

Parere al Comune di Perugia sul regolamento comunale per l'esercizio dei servizi di taxi e di noleggio con conducente e sull'adeguamento delle tariffe del servizio 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 28 settembre 2023

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Perugia (di seguito, anche: Comune), con note prott. n. GE 2023/0139635 e GE 2023/0139648 del 16 giugno 2023 (acquisite in pari data rispettivamente ai prot. ART n. 22157/2023 e n. 22171/2023), le richieste di parere preventivo 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, concernenti, rispettivamente, la modifica del Regolamento comunale per l'esercizio dei servizi di taxi e di noleggio con conducente (di seguito: Regolamento) e l'aggiornamento delle tariffe del servizio taxi nell'ambito territoriale comunale;
- successivamente alla richiesta formale di parere è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale il Comune ha ulteriormente integrato la documentazione prodotta, con nota del 11/08/2023 (acquisita al prot. ART n. 36496/2023), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 13/07/2023 (prot. ART n. 28198/2023). La fase interlocutoria ha riguardato principalmente i seguenti aspetti:
 - o il tariffario vigente;
 - o le modalità di adeguamento delle tariffe con particolare riferimento al supplemento festivo e bagaglio;
 - o la metodologia di determinazione delle tariffe predeterminate;
 - o i fattori di costo e di domanda considerati nella determinazione dei valori delle singole componenti tariffarie;

esaminati lo schema di Regolamento, nonché la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni unitariamente sullo schema di Regolamento e sull'adeguamento tariffario proposto dal Comune.

I. Inquadramento giuridico

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla l. 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; detta legge, per la prestazione del servizio taxi, prevede il rilascio della licenza da parte delle Amministrazioni Comunali attraverso un bando di pubblico concorso (art. 8).

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 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.

Con il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, 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 [...]”. Inoltre, le lett. b) e c) del medesimo articolo 6, consentono agli enti competenti rispettivamente di bandire concorsi straordinari ove la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal comune ad assicurare un livello di offerta adeguato e di prevedere il rilascio ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della citata legge n. 21 del 1992, di titoli autorizzatori temporanei o stagionali, non cedibili, per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza.

Successivamente, il legislatore è di nuovo intervenuto nel settore. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. n. 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. n. 201/2011 cit.);
- 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. n. 201/2011 cit.), 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 comune 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’articolo 3 del recente decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici), attualmente in corso di conversione in sede parlamentare.

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 n. 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 degli 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”*. Nel medesimo Atto di segnalazione l’Autorità ha auspicato la revisione del concetto di territorialità, proponendo l’ampliamento dell’ambito di gestione dei servizi attualmente incardinato sulle aree comunali, rimettendo alle regioni l’individuazione dei bacini ottimali di gestione dei servizi di taxi e NCC in ragione della natura economica, culturale e turistica dei territori, nonché le funzioni inerenti alla fissazione del relativo fabbisogno numerico di vetture.

Con nota del 16 luglio 2020, indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nonché pubblicata sul sito *web* istituzionale dell’Autorità, 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 la Comunicazione la Commissione UE 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.

Infine, l'Autorità in data 23 marzo 2022, con la delibera n. 46/2022 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 del menzionato documento 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 delle tariffe orientate al costo di produzione del servizio.

II. OSSERVAZIONI DELL'AUTORITÀ

Alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità esprime le proprie osservazioni sullo schema di Regolamento, finalizzate a migliorare la qualità e l'efficacia del servizio e sull'adeguamento tariffario proposto ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 201/2011, nell'esercizio della propria funzione di 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.

In una precedente istruttoria l'Autorità aveva rilasciato il parere n. 6/2018 del 13 settembre 2018 sul Regolamento a seguito del quale il Comune non aveva poi provveduto all'adeguamento del testo regolamentare. La nuova richiesta di parere sul regolamento e sull'adeguamento tariffario sui quali si esprime il seguente parere è stata trasmessa dall'amministrazione successivamente all'adozione delle Linee guida dell'Autorità, avvenuta con la citata delibera 46/2022. Pertanto, le osservazioni che seguono riguardano la conformità delle modifiche regolamentari e dell'adeguamento delle tariffe ai principi previsti dal sopra citato art. 37 del d.l. n. 201/2011, facendo esplicito riferimento alle indicazioni a tal fine contenute nelle Linee guida stesse.

L'Autorità esprime di seguito le proprie osservazioni, rispettivamente:

- sul Regolamento secondo le tematiche di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), numeri da 1 a 4, del d.l. n. 201/2011 e segnatamente su:
 1. contingente/incremento del numero delle licenze taxi;
 2. organizzazione del servizio taxi;
 3. struttura tariffaria;
 4. miglioramento della qualità di offerta del servizio;
- sullo schema di provvedimento di approvazione dell'adeguamento tariffario e sulla trasparenza delle tariffe del servizio taxi.

II.1 OSSERVAZIONI SUL REGOLAMENTO

II.1.1. Contingente/incremento del numero di licenze - art. 37, comma 2, lett. m), numero 1, del decreto-legge 201/2011

Il Regolamento comunale per l'esercizio dei servizi di taxi e di noleggio con conducente attualmente vigente, approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 140 del 30 luglio 2007, prevede, all'art. 10, che *"L'organico delle licenze taxi, tenuto conto di un orizzonte decennale del presente Regolamento, è fissato in 45 licenze"*. Nel nuovo schema di regolamento, che conferma l'organico di 45 licenze, non è prevista una metodologia per il calcolo del fabbisogno (come quella definita nei Punti da 1 a 18 delle Linee guida) né risultano individuati gli aspetti e i fattori di domanda (presenza di *hub*, poli produttivi, flussi turistici e relativa evoluzione negli anni) e offerta (taxi, NCC e trasporto pubblico e collettivo, anche in modalità *sharing*) di cui tener conto per il calcolo del contingente necessario al soddisfacimento della domanda di mobilità degli utenti.

Si raccomanda, pertanto, di prevedere esplicitamente nel Regolamento i fattori di domanda e offerta indicati nelle citate Linee guida (Punti 9 e 16) che è necessario considerare nell'ambito delle analisi sulla quantificazione del contingente e di valutare conseguentemente il permanere dell'attualità della previsione del contingente numerico di 45 licenze risalente al 2007.

Al riguardo, il Comune, nell'ambito delle analisi da effettuarsi per la definizione del contingente, deve rilevare anche la domanda di servizi taxi espressa dalle persone a mobilità ridotta (PMR), sia effettiva che potenziale – che può essere stimata, ad esempio, considerando il numero di corse inevase o eventuali reclami per indisponibilità del servizio con veicoli appositamente attrezzati per le PMR, anche tenendo conto di altri servizi di trasporto operanti nel territorio comunale (TPL, NCC ecc.) – e, in esito alle suddette analisi, deve provvedere, sulla base delle Linee guida dell'Autorità (punto 25), a destinare una quota delle eventuali licenze da rilasciare al soddisfacimento delle esigenze delle PMR, assicurando nell'organizzazione del servizio un'adeguata copertura in tutte le fasce orarie e in tutti i giorni della settimana, ovvero considerando la possibilità di attivare nuove licenze dedicate alle PMR, ai sensi di quanto disposto all'art. 14, comma 2, della legge quadro. Al fine di individuare la quota minima di licenze taxi per PMR, il Comune potrà utilizzare i dati quantitativi derivanti dalle analisi effettuate e, qualora non disponibili, potrà adottare come riferimento altre fonti di dati, come l'incidenza sulla popolazione nazionale delle persone con limitazioni gravi nelle attività abitualmente svolte rilevata da indagine ISTAT e pari al 5%.

Si segnala che la disposizione sulle autorizzazioni temporanee (l'art. 6, comma 3, lett. c) del d.l. 223/2006) richiamata dall'art. 5, comma 3 del Regolamento è stata recentissimamente abrogata dall'art. 3, comma 10 del d.l. 104/2023 (attualmente in fase di conversione in legge) e sostituita dalla previsione del comma 1, del medesimo art. 3.

Al riguardo e, più in generale in tema del contingente, si suggerisce di attendere il completamento dell'iter parlamentare di conversione del citato d.l., per evitare di dover apportare al testo regolamentare in corso di adozione, ulteriori adeguamenti.

II.1.2. Organizzazione del servizio – art. 37, comma 2, lett. m), numero 2, del decreto-legge 201/2011

L'art. 30 dello schema di Regolamento prevede opportunamente un sistema di monitoraggio finalizzato a *“misurare la qualità percepita dagli utenti ai fini di una migliore programmazione del servizio o dell'applicazione di eventuali meccanismi di incentivo o premio ai tassisti”*. L'amministrazione comunale ha trasmesso, a corredo della richiesta di parere, alcuni *report* prodotti dalla cooperativa operante nel territorio comunale con una serie di dati utili al fine di valutare l'efficacia del servizio, acquisiti direttamente dal server informatico della cooperativa stessa o mediante la registrazione volontaria dei singoli operatori. L'acquisizione di dati di tale tipologia è fondamentale per consentire all'amministrazione di misurare l'efficacia e la qualità del servizio taxi; pertanto, la messa a disposizione volontaria dei dati da parte degli operatori tramite la propria cooperativa è da valutare positivamente. **Tuttavia, è necessario che l'Amministrazione comunale provveda a formalizzare la raccolta di tali dati mediante la previsione di uno specifico obbligo di trasmissione nel Regolamento (ampliando in tal senso la previsione attualmente contenuta nel nuovo comma 6 dell'art. 9), eventualmente richiamando le variabili previste al punto 99 delle Linee guida, ai fini della determinazione e verifica dell'adeguatezza dei contingenti, della verifica del rispetto dei turni, dell'adeguata organizzazione del servizio, della definizione della struttura e dei livelli tariffari, provvedendo ad acquisire i dati da chiunque li detenga:** eventuale numero unico, tassametro, gestori di sistemi di intermediazione tra domanda e offerta di servizio taxi (cooperative radio taxi) anche a mezzo piattaforme tecnologiche, mediante verifiche presso gli stazionamenti.

Il sistema di monitoraggio dovrebbe essere esteso anche ai controlli sulla corretta applicazione del sistema tariffario vigente, sul regolare funzionamento del tassametro e sull'adeguata esposizione del tariffario a bordo, da parte dei tassisti (punti 73-74 delle Linee guida). **A tal proposito, si raccomanda di introdurre tra le disposizioni dedicate al tassametro l'obbligo del mantenimento nella memoria dello stesso, per un congruo periodo di tempo, dei dati inerenti alle attività di gestione del servizio** (ad esempio data e ora di inizio corsa, tempo di percorrenza, chilometri percorsi, costo totale corsa con supplementi) anche al fine di agevolare i controlli e le verifiche da parte del Comune sul rispetto delle norme Regolamentari a seguito di eventuali contestazioni o segnalazioni da parte degli utenti del servizio.

L'art. 36, comma 1 rubricato *“Servizio di radio telefono”* prevede che *“Il servizio di taxi deve svolgersi avvalendosi di un servizio centralizzato di radio telefono cui collegare i veicoli adibiti al servizio, i cui oneri sono a carico esclusivo degli operatori”*, di fatto rendendo obbligatoria la partecipazione ad organismi associativi quali quelli citati dall'art. 7, comma 1, lett. b) e c) della l. 21/1992, pur ammettendo, al comma successivo, anche la possibilità di utilizzare canali di acquisizione delle chiamate ulteriori. **È necessario che**

tale restrizione sia rimossa, modificando il testo della disposizione citata in modo che sia prevista una facoltà (“può”) in luogo di un obbligo (“deve”) (punto 43 delle Linee guida).

In proposito, è necessario rimuovere, o modificare, la lett. l) del comma 2 dell’art. 26 del Regolamento che prevede il divieto di *“utilizzare apparecchiature telefoniche portatili per ricevere prenotazioni del servizio”*, in quanto si pone in contrasto con la possibilità di utilizzo delle piattaforme tecnologiche aperte richiamate dall’art. 9 comma 5 del Regolamento stesso.

II.1.3. Struttura tariffaria e tariffe predeterminate - art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del decreto-legge 201/2011

L’articolo 40 dello schema di regolamento disciplina il sistema tariffario del Comune. In particolare, il comma 1, prevede che *“Le tariffe massime del servizio di taxi, nonché i relativi supplementi, sono fissati con apposita deliberazione della Giunta Comunale [...] in riferimento all’andamento dei costi del servizio e alla variazione del costo della vita rilevato a livello nazionale”*. Si prevede, inoltre, al successivo comma 8 del medesimo articolo che *“L’aggiornamento delle tariffe agli indici Istat, avverrà ogni 5 anni e comunque tenendo conto della necessità di garantire il principio di accessibilità del servizio taxi, e di procedere all’adeguamento in conseguenza di incrementi imprevedibili di particolare entità dei costi del servizio”*. Tale disciplina delle tariffe appare essere conforme a quanto previsto dalle Linee guida in relazione alla determinazione e all’aggiornamento tariffario. Tuttavia, come indicato nel Punto 61 delle Linee Guida, l’adeguamento delle tariffe, oltre che al meccanismo di rivalutazione monetaria, può essere correlato, soprattutto nel caso delle città di maggiori dimensioni (con popolazione superiore a 100.000 abitanti cui le Linee guida sono principalmente dirette), anche al mutamento del livello di qualità del servizio, documentato, ad esempio, mediante indagini di *customer satisfaction*, e/o risultante in esito a rilevazioni aventi ad oggetto aspetti di qualità erogata del servizio, riservando una quota dell’incremento tariffario massimo, determinato sulla base della rivalutazione delle tariffe all’inflazione, all’incremento qualitativo effettivamente rilevato dal soggetto competente (ad es. con il riconoscimento dell’80% dell’adeguamento inflattivo e del residuo 20% esclusivamente in caso di raggiungimento di specifici indicatori qualitativi). **Pertanto, al fine di promuovere il miglioramento qualitativo del servizio offerto, si raccomanda di valutare l’introduzione nel Regolamento della correlazione dell’aggiornamento tariffario anche alla variazione del livello della qualità del servizio.**

Nel tariffario del servizio sono inclusi alcuni supplementi tariffari (bagaglio, animali, ghiaccio-nebbia-neve) introdotti in passato e per i quali si intende operare una rimodulazione. Nel Regolamento non si rinviene una disciplina specifica per i supplementi tariffari, sostanzialmente rinviando ogni decisione in merito agli atti della Giunta. A tale riguardo, **si prescrive di inserire nel Regolamento criteri che orientino l’attività dell’organo esecutivo, facendo riferimento al punto 62 delle Linee guida. È necessario in particolare che, in coerenza con i principi di semplificazione e di trasparenza, i supplementi previsti dalla Giunta siano limitati nel numero e correlati ad un oggettivo aumento di costi o ad un maggiore livello di prestazione del servizio.**

Considerato che i soggetti competenti dovrebbero favorire la possibilità di avvalersi di forme di flessibilità riguardo alla possibilità degli operatori di prevedere riduzioni tariffarie anche attraverso convenzioni o abbonamenti con soggetti terzi (imprese, enti, ecc.), si suggerisce di integrare il citato articolo 40 con l’espressa previsione della possibilità, per i titolari di licenza e per i relativi organismi associativi, di stipulare convenzioni o forme di abbonamento con soggetti privati (Punti 50 e 64 delle Linee guida).

II.1.4. Qualità dell'offerta - art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del decreto-legge 201/2011

Ai fini di un miglioramento degli aspetti qualitativi del servizio, è opportuno che il Regolamento stabilisca, secondo quanto previsto dai punti 78-80 delle Linee guida, anche rinviando ad un successivo provvedimento della Giunta comunale, *standard di qualità misurabili, riguardanti il servizio, i veicoli e i conducenti, i cui livelli minimi e i livelli consuntivati sono da rendere pubblici all'interno della Carta della qualità. Ai fini della rilevazione periodica da parte del Comune dei risultati raggiunti, come previsto dal punto 85 delle Linee guida, concorrono le indagini di *customer satisfaction*, opportunamente previste dall'art. 30 del Regolamento che dovrà essere integrato indicandone la periodicità secondo le previsioni del punto 86 delle Linee guida, i cui risultati dovranno confluire all'interno della Carta della qualità.* Le rilevazioni periodiche del livello di qualità del servizio potranno anche costituire la base per il riconoscimento di una quota dell'aggiornamento tariffario (*infra*).

In relazione ai requisiti delle autovetture si invita ad aggiornare ed integrare l'attuale previsione dell'art. 31 relativa, tra l'altro, alle tipologie di alimentazione e alle classi di emissione ammesse, prevedendo anche un limite massimo di anni dall'immatricolazione (ad esempio 10), e la necessità di dotazione del sistema di climatizzazione e di sistemi di pagamento elettronici.

Come indicato nel punto 52 delle Linee guida, il tariffario deve essere redatto in modo da risultare di facile lettura e di immediata comprensione da parte degli utenti. Al riguardo, **è necessario che il Regolamento preveda il seguente contenuto minimo per il tariffario: i) tutte le componenti del sistema tariffario vigente e tutte le tipologie di tariffe determinate dal Comune** (tariffe urbane ed extraurbane, tariffe predeterminate, eventuali tariffe per il servizio taxi collettivo, supplementi, sconti ed esenzioni) – (punto 52 delle Linee guida); ii) **la specificazione dell'eventuale esclusione dei pedaggi di qualsiasi natura (es. autostrada)** (punto 53 delle Linee guida); iii) **il prezzo teorico di una corsa standard per 1 persona priva di bagagli, basata su un tragitto urbano di lunghezza 5 km con 5 minuti di sosta/attesa nel traffico durante il servizio feriali diurno** (punto 54 delle Linee guida); iv) **il logo dell'ente competente, il numero e la data dell'atto di approvazione delle tariffe e, in particolare, i recapiti** (telefono, e-mail, modalità telematiche) **dell'Ufficio al quale inoltrare suggerimenti e/o reclami** (punto 55 delle Linee guida).

In relazione alle modalità di pagamento del servizio da parte degli utenti, l'art. 40, comma 4 del Regolamento prevede che *"I conducenti devono attrezzarsi per accettare il pagamento del servizio tramite carte di credito ed altre eventuali forme di pagamento alternative al contante"*. **Al fine di incrementare l'efficacia della disposizione è necessario l'inserimento tra gli obblighi dei titolari di licenza (art. 24) dell'obbligo di accettazione dei pagamenti con carte di credito ed altre eventuali forme di pagamento alternative rispetto al contante, in conformità alla normativa vigente, nonché l'obbligo di rilascio di apposita ricevuta, ove richiesta, contenente il numero della licenza, la data, il percorso, l'importo corrisposto dall'utente e la firma leggibile dell'operatore.**

Con specifico riferimento all'individuazione delle materie d'esame che l'art. 14 del Regolamento rinvia alla fase di redazione del bando di concorso, l'articolo 37, comma 2, lett. m), punto 4, del d.l. 201/2011 ha previsto, quali fattori atti a migliorare la qualità di offerta del servizio, l'individuazione di criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori, con particolare riguardo alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica

del settore (punto 94 delle Linee guida). Pertanto, **è necessario che il Regolamento preveda che i bandi di selezione dei titolari di licenza contemplino come materia di esame obbligatoria la conoscenza della lingua inglese almeno ad un livello base (già previsto dall'art. 11, comma 1, lett. i) del Regolamento quale requisito per il rilascio della licenza), mentre si invita a valutare l'opportunità di prevedere anche la conoscenza del Regolamento e della normativa di settore, nonché dei luoghi di maggiore interesse turistico, la capacità di gestire le applicazioni di navigazione, la conoscenza delle tecniche di primo soccorso e delle norme comportamentali in caso di incidente.**

II.2 OSSERVAZIONI SULL'ADEGUAMENTO E SULLA TRASPARENZA DELLE TARIFFE

II.2.1. Il sistema tariffario vigente e l'adeguamento proposto

L'art. 40 comma 1 dello schema di Regolamento prevede che *“Le tariffe massime del servizio di taxi, nonché i relativi supplementi, sono fissati con apposita deliberazione della Giunta Comunale, su proposta della Commissione Consultiva Taxi e previa acquisizione di preventivo parere da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai sensi dell'art. 37 commi 2 lett. m) punto 3 del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla L. 22/12/2011, n. 214, e successive modificazioni e integrazioni, in riferimento all'andamento dei costi del servizio e alla variazione del costo della vita rilevato a livello nazionale.”*; il comma 8 dell'articolo del Regolamento sopra citato prevede inoltre che *“L'aggiornamento delle tariffe agli indici Istat, avverrà ogni 5 anni e comunque tenendo conto della necessità di garantire il principio di accessibilità del servizio taxi, e di procedere all'adeguamento in conseguenza di incrementi imprevedibili di particolare entità dei costi del servizio”*.

Il sistema tariffario del Comune è disciplinato attualmente dalla delibera della Giunta comunale n. 65 del 18/02/2008 ed è composto dai seguenti elementi: i) un **diritto fisso** pari a 2,60 euro; ii) una **tariffa urbana al km** pari a 1,00 euro; una **tariffa oraria urbana** pari a 19,20 euro; iii) una **tariffa extraurbana** pari ad 1,70 euro al km; iv) una tariffa minima fino a 800 metri pari ad € 4,60; v) i seguenti **supplementi**: notturno pari a 1,30 euro dalle 22.00 alle 24.00 e pari a 2,60 euro dalle 24.00 alle 6.00; festivo pari a 0,70 euro; ghiaccio, neve o nebbia pari a 0,20 euro per km; bagaglio pari a 0,70 euro a collo; trasporto cani pari a 1,30 euro; passeggeri dopo il terzo pari a 0,70 euro per passeggero; le seguenti **riduzioni**: trasporto persone con disabilità pari a -20%; le seguenti **tariffe predeterminate**: Centro-Stazione FS e viceversa (con partenza da posteggio) pari a 8,00 euro; Centro-Ospedale e viceversa (con partenza da posteggio) pari a 15,00 euro; Stazione FS-Ospedale e viceversa (con partenza da posteggio) pari a 9,00 euro.

Il procedimento di approvazione delle nuove tariffe proposte nell'ambito della richiesta di parere è stato avviato dal Comune alla fine dello scorso anno e a seguito delle richieste avanzate dagli operatori del servizio taxi la Commissione consultiva si è più volte riunita per la definizione delle modifiche tariffarie da proporre. Sulla base della documentazione resa disponibile dall'Amministrazione comunale, la maggior parte degli elementi tariffari è stata aggiornata sulla base dell'indice dei prezzi al consumo per famiglie operai e impiegati (FOI) per il periodo marzo 2008-marzo 2023 pari al 30,3%. Oltre alla rivalutazione di alcuni elementi tariffari, il comune intende apportare modifiche alla struttura tariffaria attraverso l'aggiunta di nuovi elementi o la modifica di quelli esistenti. In particolare, risulterebbero essere stati solo aggiornati all'indice Istat del periodo citato i seguenti elementi tariffari: diritto fisso (pari a 3,40 euro); tariffa urbana al km (pari a 1,30 euro); tariffa urbana oraria (pari a 25,00 euro); tariffa extraurbana (pari a 2,00); Supplementi: festivo (pari a

1,00 euro); bagaglio (pari a 1,00 euro); trasporto animali (pari a 1,30); Tariffe predeterminate: centro-Stazione FS e viceversa (pari a 10,00 euro); centro-Ospedale e viceversa (pari a 20,00 euro); stazione FS-Ospedale e viceversa (pari a 15,00 euro).

Risultano invece modificati i seguenti elementi tariffari:

- tariffa minima fino a 2 km pari a 8,00 euro (sostituisce la precedente tariffa minima fino a 800 mt che era pari a 4,60 euro);
- riduzione per persone con disabilità pari al -30% (aggiorna la precedente riduzione che era pari al -20%);
- supplemento notturno dalle ore 21 alle ore 6 pari a 3,00 euro (sostituisce i due viginti supplementi dalle ore 22 alle ore 24 pari a 1,30 euro e dalle ore 24 alle ore 6 pari a 2,60 euro);
- supplemento ghiaccio, neve o nebbia pari ad una maggiorazione del 25% sulla tariffa finale (sostituisce il vigente omonimo supplemento pari a 0,20 euro al km);
- supplemento per passeggeri dopo il quarto pari ad una maggiorazione del 20% sulla tariffa finale (sostituisce il vigente supplemento dopo il terzo passeggero pari a 0,70 euro a passeggero).

Risultano infine di nuova introduzione i seguenti elementi tariffari:

- riduzione taxi rosa (per donne sole e/o con minori) pari al -30% nella fascia oraria dalle 21.00 alle 4.00;
- tariffa predeterminata "Dal centro e zone limitrofe alle discoteche di Sant'Andrea delle Fratte, Santa Sabina, Ponte San Giovanni, Ponte Valleceppi, Balanzano e viceversa" pari a 30,00 euro;
- tariffa predeterminata "Dal centro e zone limitrofe alle discoteche di Deruta, Ponte Pattoli, Bastia Umbra e viceversa" pari a 40 euro.

II.2.2. La metodologia di determinazione dell'aggiornamento tariffario

I meccanismi di aggiornamento tariffario previsti dalla Linee guida presuppongono una struttura tariffaria rispondente alle indicazioni contenute ai punti da 48 a 59, con particolare riferimento ai principi di orientamento al costo e sostenibilità del prezzo del servizio per l'utenza. Al riguardo, lo schema di Regolamento comunale, al comma 1 dell'articolo 40, opportunamente prevede che le tariffe sono fissate *"in riferimento all'andamento dei costi del servizio e alla variazione del costo della vita rilevato a livello nazionale"*. Tuttavia, non risulta che le attuali tariffe siano state determinate sulla base di tali principi. Nell'ambito delle interlocuzioni avvenute nel corso dell'istruttoria il Comune ha sostenuto che dalle rilevazioni effettuate risulta una prevalenza dell'utenza turistica e quindi un *target* di clienti che, analogamente ai clienti *business*, hanno una "disponibilità a pagare" generalmente più elevata. La deduzione degli uffici comunali, tuttavia, non appare sufficiente per una corretta quantificazione delle tariffe del servizio essendo relativa al solo aspetto della disponibilità a pagare (peraltro rispetto ad una sola tipologia di utenti) e considerata la mancanza di dati sui fattori di costo. Pertanto, **è necessario che il Comune, quanto meno prima dei prossimi adeguamenti successivi a quello proposto, anche sulla base delle innovazioni in corso di introduzione nella disciplina regolamentare, con particolare riferimento al sistema di monitoraggio e all'acquisizione dei dati detenuti dai titolari di licenza e dai relativi organismi associativi, verifichi la rispondenza della struttura tariffaria ai principi delle Linee guida, ivi incluso l'orientamento ai costi di produzione del servizio, e la conformità dei successivi adeguamenti proposti all'effettivo aumento dei predetti costi, fermo restando il principio di accessibilità del servizio da parte delle diverse tipologie di utenti.**

In assenza di approfondimenti sull'effettiva commisurazione delle tariffe all'andamento dei costi di produzione del servizio, come previsto anche dall'art. 40, comma 1 del Regolamento comunale stesso, e di più approfondite analisi sulla disponibilità a pagare degli utenti (considerando le diverse tipologie di utenti e non solo l'eventuale presenza di utenza turistica), la rivalutazione secondo gli indici ISTAT è da considerare come un limite massimo.

A tale riguardo, si osserva che la metodologia di aggiornamento utilizzata dal Comune di Perugia appare conforme, per l'adeguamento di alcuni elementi tariffari, a quanto previsto dal punto 61 delle Linee guida. L'Amministrazione comunale ha infatti adeguato l'importo delle tariffe applicando a quello attuale il coefficiente di rivalutazione ISTAT dell'indice FOI senza tabacchi relativo al periodo marzo 2008-marzo 2023, pari a 30,3%. Tuttavia, per alcuni elementi tariffari si rileva un adeguamento superiore a tale indice. Il supplemento festivo e il supplemento bagaglio, infatti, sono stati ridefiniti da 0,70 a 1,00 euro con una rivalutazione del 42,9% e la tariffa predeterminata "da Stazione FF.SS. a Ospedale e viceversa" è stata ridefinita da 9,00 a 15,00 euro con una rivalutazione del 66,7%. Riguardo ai due supplementi citati il comune ha giustificato l'eccedenza dell'aggiornamento con la necessità di parametrare tali elementi tariffari alla media nazionale. In proposito il Comune ha trasmesso l'elenco dei comuni costituente il campione preso a riferimento composto da 10 capoluoghi di Regione, 7 città con caratteristiche ritenute simili, 6 altre città umbre. Prescindendo da valutazioni sull'adeguatezza del campione selezionato, si ribadisce il principio sopra espresso posto a presidio dell'accessibilità del servizio, circa la necessità che adeguamenti superiori agli indici ISTAT siano corroborati da apposite analisi comprovanti da una parte un incremento superiore dei costi effettivi del servizio e dall'altra la non compromissione del principio di accessibilità del servizio. In proposito, si richiama il principio di cui al punto 62 delle Linee guida, il quale prevede che *"i supplementi siano limitati nel numero, correlati ad un oggettivo aumento di costi o ad un maggiore livello di prestazione del servizio"*. **Si ritiene che l'argomentazione del Comune non sia sufficiente a giustificare tali incrementi, rendendo, conseguentemente, necessario il riallineamento dell'adeguamento degli elementi tariffari citati all'indice ISTAT di periodo.** Riguardo alla tariffa predeterminata "da Stazione FF.SS. a Ospedale e viceversa" il Comune ha fornito le simulazioni effettuate in diverse fasce orarie (di punta e di morbida) e giorni della settimana (festivi/feriali), così come previsto dal punto 67 delle Linee guida, che conferma la congruità dell'adeguamento tariffario proposto.

II.2.3. Gli elementi tariffari modificati

Per le modifiche che si intendono apportare alla struttura tariffaria, che vedono l'accorpamento di alcuni supplementi e la rimodulazione di altri, non è possibile operare un confronto diretto tra i nuovi elementi e quelli vigenti al fine di verificare l'entità dell'incremento. Per tale ragione per ciascuna delle modifiche apportate sono state effettuate simulazioni *on desk* al fine di valutare la ragionevolezza della quantificazione dei nuovi elementi tariffari.

Supplemento notturno

Il Comune intende modificare il vigente supplemento notturno che prevede due fasce orarie con due diversi importi (dalle ore 22.00 alle ore 24.00 pari a 1,30 euro per corsa e dalle ore 24.00 alle ore 6.00 pari a 2,60 euro per corsa) sostituendolo con un supplemento che prevede un'unica fascia oraria, la cui estensione risulta ampliata di un'ora rispetto alla somma delle fasce orarie previste in precedenza, con un unico importo (dalle

ore 21.00 alle ore 6.00 pari a 3,00 euro per corsa). Si rileva, in questo caso, che l'aggravio risulta essere sensibilmente maggiore per l'utenza della fascia oraria dalle ore 21.00 alle 24.00 nella quale, peraltro, risulta essere servita la maggior parte dell'utenza notturna¹. **È necessario, pertanto, che l'ammontare del supplemento, qualora lo si voglia mantenere unico per l'intera fascia notturna, sia rimodulato tenendo conto soprattutto dell'aggravio che comporta per l'utenza della prima fascia (dalle ore 21.00 alle ore 24.00). In alternativa, potrebbe essere confermata la precedente suddivisione in due diverse fasce rivalutando gli importi vigenti all'indicatore ISTAT di periodo.**

Supplemento neve, ghiaccio, nebbia

Il Comune prevede l'introduzione di un nuovo supplemento del 25% sul prezzo finale della corsa che sostituisce il corrispondente supplemento chilometrico di 0,20 euro attualmente previsto. Confrontando l'ammontare del supplemento calcolato secondo il nuovo sistema rispetto al vigente sistema (considerando per entrambi la rivalutazione ISTAT) con riferimento alla corsa standard², l'incremento appare significativamente superiore rispetto all'applicazione del vigente sistema. Inoltre, occorre considerare che nella corsa standard non sono presenti altri supplementi e, pertanto, l'eventuale presenza di tali elementi (supplemento festivo, notturno, bagaglio, animali ecc.) nel caso delle corse erogate renderebbe ancor più rilevante la differenza fra il nuovo e il precedente importo (che essendo un incremento chilometrico non veniva influenzato dagli altri supplementi). **Pertanto, si suggerisce al Comune di riconsiderare la percentuale del nuovo supplemento fissandone la quota in maniera più bilanciata.**

Supplemento passeggeri dopo il 4° passeggero

Il Comune intende modificare il supplemento passeggeri che, nella nuova formulazione, scatterebbe dal 5° passeggero. L'importo del supplemento non è più derivante da un valore fisso a persona ma da una percentuale da applicare al prezzo finale della corsa, prescindendo dal numero dei passeggeri aggiuntivi. Dalle simulazioni effettuate dagli Uffici dell'Autorità la nuova versione del supplemento è più onerosa nel caso di 5 o 6 utenti rispetto al precedente sistema ma più vantaggiosa nel caso di ulteriori passeggeri. Inoltre, scatterebbe dal 5° passeggero in poi e non più dal 4° come in precedenza. Pertanto, non si ravvedono criticità rispetto alla rimodulazione di tale elemento tariffario.

Riduzione tariffarie

Si accolgono favorevolmente l'incremento della riduzione tariffaria per il trasporto disabili, rimodulata dal -20% al -30%, e l'introduzione della nuova riduzione "taxi rosa" pari al -30% per le donne sole o con minori nella fascia oraria dalle ore 21.00 alle ore 4.00.

Le agevolazioni e gli sconti citati, infatti, consentono di ampliare la possibilità di accedere al servizio da parte di determinate tipologie di utenti e rispondono pienamente ai principi che regolano i servizi pubblici. **In proposito le Linee guida al punto 63 elencano ulteriori tipologie di riduzioni che il Comune potrebbe valutare di introdurre al fine di rendere il servizio ancora più accessibile.**

¹ Dai dati di monitoraggio trasmessi risulta, infatti, che nella fascia oraria dalle ore 20 alle ore 24 si colloca il 18% dell'utenza totale, mentre nella fascia dalle ore 24 alle ore 4:30 si colloca solo il 2% dell'utenza.

² Corsa standard: corsa per 1 persona priva di bagagli, basata su un tragitto urbano di lunghezza 5 km con 5 minuti di sosta/attesa nel traffico durante il servizio feriale diurno (punto 54 delle Linee guida)

II.2.4. Tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti

Il nuovo tariffario prevede cinque tariffe predeterminate, di cui due di nuova introduzione e due derivanti dalla modifica di tariffe già esistenti. La previsione di tariffe predeterminate è da accogliere favorevolmente costituendo per l'utente un chiaro elemento di trasparenza, essendo caratterizzate da un costo prestabilito, onnicomprensivo e invariabile per determinati percorsi, che garantisce una maggiore trasparenza del costo del servizio e rappresenta, pertanto, un elemento di maggior tutela del passeggero.

Le tariffe "Centro – Ospedale e viceversa" e "Stazione FFSS – Ospedale e viceversa" sono state trasformate in tariffe massime garantite. L'applicazione di tali tariffe prevede che il tassametro dovrà sempre essere attivato all'inizio della corsa e il prezzo della corsa sarà il minore tra quello derivante dal tassametro e la tariffa massima (punto 65 delle Linee guida).

Il Comune ha effettuato specifiche simulazioni al fine di adeguare le tariffe esistenti e definire quelle di nuova introduzione su diverse fasce orarie (di punta e di morbida) e giorni della settimana (festivi/feriali), così come previsto dal punto 67 delle Linee guida, che hanno confermato la congruità dei relativi importi.

II.2.5. Tariffario

Riguardo al tariffario, sono già state fornite indicazioni circa la necessità che un'apposita norma regolamentare ne preveda il contenuto obbligatorio conforme alle Linee guida (*supra* § II.1.4).

Riguardo alla chiarezza delle informazioni contenute nel tariffario, con specifico riferimento alle componenti tariffarie stabilite dal Comune, si forniscono di seguito ulteriori indicazioni al fine di rendere più agevole la comprensione del sistema tariffario da parte degli utenti.

Riguardo al supplemento per passeggeri oltre il 4° è necessario che sia precisato che la maggiorazione del 20% sul prezzo finale della corsa è da intendersi "a corsa" e non a passeggero.

Inoltre, considerata l'introduzione delle tariffe massime garantite e la novità che essa costituisce per l'utenza, **è necessario che tali tariffe siano indicate distinguendole chiaramente dalle tariffe predeterminate fisse, precisando, mediante una nota ben visibile, le modalità operative ovvero che tali tariffe si applicano a tassametro acceso e che il prezzo dovuto dall'utente sarà il minore tra la tariffa massima garantita e l'importo risultante a tassametro a fine corsa.**

Infine, è necessario che i limiti di operatività delle tariffe applicabili a determinate zone siano chiaramente illustrati nel tariffario, anche ricorrendo, per maggior chiarezza, a mappe nelle quali siano evidenziate le zone di applicabilità delle varie tariffe di tale tipologia.

Riguardo alle modalità di pubblicizzazione delle tariffe, si segnala la necessità che le informazioni sul servizio taxi fornite dal sito istituzionale del Comune siano rese maggiormente fruibili all'utente medio. Occorre a tal fine prevedere un'area dedicata al servizio secondo le indicazioni di cui al punto 42 delle Linee guida, in cui sia presente una specifica sezione dedicata agli utenti dove saranno pubblicate solo le informazioni essenziali di interesse dell'utenza ed in particolare il Regolamento del servizio, l'ultimo tariffario approvato (nel formato reso disponibile anche all'interno delle vetture) e i recapiti dei canali mediati i quali è possibile presentare reclami. Si suggerisce, inoltre, con la finalità di consentire agli utenti di stimare, con un accettabile grado di approssimazione, la spesa di una corsa taxi, **che nella sezione dedicata**

all'utenza sia pubblicata la spesa media (anche come intervallo di variazione) relativa a corse taxi per collegamenti tra punti strategici (ad esempio, tragitti tra stazioni e ospedali, tra aeroporto e stazioni, tra centro storico e centro fieristico), non già oggetto di tariffe predeterminate o massime garantite, che potranno costituire parametri di riferimento per gli utenti, utilizzabili per acquisire un'indicazione di massima della presunta spesa del servizio (si invita in proposito a prendere visione di quanto previsto dal Punto 58 delle Linee Guida). È opportuno, infine, che, una volta rese disponibili le informazioni citate sul sito istituzionale, l'indirizzo della pagina web del sito dedicata agli utenti sia indicato anche nei tariffari a bordo delle vetture e affissi nelle aree di maggior utilizzo del servizio, eventualmente anche mediante la creazione di un QR code scansionabile.

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, è trasmesso al Comune di Perugia e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

Torino, 28 settembre 2023

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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