



**Spett.le**

**COMUNE DI FIRENZE**

Palazzo Vecchio

Piazza della Signoria - 50122, Firenze

**c.a. della Sindaca**

Dott.ssa Sara Funaro

[sindaca@comune.fi.it](mailto:sindaca@comune.fi.it)

**c.a. dell'Assessore alla Mobilità**

Dott. Andrea Giorgio

[assessore.giorgio@comune.fi.it](mailto:assessore.giorgio@comune.fi.it)

**c.a. dell'Assessore al Turismo**

Dott. Jacopo Vicini

[assessore.vicini@comune.fi.it](mailto:assessore.vicini@comune.fi.it)

Roma li, 16 aprile 2025

Oggetto: vicenda taxi/NCC- Oltre alle anomale Sentenze della Sez. V del C.d.S. vi è una realtà giurisprudenziale totalmente opposta.

Gentili in indirizzo,

con riferimento alla questione Taxi/NCC nella città di Firenze, alle proteste di alcuni tassisti fiorentini che chiedono e pretendono la chiusura del territorio comunale alle autorizzazioni NCC rilasciate da altri Comuni della Regione Toscana, ciò sulla base di un teorema di operatività territoriale determinato dall'appartenenza del noleggio con conducente al Trasporto Pubblico Locale; tale teorema tuttavia non appare realistico e tantomeno veritiero, poiché il servizio di NCC non risulta rientrare nelle condizioni previste per essere configurato nel TPL.



La convinzione sull'operatività territoriale del titolo autorizzativo NCC in ambito esclusivo ovvero prevalente nel Comune di rilascio risulta totalmente errata per una semplice motivazione:

1. Il servizio di NCC non rientra nei servizi di trasporto pubblico locale e quindi non ha obbligo di esercizio nel territorio del comunale che ha rilasciato l'autorizzazione (argomento già dalla scrivente trattato in più occasioni in vicende analoghe), così come

indicato nella Sent. 206/2024 della Corte costituzionale (allegata) che chiarisce: *“Né si può ritenere che la disposizione regionale interferisca con l'art. 19 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, nella legge 7 agosto 2012, n. 135, che prevede, tra le funzioni fondamentali dei comuni, la «organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito comunale, ivi compresi i servizi di trasporto pubblico comunale» (comma 1, lettera b). Infatti, l'aspetto relativo alle modalità di rilascio delle autorizzazioni al servizio di NCC non appare propriamente riconducibile a tale ambito, da un lato, poiché, come si chiarirà (infra, punto 7.1.1), non è predicabile che questi costituiscano dei veri e propri servizi pubblici economici di interesse generale, data l'assenza di obblighi di servizio, e, dall'altro, perché questa Corte ha escluso che la disciplina concernente le modalità dell'affidamento della gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica possa, in generale e fatto salvo per il servizio idrico integrato, ascrivere alle «funzioni fondamentali dei Comuni, delle Province e Città metropolitane», non potendo «considerarsi esplicazione di una funzione propria ed indefettibile dell'ente locale» (sentenze n. 22 del 2014, n. 325 del 2010 e n. 272 del 2004).”*

**Ed ancora:** *“La disposizione regionale, quindi, in conformità al significato anche etimologico del principio di sussidiarietà, che è quello del subsidium afferre, porta aiuto al complessivo sistema del trasporto pubblico non di linea, valorizzando la dimensione anche sovracomunale insita nel servizio di NCC. Questa, infatti, emerge dalla stessa normativa statale che disciplina tale servizio, dal momento che prevede, non solo che il trasporto possa avvenire senza limiti territoriali, perché «[i]l prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche al di fuori della provincia o dell'area metropolitana in cui ricade il territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione» (art. 11, comma 4, terzo periodo, della legge n. 21 del 1992), ma anche che, se almeno una rimessa deve essere situata «nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione», il vettore possa «disporre di ulteriori rimesse nel territorio di altri comuni della medesima provincia o area metropolitana in cui ricade il territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione» (art. 3, comma 3, secondo periodo); peraltro, per la Regione Siciliana e la Regione autonoma Sardegna «l'autorizzazione rilasciata in un comune della regione è valida sull'intero territorio regionale» (art. 3, comma 3, terzo periodo). 6.4.– Ne deriva, in riferimento all'odierno giudizio, che il principio di sussidiarietà non si oppone, ma anzi conferma la possibilità per la Regione di introdurre, nell'ambito della propria competenza legislativa residuale in materia di trasporto pubblico locale, norme che integrano, nel territorio regionale, quelle statali vigenti che*



*declinano il livello di governo di allocazione della funzione di rilascio di autorizzazione al NCC, in quanto ciò avviene, senza che, di per sé, siano ravvisabili esternalità negative meritevoli di considerazione, al fine di potenziare il sistema complessivo del trasporto non di linea, che «concorr(e) a dare "effettività" alla libertà di circolazione» (sentenza n. 137 del 2024).»*

**La Consulta si spinge oltre chiarendo che: "L'art. 1, comma 2, di tale legge precisa che sono autoservizi pubblici non di linea sia quelli di taxi che quelli di NCC; questi ultimi, tuttavia, assumono caratteri sui generis, in quanto, essendo privi di quegli specifici obblighi di servizio che invece sono previsti per i primi, tendono, in realtà, a qualificarsi piuttosto come servizi privati offerti al pubblico, seppure con rilevanza pubblicistica. Non sono, infatti, previsti obblighi tariffari, essendo il corrispettivo liberamente concordato, né di prestazione, potendo la richiesta di trasporto essere rifiutata (art. 13, comma 3, della legge n. 21 del 1992).**

*Il decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 (Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica), nel disciplinare i «servizi di interesse economico generale prestati a livello locale» (art. 1, comma 1) prevedendo che possano essere affidati anche (art. 14, comma in house 1, lettera c, e 17), si riferisce solo a quelli per i quali sono stabiliti obblighi di servizio. Il decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 (Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica), nel disciplinare i «servizi di interesse economico generale prestati a livello locale» (art. 1, comma 1) prevedendo che possano essere affidati anche (art. 14, comma in house 1, lettera c, e 17), si riferisce solo a quelli per i quali sono stabiliti obblighi di servizio. Si tratta, infatti, di servizi che implicano la doverosità della prestazione, in quanto «non sarebbero svolti senza un intervento pubblico o sarebbero svolti a condizioni differenti» (art. 2, comma 1, lettera c); che gli enti locali «ritengono necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni delle comunità locali» (ancora, comma 1, lettera c); che rispondono al principio della «produzione di servizi quantitativamente [...] adeguati» (art. 3, comma 2); di cui gli enti locali «assicurano la prestazione» (art. 10, comma 1); per i quali deve essere periodicamente rilevato il «rispetto degli obblighi indicati nel contratto di servizio» (art. 30, comma 1). **Il servizio di NCC non presenta, invece, tali caratteristiche.** Anche la Corte di giustizia dell'Unione europea, d'altro canto, proprio in riferimento al trasporto pubblico locale non di linea, ha affermato che i servizi di interesse economico generale implicano l'«adempimento di specifici compiti d'interesse pubblico», «il che presuppone l'esistenza di uno o più atti di esercizio del potere pubblico che definiscano in maniera sufficientemente precisa almeno la natura, la durata e la portata degli obblighi di servizio pubblico gravanti sulle imprese incaricate dell'adempimento di tali obblighi» (Corte di giustizia UE, sezione prima, sentenza 8 giugno 2023, in causa C-50/21, Prestige and Limousine SL).»*



Peraltro, sempre la Corte costituzionale già nelle Sentenze n. 35/2024, n. 36/2024 e 137/2024, oltre alla Sent. 56/2020, si era espressa sulla questione delle limitazioni operative imposte all'esercizio del NCC, rafforzato il principio di libertà di stabilimento e di libertà di circolazione di persone, beni e servizi.

*"10.3.- Anche la giurisprudenza amministrativa, chiamata a vagliare i limiti imposti in via esclusiva a chi eserciti l'attività di NCC, li ha considerati lesivi dei principi d'imparzialità dell'attività amministrativa e di ragionevolezza,*

*oltre che della libertà d'iniziativa economica privata, quando alterino le regole di competizione fra le diverse tipologie di operatori dell'autotrasporto e implicino «una ingiustificata restrizione del principio di concorrenza» (Consiglio di Stato, sezione quinta, sentenza 7 febbraio 2024, n. 1261).*

*10.4.- Indicazioni convergenti si desumono dalla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea riguardante l'applicazione dell'art. 49 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che garantisce la libertà di stabilimento, ai rapporti tra imprese che forniscono il servizio di taxi e imprese autorizzate per il servizio di NCC."-*

**Ed ancora-** *"La possibilità per le imprese di NCC di erogare servizi innovativi, riconosciuta anche alle imprese autorizzate al servizio di taxi, sia pure compatibilmente con gli obblighi di tariffa e di servizio pubblico che le caratterizzano, amplia la libertà di scelta del consumatore e così facendo accresce il grado di effettività della libertà di circolazione (art. 16 Cost.), che è la condizione per l'esercizio di altri diritti, concernenti le sfere più diverse, dal lavoro, allo studio, alla cultura, allo svago, al turismo."*

*E che (Ordinanza 35/2024) "...questa Corte ha chiarito come blocchi o sospensioni delle autorizzazioni funzionali all'esercizio di attività economiche possono tradursi in «una indebita barriera all'ingresso nel mercato», ponendosi «in contrasto, altresì, con la libertà formale di accesso al mercato garantita dal primo comma dell'art. 41 Cost.» (sentenza n. 7 del 2021; che la necessità di evitare ingiustificate barriere nello specifico settore del trasporto di persone mediante il servizio di NCC è stata di recente precisata anche dalla Corte di giustizia dell'Unione europea, chiarendo che restrizioni alla libertà di stabilimento possono essere ammesse solo a condizione, «in primo luogo, di essere giustificate da un motivo imperativo di interesse generale e, in secondo luogo, di rispettare il principio di proporzionalità, il che implica che esse siano idonee a garantire, in modo coerente e sistematico, la realizzazione dell'obiettivo perseguito e non eccedano quanto necessario per conseguirlo» (sentenza 8 giugno 2023, in causa C-50/21, Prestige and Limousine SL.)"*

### **La Sentenza della Corte costituzionale n. 56 del 2020**

Diversi i punti salienti con cui la Corte costituzionale ha motivato l'incostituzionalità del rientro in rimessa per ogni singolo servizio NCC, preme qui riportare il punto 5.6.3 ed il punto 5.6.4. che così recitano:

Tel. (+39) 06.68.58.16.69 e-mail: [anitrav@anitrav.com](mailto:anitrav@anitrav.com) Pec: [info@pec.anitrav.com](mailto:info@pec.anitrav.com) sito web: [www.anitrav.com](http://www.anitrav.com)



*“5.6.3.- La verifica di adeguatezza e proporzionalità dell'intervento statale dà invece esito negativo quanto alla previsione dell'obbligo di iniziare e terminare ogni singolo servizio di NCC presso le rimesse, con ritorno alle stesse, ai sensi di quanto previsto dal secondo periodo del comma 4 dell'art. 11, della legge n. 21 del 1992, come sostituito dall'art. 10-bis, comma 1, lettera e), del d.L. n. 135 del 2018.*

*Il rigido vincolo imposto dal legislatore – derogabile nei limitati casi previsti al nuovo comma 4-bis dell'art. 11 della legge n. 21 del 1992 e al comma 9 dell'art. 10-bis – si risolve infatti in un aggravio organizzativo e gestionale irragionevole, in quanto obbliga il vettore, nonostante egli possa prelevare e portare a destinazione uno specifico utente in ogni luogo, a compiere necessariamente un viaggio di ritorno alla rimessa “a vuoto” prima di iniziare un nuovo servizio. La prescrizione non è solo in*

*sé irragionevole – come risulta evidente se non altro per l'ipotesi in cui il vettore sia chiamato a effettuare un servizio proprio dal luogo in cui si è concluso il servizio precedente – ma risulta anche sproporzionata rispetto all'obiettivo prefissato di assicurare che il servizio di trasporto sia rivolto a un'utenza specifica e non indifferenziata, in quanto travalica il limite della stretta necessità, considerato che tale obiettivo è comunque presidiato dall'obbligo di prenotazione presso la sede o la rimessa e da quello, previsto all'art. 3, comma 2, della legge n. 21 del 1992, di stazionamento dei mezzi all'interno delle rimesse (o dei pontili d'attracco). Neppure è individuabile un inscindibile nesso funzionale tra il ritorno alla rimessa e le modalità di richiesta o di prenotazione del servizio presso la rimessa o la sede «anche mediante l'utilizzo di strumenti tecnologici», previste agli artt. 3, comma 1, e 11, comma 4, primo periodo, della legge n. 21 del 1992, nel testo risultante dalle modifiche introdotte al comma 1, lettere a) ed e), dell'art. 10-bis. La necessità di ritornare ogni volta alla sede o alla rimessa per raccogliere le richieste o le prenotazioni colà effettuate può essere evitata, senza che per questo si creino interferenze con il servizio di piazza, proprio grazie alla possibilità, introdotta dalla stessa normativa statale in esame, di utilizzare gli strumenti tecnologici, specie per il tramite di un'appropriata disciplina dell'attività delle piattaforme tecnologiche che intermediano tra domanda e offerta di autoservizi pubblici non di linea, demandata dal comma 8 dell'art. 10-bis, come visto, a un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri. Il carattere sproporzionato della misura non è superato – ma solo attenuato, rispetto alla previgente disciplina più restrittiva dettata dall'art. 29, comma 1-quater, del d.L. n. 207 del 2008 – dalla possibilità concessa al vettore di utilizzare, per l'inizio e il termine del servizio, una qualsiasi delle rimesse di cui disponga nell'ambito territoriale provinciale o di area metropolitana, di cui all'art. 3, comma 3, della legge n. 21 del 1992, come sostituito dal comma 1, lettera a), dell'art. 10-bis.*

*Deve essere dichiarata dunque l'illegittimità costituzionale dell'art. 10-bis, comma 1, lettera e), del d.L. n. 135 del 2018, nella parte in cui ha sostituito il secondo periodo del comma 4 dell'art. 11 della legge n. 21 del 1992.*

*5.6.4.– Per la loro stretta connessione all'obbligo di iniziare e terminare ogni viaggio alla rimessa, sono illegittime anche le norme che derogano in casi particolari allo stesso obbligo, e segnatamente il comma 1, lettera f), nella parte in cui ha aggiunto il comma 4-bis all'art. 11 della legge n. 21 del 1992, e il comma 9 dell'art. 10-bis del d.L. n. 135 del 2018.”*

Da quanto chiarito dalla Consulta risulta legittimo per un operatore NCC poter ricevere una prenotazione attraverso sistemi tecnologici (APP, mail, sms ecc.) laddove terminato l'ultimo servizio, senza che tale



**A.N.I.T.**

Associazione  
Imprese Trasporti

Via Riccardo Gigante, 18 - 00143 Roma  
C.F. 97264540580

attività vada ad interferire con il servizio di taxi; la scrivente si chiede quindi con quale ragionevole criterio il settore taxi fiorentino possa spingere il Comune di Firenze a mettere in atto una repressione di un non meglio identificato abusivismo, intendendo come abusiva l'attività di operatori NCC che, terminato un servizio, accettino una ulteriore prenotazione on-line attraverso i sistemi tecnologici individuati dalla legge 15 gennaio 1992 n. 21 e ss.mm.ii.

Pertanto, la scrivente chiede formalmente un immediato incontro al fine di chiarire la questione qui trattata e capire quali siano le intenzioni del Comune di Firenze.

Ringraziando per l'attenzione si porgono cordiali saluti.

Il Presidente

Mauro Ferri