

Parere al Comune di Anacapri in merito al rilascio di n. 6 licenze taxi, reso dall’Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.

L’Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 29 aprile 2026

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Anacapri (di seguito, anche: Comune) una comunicazione informativa (nota prot. n. 4414 del 05/03/2026, acquisita al prot. ART n. 14221/2026 in pari data), contenente sia la Deliberazione della Giunta Comunale n. 51 del 04/03/2026, relativa all’incremento del contingente taxi locale, sia la Deliberazione del Consiglio Comunale n. 52 del 17/12/2025, relativa all’aggiornamento del “*Regolamento comunale per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea – Servizio Taxi*” (di seguito: Regolamento), entrambe approvate senza il parere preventivo dell’Autorità;
- con la nota prot. n. 16181 del 13/03/2026 l’Autorità ha riscontrato la comunicazione sopracitata precisando la natura preventiva del parere obbligatorio di cui all’art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011 (e previsto altresì dalle Linee Guida adottate dalla Regione Campania con la DGR n. 742 del 22/10/2025 ai sensi della L.R. Campania n. 10/2024) e che, pertanto, gli atti approvati in carenza di tale presupposto dovranno essere modificati secondo le indicazioni fornite nel parere stesso;
- successivamente ha ricevuto dal Comune la formale richiesta di parere preventivo ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011 in riferimento al rilascio di 6 licenze taxi di cui 1 vincolata all’impiego di veicoli per PMR (nota prot. n. 6493 del 03/04/2026, acquisita al prot. ART n. 20468/2026 in pari data) sulla base della “*Relazione tecnica-istruttoria*” allegata alla DGC n. 51 del 04/03/2026;

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Inquadramento giuridico

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (“*Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea*”), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella 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'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), d.l. 201/2011).

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'art. 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'art. 37, comma 2, lett. 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

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011, osserva quanto segue.

II.1 Incremento del numero di licenze

Anacapri è il comune più esteso e popoloso dei due comuni nei quali si divide amministrativamente l'isola di Capri (l'altro comune è, appunto, Capri). Come si evince dai documenti forniti, la vigente dotazione organica del contingente taxi del Comune è stata stabilita nel 1976 e consiste di 30 licenze (pag. 2 della DGC n. 51 del 04/03/2026); nessuna delle vetture taxi attualmente presenti è idonea al trasporto di disabili incarrozzati gravi (nel seguito anche: veicoli per PMR). Il Comune ha intenzione di potenziare il servizio taxi rilasciando 6 nuove licenze, di cui 1 vincolata all'impiego di veicoli per PMR.

Preliminarmente si osserva che, secondo quanto indicato dall'art. 24, comma 4, del Regolamento, «*il territorio dell'isola di Capri costituisce un unico comprensorio operativo, i Comuni di Anacapri e Capri attuano una politica di regolazione uniforme*» che si traduce in un sistema tariffario unico, uguali modalità di espletamento del servizio e altri aspetti operativi a carattere "integrato". Tuttavia, tale integrazione organizzativa dei servizi a livello di comprensorio non include anche la centralizzazione della quantificazione dei contingenti che invece, come emerge dalla presente situazione, vengono stabiliti autonomamente dai due Comuni. Considerata la natura insulare del territorio e la sua estensione, il completamento dell'integrazione anche con riguardo alla quantificazione del contingente agevolerebbe una più ordinata gestione dell'offerta e quindi una maggiore efficacia del servizio.

La delibera di approvazione dell'incremento del contingente del Comune si basa su una "Relazione tecnica-istruttoria" dove vengono esposti alcuni dati e informazioni per giustificare la necessità del potenziamento del servizio taxi. In particolare, viene riportato il dato inerente alla variazione demografica comunale (+50% rispetto al 1976) e quello relativo al flusso turistico sull'isola (che riguarda quindi sia Anacapri che Capri) con picchi complessivi fino a 2,5 milioni di arrivi all'anno. Particolare enfasi viene data all'incremento esponenziale del numero di attività ricettive, passato in 50 anni da 9 a 253 (ancorché non risulti chiaro se tali numeri si riferiscono solo al territorio di Anacapri oppure all'intera isola).

Questi dati, anche senza altre evidenze, sono indicativi di una decisa carenza del contingente taxi, da quantificare secondo la metodologia indicata nelle Linee guida, poiché risulta irragionevole l'assenza di qualsiasi incremento negli ultimi 50 anni nonostante l'evoluzione della domanda, soprattutto sotto il profilo turistico, in tale lunghissimo lasso temporale.

Rispetto alla metodologia utilizzata per la definizione del contingente, si osserva quanto segue.

I "fattori di offerta" considerati nella Relazione tecnica-istruttoria appaiono utili esclusivamente a fornire un inquadramento del contesto, con lo scopo dichiarato di potenziare il servizio e di attuare il principio di inclusività sociale per mezzo del rilascio di una licenza taxi prevista a favore delle PMR, non essendone attualmente prevista alcuna. Posto che il contingente numerico è stato stabilito cinquant'anni or sono, considerati i cambiamenti intervenuti nel frattempo nei comportamenti di mobilità nel territorio di competenza, il Comune avrebbe dovuto procedere a una più approfondita valutazione del contingente necessario a garantire «*un adeguato equilibrio tra l'offerta e la domanda di trasporto, secondo quanto*

individuato e previsto al punto 3 delle Linee Guida approvate con Delibera di Giunta Regionale n. 742 del 22/20/2025» (cfr. art. 8, comma 1, del Regolamento).

Una stima adeguata del grado di efficacia del servizio e quindi del relativo fabbisogno effettivo di taxi richiederebbe la conoscenza del numero di chiamate ricevute e di quelle inevase, dei tempi di attesa in diversi momenti del giorno e periodi dell'anno, del numero delle corse giornaliere, della percorrenza chilometrica e durata di ogni corsa, ecc. Pertanto, **è necessario che il Comune attivi un sistema di monitoraggio periodico e sistematico dei dati di domanda e di offerta del servizio taxi** che, anche se semplificato (stante le dimensioni del comune), permetta di rilevare almeno le richieste di servizio inevase ed i tempi di attesa per gli utenti durante il ciclo giornaliero di servizio, in diversi giorni della settimana e periodi dell'anno (punti 32-33 delle Linee guida)¹. Tuttavia, già dai dati sommariamente esposti, il servizio può dirsi carente.

Tale carenza è ancor più evidente riguardo all'assenza di licenze vincolate all'impiego di veicoli per PMR; a tale riguardo, la previsione, nell'ambito del prossimo incremento, di una sola nuova licenza con tali caratteristiche appare insufficiente poiché occorrerebbero minimo 3 vetture per garantire una copertura continuativa del servizio, inclusi anche i periodi notturni e festivi oltre che i fermi-macchina dovuti a guasti della vettura o assenze dei conducenti. Non conoscendo il numero di veicoli per PMR presenti nell'organico taxi del comune di Capri, si ritiene che, almeno inizialmente, si debba rispettare l'indicazione fornita al punto 25 delle Linee guida, ossia che almeno il 5% dei taxi siano idonei al trasporto di disabili gravi.

Pertanto, **nelle more della necessaria attuazione del sistema di monitoraggio, si esprime parere favorevole ad un primo incremento del contingente taxi, da attuarsi mediante il rilascio di 6 (sei) nuove licenze di cui 2 (due) licenze vincolate all'impiego di veicoli per PMR**, in considerazione della totale assenza nel Comune di quest'ultima tipologia di taxi.

Il Comune non precisa se il rilascio delle nuove licenze taxi avverrebbe a titolo gratuito oppure a titolo oneroso. In ogni caso, il potenziamento del contingente taxi assume carattere prioritario rispetto al soddisfacimento delle aspettative degli attuali titolari di licenza riguardo l'entità del ristoro derivante dalla ripartizione degli introiti ottenuti col rilascio delle nuove licenze; pertanto, al fine di non pregiudicare il buon esito della procedura di selezione e l'assegnazione delle licenze, **è opportuno che l'eventuale importo per le nuove licenze taxi assuma il minimo valore possibile per non disincentivare la partecipazione alla gara**. Con particolare riferimento alle licenze taxi per PMR, si ricorda che l'inclusività del servizio taxi verso le esigenze di mobilità delle persone con disabilità (ex art. 14, commi 1 e 2, della legge 21/1992) rappresenta un valore sociale che si oppone alla compromissione di diritti costituzionalmente garantiti; dunque, **è necessario che il rilascio delle licenze vincolate a veicoli per PMR avvenga a fronte di un contributo inferiore a quello fissato per le licenze ordinarie, o eventualmente a titolo gratuito**, in considerazione del fatto che l'attrezzamento di tali veicoli richiede un esborso non trascurabile destinato a ripetersi ad ogni cambio di autovettura.

II.2 Bando di concorso

Alla data del presente parere il bando del concorso pubblico per il rilascio delle nuove licenze, che in base a

¹ A tale scopo potrebbero essere impiegati tassametri di nuova generazione, dotati di GPS per il monitoraggio in tempo reale della posizione di un veicolo, che consentono di ottenere informazioni precise riguardo il numero, la percorrenza e la durata di ogni corsa del taxi. Proprio la conoscenza di questi parametri rappresenta la più grave asimmetria informativa oggi esistente tra gli operatori e le amministrazioni competenti alla valutazione di adeguatezza del servizio.

quanto previsto dall'art. 11 del Regolamento sarà per titoli ed esami, non risulta ancora predisposto. A tal proposito, nel rinviare alle indicazioni fornite al riguardo nelle Linee guida, appaiono sin da subito meritevoli di considerazione i seguenti aspetti:

- a) **è necessario prevedere nel bando l'attribuzione di punteggi a certificazioni specifiche eventualmente possedute dai candidati** (es: lingue straniere, primo soccorso, sicurezza stradale), in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 37, comma 2, lett. m), n. 4, del d.l. 201/2011;
- b) al fine di tenere in debita considerazione l'esperienza lavorativa nel settore del trasporto pubblico non di linea, occorre stabilire le modalità di applicazione della preferenza accordata dall'art. 8, comma 4, della legge 21/1992, in capo a coloro che, per un periodo complessivo di almeno 6 mesi, abbiano esercitato il servizio di taxi in qualità di sostituto alla guida del titolare della licenza o siano stati dipendenti di una impresa di noleggio con conducente; a tal proposito **è necessario prevedere nel Regolamento, e conseguentemente nel bando, che la preferenza per i sostituti alla guida si esplica mediante l'assegnazione di un punteggio proporzionale all'esperienza maturata;**
- c) per dare un giusto riconoscimento anche ai soggetti che siano già stati in precedenza titolari di licenza taxi e/o autorizzazione NCC (per esempio in altri comuni), **è opportuno prevedere nel bando anche l'attribuzione di un punteggio proporzionale all'anzianità lavorativa già svolta in qualità di titolare di licenza taxi o autorizzazione NCC;**
- d) allo scopo di contribuire all'efficientamento ambientale del servizio, **è opportuno prevedere nel bando l'attribuzione di premialità di punteggio per l'impiego di veicoli ecologici, secondo precisi criteri** (ad esempio, tramite fasce di emissioni di CO₂ in atmosfera²). Inoltre, **è necessario prevedere nel bando la decadenza della licenza taxi laddove, a seguito di controlli, il Comune rilevi che la prestazione del servizio avviene con veicoli aventi emissioni in atmosfera peggiori di quelle dichiarate ai fini della premialità di punteggio;**
- e) per contrastare la potenziale obsolescenza del parco circolante di autovetture, **è opportuno indicare nel Regolamento una soglia di vetustà massima dei veicoli adibiti al servizio taxi, eventualmente in funzione di più variabili (es.: anno d'immatricolazione, chilometraggio, alimentazione), da richiamare conseguentemente nel bando³;**
- f) per favorire l'avvio del sistema di monitoraggio, **è opportuno prevedere nel bando appositi obblighi di trasmissione dei dati relativi al servizio svolto dai titolari delle nuove licenze (almeno: richieste di servizio inbase, richieste di servizio totali, produttività media intesa come numero medio di corse effettuate per autovettura taxi, il tutto distinto per giorno della settimana);** tali obblighi potranno essere estesi a tutti i tassisti, previa modifica del Regolamento, anche solo periodi di tempo limitati (es.: 1 mese all'anno) purché sufficiente a ottenere un significativo insieme di dati;
- g) al fine di non depotenziare l'effetto selettivo della prova d'esame, **è necessario che i massimi punteggi ottenibili rispettivamente dai titoli e dagli esami siano adeguatamente proporzionati.**

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, è pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità ed è

² È possibile utilizzare le fasce di emissioni previste dall'art. 3, comma 2, del d.l. 104/2023, assegnando punteggio zero per le autovetture che emettono oltre 135 g/km CO₂.

³ Infatti, nessuna norma obbliga i vincitori del concorso ad impiegare un'autovettura di nuova immatricolazione per lo svolgimento del servizio taxi.



trasmesso al Comune di Anacapri, con l'invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 29 aprile 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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