

AS2033 – REGOLAMENTO DI INTESA DEL SERVIZIO TAXI NEL COMPENSORIO DELL'AEROPORTO INTERNAZIONALE DI ANCONA – FALCONARA MARITTIMA RAFFAELLO SANZIO

Roma, 9 agosto 2024

Comune di Ancona
Comune di Falconara Marittima
Comune di Chiaravalle

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nella sua adunanza del 6 agosto 2024, ha deliberato di formulare alcune osservazioni, ai sensi dell'articolo 21 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, con riferimento al Regolamento Servizio Taxi in Area Aeroportuale Aeroporto Ancona – Falconara M. ma "R. Sanzio"¹, adottato ai sensi dell'articolo 15 della legge della Regione Marche n. 10/1998 ed entrato in vigore il 1° agosto 2005 (di seguito, "Regolamento di intesa").

Tale Regolamento, all'articolo 2 stabilisce che "[p]resso l'aeroporto Raffaello Sanzio esercitano il servizio indifferentemente tutti i titolari di licenze di taxi rilasciate dai Comuni di Ancona, Falconara e Chiaravalle". Contestualmente, i singoli regolamenti dei comuni di Ancona, Falconara Marittima e Chiaravalle prevedono che il prelevamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio sia effettuato con partenza dal territorio del Comune che ha rilasciato la licenza taxi, fermo restando che il servizio per destinazioni oltre il territorio comunale è facoltativo. La disciplina del Regolamento di intesa, nella misura in cui non individua un ambito territoriale più ampio del Comune che ha rilasciato la licenza taxi e non tiene in debita considerazione i principali punti di interesse che generano importanti flussi di traffico nell'area interessata (ad esempio la stazione e il porto d'Ancona), determina una 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.

In particolare, nel caso di prelevamento di utenti presso l'aeroporto Raffaello Sanzio (che, lo si ricorda, è situato nel territorio dei comuni di Falconara e Chiaravalle) e di trasporto all'interno del comune di Ancona (ad esempio, alla stazione o al porto 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.

Tale disparità di trattamento, dovuta al fatto che il regolamento di intesa non ha né creato un'area comprensoriale in cui tutti i licenziatari taxi possano liberamente operare, né individuato altri punti di interesse diversi dall'aeroporto nel territorio del comune di Ancona, è idonea a penalizzare in maniera significativa i licenziatari taxi dei comuni di Falconara e Chiaravalle in considerazione del fatto che sui luoghi di interesse più prossimi all'aeroporto Raffaello Sanzio e di destinazione della massima parte del traffico turistico dello stesso scalo aeroportuale, i licenziatari taxi del comune di Ancona di fatto operano in via esclusiva o comunque privilegiata, nonostante l'aeroporto non sia situato all'interno del relativo territorio comunale. Tale limitazione è inoltre idonea a limitare il livello di concorrenza del servizio taxi in tali luoghi d'interesse, a discapito dell'utenza finale dal momento che i licenziatari dei comuni di Falconara e Chiaravalle pur raggiungendo il comune di Ancona dall'aeroporto sono del tutto impossibilitati ad evadere richieste da parte dell'utenza locale.

Come noto, a livello nazionale, la prestazione del servizio di taxi è disciplinata dalla legge n. 21 del 15 gennaio 1992 "Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea" e s.m.i., alla quale devono conformarsi le Regioni e gli Enti locali nella regolazione di rispettiva competenza.

L'articolo 2 statuisce che: "Il servizio di taxi ha lo scopo di soddisfare le esigenze del trasporto individuale o di piccoli gruppi di persone; si rivolge ad una utenza indifferenziata; lo stazionamento avviene in luogo pubblico; le tariffe sono determinate amministrativamente dagli organi competenti, che stabiliscono anche le modalità del servizio; il prelevamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio avvengono all'interno dell'area comunale o comprensoriale" (comma 1). Inoltre: "All'interno delle aree comunali o comprensoriali di cui al comma 1 la prestazione del servizio è obbligatoria (...)" (comma 2). Ai sensi dell'articolo 4 ("Competenze regionali"), "Le regioni esercitano le loro competenze in materia di trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea ai sensi del decreto del presidente della Repubblica 24 luglio 1977 n. 616, e nel quadro dei principi fissati dalla presente legge" (comma 1)².

¹ [L'aeroporto Raffaello Sanzio è situato nella frazione Castelferretti del comune di Falconara Marittima e per una piccola porzione nel comune di Chiaravalle (AN).]

² ["Le regioni, inoltre, una volta stabiliti i criteri cui devono attenersi i comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio dei servizi di taxi e di noleggio con conducente, delegano agli enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative attuative di cui al comma 1, al fine anche

Inoltre, ai sensi dell'articolo 14, comma 8 del d.lgs. n. 422/1997, "[p]er 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".

Sulla base della normativa nazionale sopra descritta, Codesta Amministrazione deve, dunque, utilizzare tutti gli strumenti che l'ordinamento mette a disposizione per incrementare il livello di concorrenza nel mercato degli autoservizi pubblici non di linea nell'ambito territoriale dell'aeroporto Raffaello Sanzio di Ancona, tenendo in debita considerazione i flussi di traffico generati dai principali punti di interesse presenti nell'area geografica interessata. In questa logica, ai tassisti di Falconara e Chiaravalle deve essere consentito di svolgere l'attività in un ambito territoriale più ampio di quello del Comune che ha rilasciato le licenze, utilizzando specifici strumenti pro-concorrenziali quali, ad esempio, un accordo tra i Comuni interessati che individui un vero e proprio ambito comprensoriale, estendendo l'operatività a tutto l'ambito³. In tal caso anche i licenziatari del comune di Ancona avrebbero la possibilità di effettuare il servizio a vantaggio di utenti situati nei comuni di Falconara e Chiaravalle.

In via subordinata, il regolamento di intesa potrebbe quantomeno includere ulteriori punti di interesse all'interno del comune di Ancona al fine di consentire ai vettori taxi di Falconara e Chiaravalle di trasportare utenti anche a partire da tale comune. Ciò sarebbe particolarmente efficiente nel caso di corse dall'aeroporto Raffaello Sanzio dirette a destinazioni situate all'interno del comune di Ancona. In particolare, si ritiene che l'attuale stringente vincolo che impedisce ai tassisti titolari di licenze taxi rilasciate dai comuni di Falconara e Chiaravalle di operare nel comune di Ancona nel quale effettuano le corse dall'aeroporto sia suscettibile di limitare la differenziazione quantitativa e qualitativa dell'offerta di servizi taxi nel suddetto ambito territoriale, rendendo meno remunerativo tale servizio per i licenziatari di tali comuni rispetto ai licenziatari taxi di Ancona e nello stesso tempo privino gli utenti del comune di Ancona di un potenziale servizio.

Tale vincolo non risulta giustificato né proporzionato alla luce della collocazione geografica dell'aeroporto Raffaello Sanzio, situato nei territori dei comuni di Falconara e Chiaravalle, del flusso di utenza che vi approda per raggiungere la città di Ancona e della scarsa distanza tra i predetti comuni e la stessa città di Ancona, ove sono situate la stazione ferroviaria e il porto turistico più vicini.

L'esclusione dei tassisti di Falconara e Chiaravalle dallo svolgimento dell'attività nel comune di Ancona, nel momento in cui effettuano il servizio presso l'aeroporto "Raffaello Sanzio", appare presentare un profilo discriminatorio, in quanto determina una disparità di trattamento tra i tassisti di Falconara e Chiaravalle, non autorizzati a svolgere il servizio all'interno del comune di Ancona pur recandosi per accompagnare i turisti sbarcati presso lo scalo aeroportuale regionale, e quelli del comune di Ancona, che invece possono conciliare il servizio a favore dell'utenza turistica diretta dall'aeroporto sulla costa adriatica e in generale del mediterraneo con partenza dal comune di Ancona (in particolare alla stazione ferroviaria e al porto) con il servizio a favore dell'utenza locale che ne fa richiesta all'interno del territorio comunale. Tale regolamentazione del settore determina, peraltro, un'indebita riduzione della quantità e della qualità del servizio taxi nel comune di Ancona. In tal senso, l'assenza di reciprocità tra i tre Comuni è altresì idonea a restringere l'effettiva libertà di circolazione degli utenti, che, come recentemente stabilito dalla Corte Costituzionale, i servizi di autotrasporto non di linea concorrono a garantire⁴.

di realizzare una visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri modi di trasporto, nel quadro della programmazione economica e territoriale" (comma 2). "Nel rispetto delle norme regionali, gli enti locali delegati all'esercizio delle funzioni amministrative di cui al comma 1 disciplinano l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea a mezzo di specifici regolamenti, anche uniformati comprensorialmente per ottenere una maggiore razionalità ed efficienza" (comma 3). Inoltre, in base al comma 5 dell'articolo 4: "Per le zone caratterizzate da intensa conurbazione le regioni possono stabilire norme speciali atte ad assicurare una gestione uniforme e coordinata del servizio, nel rispetto delle competenze comunali".

L'articolo 5 ("Competenze comunali") attribuisce ai Comuni il compito di stabilire: "il numero ed il tipo dei veicoli e dei natanti da adibire ad ogni singolo servizio" (lett. a); "le modalità per lo svolgimento del servizio" (lett. b); "i criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio di taxi" (lett. c); "i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio" (lett. d).

Infine, il comma 1-bis (introdotto nel 2012) dell'articolo 5-bis ("Accesso nel territorio di altri comuni") dispone che: "Per il servizio di taxi è consentito l'esercizio dell'attività anche al di fuori del territorio dei comuni che hanno rilasciato la licenza sulla base di accordi sottoscritti dai sindaci dei comuni interessati".]

³ [Al riguardo, si evidenzia che in alcuni casi (ad es. Lombardia, Piemonte) viene definito un bacino comprensoriale in cui ricadono più comuni (nei pressi di città metropolitane, il bacino comprensoriale solitamente coincide con il territorio della città metropolitana) e in cui i tassisti con licenza rilasciata da tali comuni possono svolgere i propri servizi con reciprocità. In altri casi (come ad esempio in Lazio) è stato definito un bacino comprensoriale costituito da porti e aeroporti in cui possono effettuare il servizio tutti i titolari delle licenze taxi rilasciate dai comuni in cui insistono detti porti e aeroporti e da comuni limitrofi (es. Roma, Fiumicino e Ciampino). In entrambi i casi le misure sopra descritte sono idonee a incrementare il livello di concorrenza e l'offerta di taxi a disposizione dell'utenza.]

⁴ [Cfr. sentenza della Corte Costituzionale n. 137 del 3 luglio 2024: "la forte carenza di offerta – che colloca l'Italia fra i Paesi europei meno attrezzati a riguardo [...] 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

Si invitano, pertanto, le Amministrazioni a comunicare, entro il termine di trenta giorni dalla ricezione della presente segnalazione, le iniziative adottate per rimuovere le criticità sopra illustrate.
La presente segnalazione sarà pubblicata sul Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli