Autorità di Regolazione dei Trasporti

Parere n. 81/2026

Parere al Comune di Fiumicino in merito al rilascio di n. 40 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 25 novembre 2026

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Fiumicino (di seguito, anche: Comune) la richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011 in riferimento al rilascio di 40 licenze taxi (rif. nota prot. n. 184948 del 29/09/2026, acquisita al prot. ART n. 75125/2026 del 29/09/2026). Con tale invio venivano forniti anche lo schema di bando di concorso per l'assegnazione delle nuove licenze, redatto a seguito dell'Atto di indirizzo emanato con la deliberazione di Giunta Comunale n. 121 del 03/06/2026, e un documento denominato "*Determinazione del fabbisogno e del contributo straordinario per il rilascio di n. 40 nuove licenze taxi permanenti a titolo oneroso nel territorio del comune di Fiumicino*" (di seguito: Relazione tecnica);
- il Comune ha chiarito in una nota successiva (acquisita al prot. ART n. 82361/2026 del 13/10/2026) che il rilascio delle nuove licenze avverrebbe ai sensi dell'art. 6 del d.l. 223/2006 e non dell'art. 3 del d.l. 104/2023;
- l'Autorità ha già rilasciato al Comune il Parere n. 9/2025 del 06/03/2025 sull'adeguamento del sistema tariffario, cui è seguita la deliberazione di Giunta Comunale n. 171 del 25/09/2025 di approvazione delle nuove tariffe;
- l'Autorità ha rilasciato al Comune anche il Parere n. 19/2025 del 25/06/2025 sulla revisione del "*Regolamento trasporto pubblico non di linea Taxi-NCC*" (di seguito: Regolamento), cui è seguita la deliberazione di Consiglio Comunale n. 9 del 24/02/2026 di approvazione del nuovo Regolamento;
- con la deliberazione di Giunta Comunale n. 63 del 16/04/2026 è stato pubblicato un avviso per l'assegnazione (ai sensi dell'art. 3, comma 1, del d.l. 104/2023) di 34 licenze stagionali della durata complessiva di 12 mesi non continuativi; a fronte di tale previsione sono state rilasciate 12 licenze, con validità nei periodi 01/05/2026-31/10/2026 e 01/05/2027-31/10/2027;
- non risulta ancora formalizzata l'intesa relativa al bacino di traffico comprensoriale ex art. 5-*bis* della l.r. 58/1993, indispensabile per la "*gestione unificata degli autoservizi pubblici non di linea*" prevista dalla suddetta norma, nonostante l'invito espresso in tal senso nei sopra citati pareri, nonché nelle note prott. ART n. 23278/2025 del 7 marzo 2025 e n. 55324/2025 del 16 giugno 2025, indirizzate al Comune e gli altri Enti territoriali interessati, a intraprendere ogni possibile iniziativa al riguardo;

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)).

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.

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 deli 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 intermediate 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'opinio 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 esprime le proprie osservazioni ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011, nell'esercizio della propria funzione di verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi alle esigenze dei diversi contesti urbani secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti.

II.1 Contingente taxi

II.1.1 Incremento del numero delle licenze

L'attuale contingente di autopubbliche comunali consiste di 34 licenze taxi ordinarie, 12 licenze taxi stagionali a tempo determinato e 60 autorizzazioni NCC; non sono presenti autovetture per il trasporto di disabili incarrozzati (nel seguito anche: veicoli per PMR). Tali informazioni sono riportate nei documenti forniti dal Comune e non risultano altrimenti desumibili, nonostante che a pag. 11 del Parere n. 19/2025 fosse già stato prescritto di pubblicare in un'area dedicata nel sito *web* istituzionale del Comune le informazioni sull'assetto organizzativo del servizio taxi.

Dalla DGC n. 9/2026 (pag. 7) risulta come il Consiglio Comunale non abbia accolto la proposta di introdurre nel Regolamento previsioni che avrebbero accresciuto la trasparenza sulle modalità operative del servizio taxi, anche con riferimento alla gestione dei reclami (*cfr*. emendamenti prot. n. 35819/2026 n. 4 e prot. n. 35888/2026 n. 9).

Pertanto, l'Autorità ribadisce anzitutto che, a garanzia dei principi di pubblicità e trasparenza, **è necessario realizzare un'apposita sezione del sito *web* istituzionale del Comune dedicata al servizio taxi, nella quale siano pubblicate tutte le informazioni utili all'utenza relative al servizio, in particolare il Regolamento, il Tariffario, il numero di licenze assentite, le disposizioni sui turni nonché i recapiti dell'Ufficio competente alla ricezione dei reclami**. Peraltro, il rispetto di questa indicazione si rivela di particolare valore in previsione del concorso pubblico per il rilascio di nuove licenze poiché consente ai candidati di avere piena conoscenza della disciplina locale relativa al servizio taxi.

Il Comune ricade nel bacino di traffico comprensoriale previsto dall'art. 5-*bis* della L.R. Lazio n. 58/1993 (che comprende i porti di Civitavecchia e Fiumicino e gli aeroporti di Ciampino e Fiumicino), ma non risulta sia stata data attuazione a tale disposizione, neppure a seguito delle esortazioni in tal senso prodotte dall'Autorità al Comune di Fiumicino unitamente agli altri enti territoriali interessati (prot. 23278 del 07/03/2025 e prot. 55324 del 16/06/2025).

Il Comune intende incrementare il contingente taxi di 40 unità, mediante il rilascio (in due scaglioni, il primo immediato e il secondo entro il 2027, *cfr*. pag. 1 della Relazione tecnica) di altrettante licenze a titolo oneroso, di cui 15 vincolate all'impiego di veicoli per PMR[1]. La Relazione tecnica acclusa alla richiesta di parere giustifica il prospettato incremento e fornisce una stima del valore delle licenze nel mercato locale, ma non riporta informazioni e analisi riconducibili al monitoraggio dei dati di domanda e di offerta previsto dall'art. 43 del Regolamento.

Infatti, nella Relazione tecnica l'incremento del contingente taxi viene determinato utilizzando la metodologia quantitativa approvata con la D.G. Provincia di Roma (ora Città Metropolitana di Roma Capitale)

[1] Con l'Atto di indirizzo contenuto nella DGC n. 121 del 03/06/2026, il Comune prevede di potenziare anche il servizio NCC mediante il rilascio di 150 nuove autorizzazioni.

n. 175/6 del 13/02/2008 che risulta ancora in vigore, riportata pure nell'art. 15 del Regolamento. Essa impiega una formula di derivazione statistica nella quale il numero di residenti viene moltiplicato per una serie di coefficienti, ciascuno dei quali è correlato ad un parametro ritenuto rilevante (spostamenti nell'ora di punta, numero di linee urbane di TPL, movimenti passeggeri in porti e aeroporti, posti-letto disponibili nelle strutture sanitarie, tipologia di servizi ferroviari, flussi turistici registrati dalle strutture ricettive).

Tale metodologia risente di alcune criticità riconducibili a quanto segue. In particolare, i valori stabiliti nel 2008 per i coefficienti che compaiono nella formula non possono ritenersi permanentemente validi, in considerazione dei rilevanti cambiamenti intervenuti successivamente a livello nazionale, con riguardo sia ai comportamenti di mobilità della popolazione, sia all'offerta di servizi di mobilità, anche non di linea. Sul lato della domanda, si annovera in particolare il cambiamento delle abitudini di lavoro (caratterizzate da una quota rilevante di *smart working*), della distanza e dei motivi di spostamento[2] (con una crescente rilevanza della componente occasionale di mobilità rispetto alla componente sistematica[3]) e una crescita significativa della componente turistica, anche di prossimità. Sul lato dell'offerta, si osserva un consolidamento dei servizi di nuova mobilità a richiesta, e la tendenza alla concentrazione territoriale dei servizi *sharing* nelle aree urbane maggiori[4].

Le Linee guida dell'Autorità forniscono la metodologia per determinare il contingente taxi ottimale per un comune, senza impiegare una formula preconfezionata (*cfr*. punti da 1 a 18 delle Linee guida). Per i comuni con popolazione inferiore a 100.000 abitanti, qual è il Comune di Fiumicino, il punto 3 delle Linee guida consente l'impiego di un approccio semplificato di tipo comparativo, secondo il quale è possibile ricavare una stima del contingente dal confronto con altre città italiane sulla base del rapporto tra il numero di taxi e altri parametri ritenuti rilevanti (che, nel caso di Fiumicino, potrebbero essere, in prima battuta, gli stessi della formula teorizzata dalla Provincia di Roma).

Tuttavia, i confronti comparativi restituiscono indicazioni collegate alle situazioni esistenti, e potrebbero non rappresentare i reali fabbisogni di autopubbliche rispetto alle esigenze di mobilità attuali ed alle evoluzioni future della domanda. Inoltre, il comune di Fiumicino costituisce una realtà poco comparabile con altri comuni di simili dimensioni, in quanto sede, come noto, del principale aeroporto italiano. Una stima più veritiera della carenza di taxi necessiterebbe pertanto della conoscenza del numero di richieste di servizio inevase e dei tempi di attesa degli utenti durante il ciclo giornaliero del servizio, in diversi giorni della settimana e periodi dell'anno (come previsto dal punto 33 delle Linee guida), destinazioni principali, nonché della produttività media (intesa come numero medio di corse effettuate per vettura taxi), della percorrenza chilometrica e durata di ogni corsa, del numero di taxi in servizio, dalla suddivisione percentuale tra corse urbane ed extraurbane.

Inoltre, la valutazione del fabbisogno di vetture taxi andrebbe effettuata considerando l'appartenenza di Fiumicino al bacino comprensoriale previsto dall'art. 5-*bis* della L.R. Lazio n. 58/1993 (che comprende i porti di Civitavecchia e Fiumicino e gli aeroporti di Ciampino e Fiumicino), ancorché non risulti sia ancora stata data

---

[2] Fonte: ISFORT - *22° Rapporto sulla mobilità degli italiani*, 20/11/2025 (https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2025/11/22-RapportoMobilita_Sintesi.pdf), dove si conferma la significativa crescita degli spostamenti di prossimità (fino a 2 km) a scapito di quelli a "corto raggio" (tra 2 e 10 km).

[3] Anche per effetto dei mutamenti demografici, come l'aumento dell'età media della popolazione e la diminuzione della quota di giovani tra i 14 e i 19 anni (fonte: ISTAT).

[4] Fonte: ISFORT – *9° Rapporto nazionale sulla sharing mobility*, 2025 (https://osservatoriosharingmobility.it/wp-content/uploads/2025/10/9-Rapporto-sharing-mobility_2025.pdf), da cui emerge un aumento dei noleggi e del fatturato dei servizi di *sharing mobility*.

attuazione a tale disposizione , come auspicato dall'Autorità che ha espresso più volte esortazioni in tal senso al Comune di Fiumicino unitamente agli altri enti territoriali interessati, come evidenziato in premessa.

In tale ottica, le nuove 40 licenze taxi possono contribuire a potenziare, seppure in maniera complementare, il servizio presso l'aeroporto, dove già operano 20 taxi di Fiumicino (su stalli dedicati) e oltre 600 taxi di Roma, e garantire inoltre una copertura omogenea del territorio comunale che si estenda anche alle 14 frazioni di Fiumicino, tra le quali compaiono anche alcune località balneari disposte su un litorale lungo circa 20 km.

Pertanto, **nelle more di una valutazione dei fabbisogni effettivi di nuove licenze sulla base del sistema di monitoraggio del servizio taxi previsto nell'art. 43 del Regolamento e nella prospettiva dell'attivazione del bacino comprensoriale sopra citato, non si rinvengono elementi ostativi all'aumento del contingente nella misura proposta, con raccomandazione di dare priorità, già nella fase di assegnazione della prima tranche di licenze, al rilascio di tutte le quindici previste come vincolate all'impiego di veicoli per PMR**. Si richiede, altresì, al Comune di fornire all'Autorità gli esiti del monitoraggio e le relative valutazioni condotte ai sensi della menzionata disposizione del Regolamento, non appena disponibili.

II.1.2 Importo per il rilascio delle nuove licenze taxi

Con riferimento all'importo per il rilascio delle nuove licenze, la Relazione tecnica dichiara che «*il contributo straordinario dovuto all'Ente per il rilascio delle nuove licenze deve essere determinato tenendo conto, in modo coordinato, del valore di riferimento delle licenze, dell'abbattimento prudenziale applicato e dell'investimento iniziale richiesto ai nuovi assegnatari*».

Come valore di riferimento delle licenze il Comune assume lo stesso importo del contributo richiesto da Roma Capitale nel concorso del 2024 per il rilascio di 1.000 nuove licenze; a tale valore il Comune applica una riduzione del 15% «*quale abbattimento prudenziale volto a considerare le oggettive differenze sussistenti tra il mercato delle licenze taxi di Roma Capitale e quello del Comune di Fiumicino*». A seguito di tale "abbattimento" l'importo del contributo risulta di 64.175 € per le licenze ordinarie e 44.922,50 € per le licenze vincolate ai veicoli per PMR. Parallelamente, il Comune effettua una stima dell'investimento iniziale in beni strumentali per l'avvio dell'attività, che ammonta a 50.000 € per le licenze ordinarie e 64.000 € per le licenze vincolate ai veicoli per PMR.

A questo punto, la Relazione tecnica (pag. 4) afferma quanto segue: «*Il solo criterio matematico della differenza tra valore rettificato e investimento iniziale non appare tuttavia sufficiente a determinare il contributo, in quanto condurrebbe, per le licenze PMR, ad un risultato negativo, dovuto al maggiore investimento necessario per l'allestimento del veicolo e per l'avvio del servizio. Si procede pertanto ad una ponderazione complessiva dei parametri sopra indicati, differenziando il contributo in ragione della diversa struttura economica delle due tipologie di licenza*». La considerazione non chiarisce la ricostruzione logica che porta il comune alla determinazione dei valori finali del contributo per licenze ordinarie e per le licenze attrezzate per PMR.

Il Comune fissa, infatti, in 20.000 € il contributo per le licenze ordinarie e 10.000 € quello per le licenze vincolate ai veicoli per PMR, secondo calcoli non completamente replicabili in particolare nella definizione di tali importi finali. Fermo restando che la determinazione del contributo deve tenere conto, come indicato nella proposta del Comune, della finalità di contenimento delle barriere economiche all'accesso e, in particolare per le licenze PMR, di garantire l'inclusività del servizio taxi alle esigenze di mobilità delle persone

con disabilità (*ex* art. 14, commi 1 e 2, della legge 21/1992), la Relazione tecnica non è sufficientemente trasparente negli aspetti quantitativi che conducono ai valori finali, sicché **è opportuno che il Comune provveda a integrare l'istruttoria, esplicitando tutti i passaggi logico-matematici impiegati per la determinazione del contributo e, conseguentemente, adeguando il valore delle stime, ove ciò risulti coerente con gli esiti istruttori**.

II.1.3 Bando di concorso

Con riferimento allo schema di bando di concorso, si osserva anzitutto che, alla luce delle considerazioni espresse nel §II.1.1 sulla attualità della formula utilizzata, l'esposizione della tabella cha giustificherebbe l'entità del nuovo contingente risulta superflua.

Inoltre, appaiono meritevoli di considerazione i seguenti aspetti.

a) L'art. 1, comma 3, del bando afferma che «*il 20% delle licenze complessivamente rilasciate è destinato all'esercizio del servizio rivolto alle persone con mobilità ridotta*». Questa frase risulta ingannevole: infatti, il bando prevede l'assegnazione di 40 licenze, e il 20% di tale quantità equivarrebbe a 8 licenze. Il Comune intende rilasciare 15 licenze vincolate all'impiego di veicoli per PMR, che corrispondono al 20% dell'intero contingente potenziale determinato con la metodologia di cui al §II.1.1. Inoltre, I commi 10 e 11 dell'art. 1 del bando sembrano privi di coordinamento. Dunque, **è necessario correggere l'art. 1 del bando**.
b) L'art. 2 del bando è rubricato "Requisiti di partecipazione" ma nella lista riportata al comma 1 elenca una serie di requisiti connessi con l'assegnazione della licenza piuttosto che con la partecipazione al concorso. In particolare:
   - con riferimento alla lett. e), l'iscrizione al ruolo dei conducenti della Regione Lazio è un requisito indispensabile per l'assegnazione della licenza, ma non rileva ai fini della partecipazione al concorso, ben potendo il candidato essere iscritto nel ruolo conducenti in un'altra regione ed effettuare il trasferimento solo se vincitore del concorso di cui trattasi;
   - con riferimento alla lett. f), andrebbe meglio chiarito che l'impegno può avere a oggetto oltre che l'acquisto del veicolo per l'esercizio dell'attività, in alternativa, anche l'acquisizione della disponibilità in leasing/lungo noleggio;
   - con riferimento alla lett. h) (che ripete il punto f) dell'art. 12, comma 4, del Regolamento), la circostanza di essere titolare di altra licenza taxi o autorizzazione NCC non è preclusiva della possibilità di partecipare al concorso, ove si consideri che la legge 21/1992 non preclude la rinuncia alla precedente licenza taxi prima dell'assegnazione della nuova.

   In conclusione, **è necessario modificare l'art. 2 del bando come indicato adeguando conseguentemente il Regolamento, ove necessario**.
c) L'art. 8, comma 5, del bando riporta una tabella con i titoli che possono essere oggetto di valutazione. In particolare, il primo rigo della tabella prevede l'attribuzione di un punteggio per l'esperienza almeno semestrale come sostituto alla guida di un titolare di licenza taxi o autorizzazione NCC; tuttavia, la descrizione utilizzata risulta ambigua, poiché lascia intendere che tale premialità è fissa qualunque durata abbia l'esperienza maturata dal candidato, mentre sarebbe più logico che il punteggio previsto si riferisca ad ogni semestre di esperienza acquisita. Dunque, **è opportuno modificare la tabella dell'art. 8 del bando correlando il punteggio relativo all'esperienza lavorativa**

con la durata di questa. Inoltre, al fine di non depotenziare l'effetto selettivo della prova d'esame, **è opportuno che i massimi punteggi ottenibili rispettivamente dai titoli e dagli esami siano adeguatamente proporzionati**.

d) Allo scopo di contribuire all'efficientamento ambientale del servizio, **è opportuno inserire nel bando l'attribuzione di punteggi per l'impiego di veicoli a basso impatto ambientale, secondo precisi criteri premiali** (ad esempio, tramite fasce di emissioni di CO2 in atmosfera[5]), **prevedendo la decadenza della licenza taxi laddove, a seguito di controlli, il Comune rilevi che il servizio viene svolto con veicoli aventi emissioni in atmosfera peggiori di quelle dichiarate ai fini della premialità di punteggio**.

e) Per contrastare l'obsolescenza delle autovetture adibite al servizio taxi, **è opportuno indicare nel bando l'età massima dall'immatricolazione che viene consentita per i veicoli associati alle nuove licenze taxi**[6].

f) Il bando prevede due graduatorie distinte, una per l'assegnazione delle licenze ordinarie ed un'altra per l'assegnazione delle licenze vincolate ai veicoli per PMR, con vari obblighi nei confronti dei candidati. L'esperienza di altri concorsi dimostra invece che risulta più efficace la previsione di un'unica graduatoria, senza riguardo alle preferenze dei candidati fra le tipologie di licenza messe a concorso. Seguendo l'ordine della graduatoria ottenuto al termine del concorso, il Comune assegnerà anzitutto le licenze vincolate ai veicoli per PMR agli aspiranti tassisti che le accettino; poi, ripartendo dall'inizio della graduatoria, il Comune assegnerà le licenze ordinarie agli altri vincitori. Pertanto, **è opportuno ridefinire i criteri di assegnazione delle licenze, dando priorità a quelle vincolate all'impiego di veicoli per PMR.**

II.2 Aspetti ulteriori

Si coglie l'occasione per fornire nel seguito ulteriori osservazioni con riferimento ai precedenti pareri rilasciati dall'Autorità e richiamati in premessa.

II.2.1 Tariffe

Il Parere n. 9/2025 prescrive a pag. 7 che «*l'importo della "tariffa minima" sia fissato in maniera tale da non vanificare la determinazione del prezzo in base alle tariffe a consumo (ad esempio, l'importo della "tariffa minima" potrebbe essere pari al 50% del prezzo della corsa standard)*». Invece, con la DGC n. 171 del 25/09/2025 l'importo minimo per le corse interne al comune è stato fissato in 12 €, corrispondente al 90% del prezzo della corsa standard; tale importo risulta eccessivo[7] e dovrebbe attestarsi su 7-8 €.

Perciò, allo scopo di favorire un maggiore utilizzo del servizio taxi in ambito urbano, **è necessario ridurre l'importo della corsa minima**, e ciò anche in considerazione del fatto che: (a) la distanza tra due estremi del nucleo abitato di Fiumicino è inferiore a 5 km e (b) le 14 frazioni del Comune si trovano a distanze tali per cui

---

[5] 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 di CO2.

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

[7] A titolo di confronto, si pensi che nel Tariffario dei taxi di Roma la corsa minima è fissata in 9 €.

il prezzo della corsa in taxi risulta superiore alla corsa minima.

II.2.2 Organizzazione del servizio

Dalla DGC n. 9/2026 (pag. 3) risulta chiaramente come il Consiglio Comunale abbia respinto la proposta di introdurre nel Regolamento apposite previsioni che avrebbero accresciuto l'efficienza del servizio taxi e consentito un maggiore controllo sulle modalità operative dei tassisti (*cfr*. emendamento prot. n. 35819/2026 n. 1).

A tal proposito l'Autorità ribadisce che, a garanzia dell'efficienza produttiva delle gestioni, la determinazione di turni e orari di servizio deve essere ricondotta ad un atto dell'Amministrazione competente, non risultando sufficiente l'autoregolamentazione degli operatori. Pertanto, ancorché proposti dalle rappresentanze della categoria, **è opportuno che i turni e gli orari del servizio taxi siano stabiliti mediante un provvedimento amministrativo**, perché soltanto in questo modo i comuni possono verificare l'adeguatezza del servizio alle esigenze di mobilità degli utenti. Peraltro, senza una disposizione sui turni di servizio, i controlli previsti dall'art. 4, comma 2, del bando di concorso risulterebbero difficili da eseguire.

Immediatamente conseguente è la specificazione di un limite temporale all'utilizzo dei sostituti alla guida nei turni ordinari di servizio, previsione anch'essa respinta dal Consiglio Comunale (*cfr*. emendamento prot. n. 35819/2026 n. 5, DGC n. 9/2026, pag. 4). Per la concreta attuazione dell'art. 10, comma 2-*bis*, della legge 21/1992, **è necessario che l'utilizzo di sostituti alla guida nei turni ordinari di servizio sia contenuto entro un limite ragionevole** (il limite di 24 mesi proposto nell'emendamento respinto risulta equilibrato).

*****

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

Torino, 25 novembre 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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