

Parere alla Regione Marche sullo schema del nuovo Regolamento del servizio taxi in ambito aeroportuale, 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 dell’8 luglio 2026

premesso che:

- il bacino aeroportuale dell’aeroporto marchigiano “Raffaello Sanzio” è attualmente privo di una disciplina del servizio taxi a causa della revoca, disposta – a seguito della segnalazione AGCM AS2033 del 09/08/2024 – dal Comune di Chiaravalle (con DCC n. 7 del 06/03/2025), dal Comune di Ancona (con DCC n. 37 del 27/03/2025) e dal Comune di Falconara Marittima (con DCC n. 40 del 28/04/2025), dello specifico regolamento approvato d’intesa tra i suddetti comuni nel 2004;
- l’Autorità, con la nota prot. ART. n. 28142/2026 del 20/04/2026, esortava la Regione Marche e i Comuni di Ancona, Falconara Marittima e Chiaravalle a provvedere *«all’emanazione di un nuovo Regolamento d’intesa che da un lato incrementi il livello di concorrenza tra gli operatori e dall’altro lato garantisca un servizio taxi adeguato alle esigenze di mobilità degli utenti nell’ambito dell’aeroporto “Raffaello Sanzio”»*;
- il Comune di Ancona, riscontrando la richiesta dell’Autorità con nota prot. n. 95021 del 21/05/2026 (acquisita al prot. ART n. 35876/2026 del 21/05/2026), evidenziava che la proposta di regolamento in ambito aeroportuale condivisa dai Comuni di Ancona e Chiaravalle non era stata accettata dal Comune di Falconara Marittima e che tale mancata intesa *«trasferisce la competenza a provvedere in capo al Presidente della Giunta regionale»*;
- la Regione Marche trasmetteva, con nota prot. n. 674808 del 18/05/2026 (acquisita al prot. ART n. 34980/2026 del 18/05/2026), la richiesta di parere preventivo ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011, con riferimento allo schema del nuovo regolamento recante la *“Disciplina del servizio taxi nell’ambito territoriale dell’aeroporto marchigiano «Raffaello Sanzio»”* (di seguito: Regolamento d’ambito);
- ad integrazione della richiesta di parere, la Regione Marche trasmetteva con successivo invio (acquisito al prot. ART n. 36802/2026 del 26/05/2026) la precedente versione del Regolamento, che era stata sottoposta alla valutazione dell’Autorità Garante della concorrenza e del mercato (di seguito: AGCM), allegando il parere da questa rilasciato (segnalazione AS2173 del 28/04/2026) e precisando che la versione trasmessa all’ART il 18/05/2026 già recepisce le osservazioni di AGCM;

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

I.1 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)).

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*

referimento 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).

I.2 Informazioni di contesto

L'aeroporto internazionale "Raffaello Sanzio" è lo scalo aeroportuale di riferimento della città di Ancona, sebbene il sedime aeroportuale ricada nel territorio dei comuni di Falconara Marittima e di Chiaravalle.

L'art. 14, comma 8, della legge 422/1997 così recita (enfasi aggiunta): *«Per i collegamenti con gli aeroporti aperti al traffico aereo civile, ferme restando le competenze degli enti gestori, sono autorizzati ad effettuare servizio di piazza i titolari di licenze per servizio di taxi rilasciate dai **comuni capoluogo di regione e di provincia, nonché dal comune o dai comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade. I comuni interessati, d'intesa, disciplinano le tariffe, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio, ivi compresa la fissazione del numero massimo di licenze che ciascun comune può rilasciare proporzionalmente al bacino di utenza aeroportuale. Nel caso di mancata intesa tra i comuni, provvede il presidente della regione, sentita la commissione consultiva regionale di cui all'articolo 4 della legge 15 gennaio 1992, n. 21».***

L'art. 15 della L.R. Marche n. 10/1998 ricalca la legge nazionale, individuando al comma 1 i comuni autorizzati a fornire il servizio di taxi presso l'aeroporto "Raffaello Sanzio" (cioè Ancona, Chiaravalle e Falconara Marittima). Per quanto riguarda i contenuti della regolazione da adottare d'intesa, il comma 2 dispone che vanno disciplinate *«le tariffe, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio, ivi compresa la fissazione del numero massimo di licenze che ciascun Comune può rilasciare».* Il comma 3, infine, assegna un chiaro potere sostitutivo al Presidente della Giunta regionale nel caso in cui i tre Comuni coinvolti non trovino un'intesa entro un tempo prestabilito.

Nel 2004 l'intesa prospettata dalle norme sopracitate fu trovata e i Comuni di Ancona, Falconara Marittima e Chiaravalle approvarono il *"Regolamento Servizio Taxi in Area Aeroportuale Aeroporto Ancona-Falconara M.ma «R. Sanzio»"*. In forza di questo regolamento, all'aeroporto venivano istituiti 10 stalli taxi, così ripartiti fra i tre comuni: 2 taxi di Ancona, 7 taxi di Falconara Marittima, 1 taxi di Chiaravalle¹. Tuttavia, nel 2025 i tre Comuni revocarono questo regolamento² a seguito della segnalazione AS2033 del 09/08/2024 dell'AGCM. In tale segnalazione l'AGCM evidenziava l'effetto distorsivo della concorrenza prodotto dalla disciplina regolamentare vigente all'epoca, nella misura in cui circoscriveva l'ambito di azione per gli operatori del servizio taxi e non teneva in adeguata considerazione i principali nodi trasportistici del territorio³. A seguito

¹ Per completezza informativa si evidenzia che, in totale, il comune di Ancona dispone di 32 taxi, il comune di Falconara Marittima dispone di 10 taxi, il comune di Chiaravalle dispone di 1 taxi.

² Il Comune di Chiaravalle ha provveduto con la DCC n. 7 del 06/03/2025; il Comune di Ancona ha provveduto con la DCC n. 37 del 27/03/2025; il Comune di Falconara Marittima ha provveduto con la DCC n. 40 del 28/04/2025.

³ L'AGCM stigmatizzava, in particolare, la *«disparità di trattamento tra i vettori taxi licenziatari del comune di Ancona rispetto a quelli licenziatari dei comuni di Falconara e Chiaravalle per assenza della c.d. reciprocità di carico»*, rilevando che, nel caso di prelevamento di utenti presso l'aeroporto "Raffaello Sanzio" e di trasporto all'interno del comune di Ancona, *«i licenziatari taxi dei comuni di Falconara e Chiaravalle devono sottostare all'obbligo di rientrare nel proprio comune o all'aeroporto stesso privi di utenti a bordo, a differenza dei licenziatari del comune di Ancona che possono invece prelevare utenti ovunque diretti».*

dell'iniziativa dell'AGCM, questa Autorità ha ricevuto diverse denunce dai tassisti di Falconara Marittima⁴, nelle quali si lamenta il vuoto di regolamentazione generato dalla suddetta revoca e si sollecitano gli enti interessati, sulla scorta delle osservazioni dell'AGCM, ad assumere iniziative dirette ad ampliare l'ambito operativo del servizio taxi.

Nella nota prot. ART. n. 28142/2026 del 20/04/2026, con cui questa Autorità esortava la Regione Marche e i Comuni di Ancona, Falconara Marittima e Chiaravalle ad emanare un nuovo Regolamento d'ambito, si osservava, *inter alia*, come l'attuale assenza di una regolamentazione del servizio taxi nell'ambito aeroportuale produce la paradossale situazione per cui le tariffe predeterminate per i collegamenti tra l'aeroporto e la città di Ancona presentano significative differenze a seconda che il servizio sia svolto dai taxi con licenza rilasciata da Ancona/Chiaravalle oppure da Falconara Marittima, «*con evidenti profili discriminatori a danno degli utenti, penalizzati anche dall'assenza di elementi distintivi tra le livree delle autovetture nonché di adeguate indicazioni in corrispondenza degli stalli per i taxi nell'ambito del sedime aeroportuale*»⁵.

In aggiunta, l'assenza di un provvedimento amministrativo, perfino nel comune capoluogo, contenente le disposizioni sui turni di servizio espone al rischio concreto che l'autogestione effettuata dalla locale associazione di categoria non risponda alle effettive esigenze di mobilità dei cittadini, in particolar modo nelle ore notturne, come l'Autorità ha avuto modo di apprendere da una recente segnalazione⁶.

II. Osservazioni dell'Autorità

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

Preliminarmente, si osserva che l'art. 1, comma 2, dello schema di Regolamento d'ambito recita: «*Il presente Regolamento integra quanto già stabilito nei regolamenti taxi dei singoli Comuni interessati, i quali rimangono in vigore*». Questa auto-limitazione alla portata del Regolamento d'ambito non è condivisibile. Infatti, le regolamentazioni esistenti in ciascuno dei tre comuni potrebbero potenzialmente trovarsi in contrasto l'una all'altra oppure prevedere modalità operative inadatte ad un contesto sovracomunale. Invece, il potere sostitutivo che il legislatore ha assegnato al Presidente della Regione deve essere esercitato in senso pieno, cioè stabilendo una regolazione sovracomunale che superi le regolamentazioni comunali esistenti per quanto riguarda le tariffe, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio, la fissazione del numero massimo di licenze, così come disposto dalle leggi richiamate nel § I.2.

Tuttavia, il presente schema di Regolamento d'ambito non disciplina le tariffe e neppure la fissazione del numero massimo di licenze che ciascuno dei tre Comuni può rilasciare; l'unico aspetto affrontato dal Regolamento d'ambito riguarda le condizioni di svolgimento del servizio, mediante una disciplina che, invero, non risulta lineare ed è priva dell'aspetto particolarmente rilevante delle turnazioni.

⁴ Note acquisite rispettivamente al prot. ART n. 38677 del 17/04/2025, al prot. ART n. 13401 del 02/03/2026 e al prot. ART n. 19379 del 30/03/2026.

⁵ A tal proposito, nel Parere n. 27/2026 rilasciato al Comune di Falconara Marittima, si prescrive di esporre il Tariffario sulle paline dei posteggi taxi e nei luoghi di maggiore richiesta del servizio.

⁶ Email acquisita al prot. ART n. 43160 del 25/06/2026.

L'art. 2 dello schema di Regolamento d'ambito stabilisce cosa debba intendersi per "ambito aeroportuale": un insieme discreto⁷ di 5 luoghi separati, formato dall'aeroporto e altri 4 "punti di interesse" (la stazione ferroviaria di Ancona Centrale, la stazione ferroviaria di Falconara Marittima, il porto di Ancona e il polo ospedaliero di Torrette). Questa articolazione priva di continuità territoriale costituirebbe un *unicum* nel panorama nazionale ed è stata pure criticata dalla cooperativa di tassisti CTF⁸. Invece, sarebbe preferibile che l'ambito aeroportuale corrispondesse a un'area geografica di precisa perimetrazione e priva di soluzioni di continuità, idealmente coincidente con l'intero territorio dei tre comuni interessati.

L'art. 4 dello schema di Regolamento d'ambito prevede che *«le tariffe del servizio taxi nell'ambito aeroportuale saranno uniformi per i Comuni interessati, tenendo conto di alcune tratte fisse, e saranno determinate dai Comuni medesimi»*. Tuttavia, in caso di mancato accordo tra Ancona, Falconara Marittima e Chiaravalle si riprodurrebbe la situazione ora esistente e già denunciata nella nota redatta dallo studio legale della CTF (acquisita al prot. ART n. 38677/2025 del 17/04/2025), in cui i taxi dei tre comuni operano con modalità di presa in carico del cliente e con tariffe differenti, sicché l'utente che prenda un taxi all'aeroporto si trova a pagare importi diversi per uno stesso tragitto a seconda che utilizzi un taxi di Falconara Marittima o uno di Ancona/Chiaravalle con evidenti riflessi in tema di discriminatorietà e trasparenza.

L'art. 6 dello schema di Regolamento d'ambito prevede che, presso l'aeroporto, *«le autovetture dei tassisti dovranno prendere posto fino ad esaurimento, una dopo l'altra, secondo il turno di servizio, e dovranno avanzare a misura che quelle precedenti lascino il posto disponibile»*. Nessuna previsione è fornita per provvedere al rapido reintegro delle vetture partite per effettuare un servizio. Anzi, l'intero impianto della regolamentazione sembra sottendere il fatto che il tassista di turno all'aeroporto che sia partito per effettuare una corsa non è tenuto a ritornare repentinamente all'aeroporto al termine della stessa, ma possa sostare altrove in attesa di nuovi clienti. Però, seguendo questo filo logico, una volta che i 10 taxi di turno all'aeroporto siano tutti partiti, magari in concomitanza con il flusso di passeggeri sbarcati da un aeroplano, gli altri utenti sbarcati dallo stesso aeroplano potrebbero attendere a lungo prima che un nuovo taxi libero si appalesi.

L'art. 8 dello schema di Regolamento d'ambito stabilisce le "modalità di caricamento" dei clienti. In diretta conseguenza della definizione dell'ambito aeroportuale data nell'art. 2, l'impianto di questo articolo è orientato a consentire la reciprocità di carico ai taxi di Falconara Marittima e Chiaravalle senza intaccare l'esclusività dei servizi urbani – tra luoghi diversi da quelli individuati come di interesse – per i taxi di Ancona⁹, e senza che i servizi afferenti ai tre Comuni risultino ben distinguibili per gli utenti; la disciplina che ne deriva appare artificiosa e non tiene in adeguata considerazione la praticabilità delle successive attività di controllo e vigilanza.

Ad ogni modo occorre organizzare il servizio in modo tale da garantire che il taxi partito dall'aeroporto per effettuare una corsa sia immediatamente rimpiazzato da un altro taxi (di uno qualunque dei tre comuni) così

⁷ Nel senso matematico del termine, cioè privo di continuità.

⁸ Nota acquisita al prot. ART n. 13401/2026 del 28/02/2026 che espone le tesi della cooperativa partendo dalle «criticità strutturali connesse alla frammentazione territoriale del servizio taxi in ambito aeroportuale».

⁹ Infatti, il comma 5 dell'art. 8 specifica che *«il titolare di licenza taxi rilasciata da uno dei Comuni dell'ambito aeroportuale in regime di reciprocità non può effettuare servizi di trasporto con origine e destinazione entrambe interne al territorio di un Comune diverso da quello che ha rilasciato la licenza, salvo nel caso in cui entrambi i due punti siano punti di interesse»*.

da garantire un presidio costante del servizio all'utenza.

A tale riguardo rilevano le previsioni dell'art. 7 dello schema di Regolamento di bacino, rubricato "Orari e turni", che al comma 1, recita: «*Il servizio taxi nell'ambito aeroportuale è regolato sulla base di turni ed orari stabiliti in via autonoma dalle rappresentanze della categoria e comunicati alle Amministrazioni comunali interessate, che potranno richiedere delle eventuali modifiche*». Per quanto detto finora, questa formulazione non è ammissibile (così come non lo è neanche il successivo comma 2, che rimanda la risoluzione dei disservizi ad un ideale accordo tra i Comuni). Ancorché proposti dalle rappresentanze della categoria, i turni e gli orari del servizio taxi nell'ambito aeroportuale devono essere stabiliti con un provvedimento amministrativo, che in questo caso non può che provenire dal Presidente della Regione, in forza del potere sostitutivo che la mancanza dell'intesa tra i Comuni gli ha attribuito. Nel far ciò, la Regione dovrebbe considerare i tassisti dell'ambito aeroportuale come operatori intercambiabili, senza distinzione tra i taxi di Ancona e quelli di Falconara Marittima o Chiaravalle, e senza trascurare un'adeguata copertura del servizio nelle ore notturne. In tal senso, il comma 5 (che impone ai taxi di cominciare il turno di servizio nel territorio del comune di appartenenza) potrebbe risultare una limitazione non necessaria.

Occorre, infine, porre rimedio alla mancanza nello schema di Regolamento d'ambito del numero massimo di licenze taxi che ciascun Comune può rilasciare. La fissazione di questi contingenti dipende dai livelli di domanda espressi dal bacino di riferimento, e deve avvenire attraverso un sistema di monitoraggio sistematico dei dati di domanda e di offerta del servizio taxi che permetta di rilevare 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. L'integrazione organizzativa dei servizi a livello di bacino non può non includere anche la centralizzazione della quantificazione dei contingenti ai fini di una più ordinata gestione dell'offerta e quindi di una maggiore efficacia del servizio.

In conclusione, **è necessario che il Regolamento d'ambito disciplini il numero massimo di veicoli, i turni di servizio ed il sistema tariffario, eventualmente sulla base di una proposta elaborata congiuntamente dai tre Comuni. Inoltre, è necessario che il Regolamento d'ambito ponga sullo stesso piano tutti i taxi dei comuni interessati.**

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, è pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità ed è trasmesso alla Regione Marche, con l'invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 8 luglio 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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