari. Un ulteriore titolo preferenziale è poi previsto dall’art. 13, comma 2, lett. c) a favore dei collaboratori familiari che abbiano ricoperto tale ruolo per un periodo di almeno un anno. Anche in questo caso **si raccomanda di esplicitare che il periodo annuale citato dalla disposizione possa essere non continuativo ed inoltre che possa essere verificato l’effettivo svolgimento del servizio in sostituzione del familiare titolare della licenza.**

Al fine di assicurare un adeguato presidio degli aspetti qualitativi del servizio cui, come visto sono correlati anche gli adeguamenti tariffari, **è opportuno che il Regolamento stabilisca che gli *standard di qualità che si intendono rilevare tramite appositi indicatori, riguardanti sia i veicoli che i conducenti (cfr. punti 78-79 delle Linee guida), e i relativi livelli raggiunti, dovranno essere periodicamente pubblicati nell’ambito della Carta della qualità.***

\*\*\*\*\*

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

Torino, 29 aprile 2026

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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