

Parere alla Città di Imperia sul bando di concorso per il rilascio di 12 licenze taxi e sul Regolamento comunale per il trasporto di persone mediante servizi pubblici non di linea, 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 9 novembre 2023

premesse che:

- ha ricevuto dalla Città di Imperia (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 52199 del 24/07/2023 (acquisita al prot. ART n. 31895/2023 in pari data), la richiesta 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, con riferimento all’incremento del contingente di 12 unità, unitamente al relativo schema di bando di concorso, e alla modifica del Regolamento comunale per il trasporto di persone mediante servizi pubblici non di linea (di seguito: schema di Regolamento);
- successivamente alla richiesta di parere è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale la Città di Imperia ha ulteriormente integrato la documentazione prodotta, con nota del 23/08/2023 (acquisita al prot. ART n. 37882/2023), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 04/08/2023 (prot. ART n. 35067/2023). La fase interlocutoria ha riguardato principalmente i seguenti aspetti:
 - o la stima dei coefficienti di regressione;
 - o la scelta della numerosità del campione di Comuni considerati nel *benchmark*;
 - o informazioni in merito al numero di licenze per veicoli appositamente attrezzati per PMR;
 - o il funzionamento della piattaforma che consente la gestione delle chiamate al servizio taxi;
- a seguito della ricezione di un’istanza di annullamento in autotutela della delibera di Giunta comunale n. 199/2023, nonché di “[i]ntervento” ex art. 9 L. 241/1990 sulla richiesta di parere” (prot. ART n. 44956/2023 del 18/09/2023), trasmessa, tramite proprio legale, da titolari di licenze taxi all’Amministrazione comunale imperiese e agli Uffici dell’Autorità, con nota del 19/09/2023 (prot. ART n. 45562/2023) sono stati richiesti chiarimenti sulle doglianze degli istanti all’Amministrazione comunale che ha fornito riscontro con nota del 6/10/2023 (acquisita al prot. ART n. 52573/2023); di tali interlocuzioni si è tenuto conto nel presente parere (infra);

esaminati lo schema di bando di concorso e lo schema di Regolamento, nonché la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni unitariamente sull’incremento del contingente (e sul relativo schema di bando di concorso) e sull’aggiornamento del Regolamento medesimo.

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.

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 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 [...]”. In particolare, la lett. b) del medesimo articolo 6 consente agli enti competenti di bandire concorsi straordinari, ove la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal comune ad assicurare un livello di offerta adeguato, per il rilascio di nuove licenze ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della citata legge n. 21 del 1992.

Inoltre, 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 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’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), 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 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 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 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 acquisita, l'Autorità esprime le proprie osservazioni sulla metodologia utilizzata per la stima dell'incremento delle licenze taxi in 12 unità, unitamente al relativo schema di bando di concorso, oltre allo schema di Regolamento, finalizzate a migliorare la qualità e l'efficacia del servizio 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.

L'Autorità esprime di seguito le proprie osservazioni suddivise 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. qualità di offerta del servizio.

Nella successiva sezione riferita al contingente sono riportate le valutazioni dell'Autorità sulla metodologia utilizzata dal Comune per determinare il fabbisogno aggiuntivo di licenze taxi. Si precisa, in proposito, che si

è tenuto conto di quanto emerso nel corso delle interlocuzioni citate in premessa con l'amministrazione comunale e con i titolari di licenza che hanno presentato un'istanza di annullamento in autotutela della delibera di Giunta 199/2023 del 22 giugno 2023, contestandone i presupposti riguardo a:

- l'errata quantificazione delle chiamate inevase, dato che gli istanti sostengono essere stato utilizzato dagli uffici comunali per giustificare l'incremento del contingente proposto;
- la mancata partecipazione al procedimento di tutti i titolari di licenza in spregio alle garanzie partecipative di cui all'art. 7, comma 1, della legge 241/1990 nonché alle previsioni dell'art. 4 della legge 21/1992 sull'istituzione e consultazione della Commissione consultiva del servizio taxi.

Riguardo al primo punto, sono stati richiesti al Comune chiarimenti sui dati raccolti ed in particolare su quali tipologie di dati siano state utilizzate per costruire l'indicatore delle corse inevase, anche alla luce di quanto evidenziato nell'istanza trasmessa, tramite il proprio legale, dai titolari di licenza. Il Comune ha riscontrato la richiesta trasmettendo una nota del gestore del sistema automatico delle chiamate al numero unico o delle richieste di servizio a mezzo app (Biesse Telecom S.r.l.), nella quale si conferma che il dato relativo al "totale chiamate telefoniche" per ciascuna fascia oraria contiene tutte le chiamate ricevute sulla numerazione del radiotaxi, anche provenienti dal medesimo numero di telefono a intervalli temporali brevi (riconducibili a ripetuti tentativi di ricevere risposta da parte del medesimo utente e quindi correlate ad un'unica richiesta di servizio taxi) nonché chiamate di richiesta informazioni; il dato "chiamate ok" è riferito alle "*chiamate telefoniche per le quali vi è stata conversazione tra utente e tassista*"; il dato "chiamate not ok" è riferito alle chiamate telefoniche per le quali non vi è stata risposta da parte dei tassisti ovvero i casi in cui, a fronte di una chiamata, l'utente non è stato messo in comunicazione con i tassisti per indisponibilità di taxi o mancata accettazione della chiamata. I chiarimenti forniti non consentono di accertare l'attendibilità del dato relativo alle chiamate inevase che, se rilevate correttamente, ai sensi delle Linee guida di cui alla delibera 46/2022 dovrebbe comprendere le "*corse inevase per indisponibilità del servizio (assenza vettura adibita trasporto PMR, assenza servizio nei tempi richiesti dall'utente, rifiuto del tassista, assenza servizio per sciopero, o altre cause)*". Tuttavia, si evidenzia come l'Amministrazione, pur avendo considerato il dato delle chiamate inevase quale "rivelatore" di una carenza di offerta di servizio taxi rispetto alla domanda, non lo ha inserito nel modello di regressione lineare multipla impiegato per pervenire alla quantificazione delle licenze necessarie a soddisfare la domanda complessiva di servizio taxi, utilizzando a tal fine altri dati rappresentativi della domanda di spostamenti (popolazione residente, utenza turistica, servizi ferroviari sulla stazione di Imperia), sui quali non emergono criticità, calibrando i coefficienti di regressione sulla base dei dati relativi agli altri capoluoghi liguri (La Spezia e Savona), esclusa Genova per la diversa dimensione demografica.

Infatti, il Comune ha utilizzato le chiamate inevase, come rilevate dal sistema attualmente implementato (*supra*), esclusivamente per ottenere una prima stima di un potenziale *range* di licenze necessarie a soddisfare la domanda inevasa – ottenendo un intervallo piuttosto ampio da un minimo di 27 a un massimo di 68 licenze complessive.

Pertanto, in esito all'applicazione del modello di regressione lineare, il Comune ha ottenuto un risultato in termini di licenze necessarie per soddisfare la domanda non correlato al dato delle chiamate inevase rilevato. Considerato che le valutazioni espresse nel presente parere sulla quantificazione delle licenze da rilasciare sono riferite all'applicazione della metodologia basata sul modello di regressione lineare, l'eventuale inesattezza del dato delle chiamate inevase contestato non influenza l'esito cui è pervenuto il Comune, né le osservazioni sulla metodologia illustrate di seguito.

Riguardo al secondo punto, l'Amministrazione comunale, in riscontro alla richiesta di chiarimenti trasmessa dall'Autorità, ha elencato le convocazioni delle associazioni di categoria precisando che in tali occasioni *“è stato più volte evidenziato sia agli operatori taxi sia ai rappresentanti delle loro associazioni di categoria, che l'Amministrazione avrebbe tentato di risolvere le criticità relative allo svolgimento del servizio pubblico di piazza dapprima con l'inserimento di una turnazione obbligatoria elaborata sulla base della rotazione delle licenze attualmente disponibili in organico, riservandosi, solo in caso di insuccesso, di avviare la procedura finalizzata all'eventuale aumento delle licenze rispetto a quelle attualmente previste in organico”*. Non risulta, tuttavia, che vi sia stata una convocazione della Commissione consultiva taxi né che essa sia stata effettivamente istituita. Infatti, l'art. 13 del Regolamento rinvia, per l'istituzione dell'organo consultivo, ad un successivo provvedimento. Il punto, peraltro, era già stato oggetto di esame nel precedente Parere n. 1 del 17 gennaio 2019, rilasciato dall'Autorità al Comune di Imperia nel quale si osservava: *“Riguardo alle tematiche organizzative, si evidenzia come il confronto fra amministrazione, organizzazioni di categorie ed utenti all'interno di una commissione consultiva, attualmente non presente, potrebbe favorire l'efficienza e l'efficacia del servizio. Il Comune ha anche evidenziato che le modifiche inerenti ogni aspetto dell'Autoservizio Pubblico non di linea sono di norma concordate con le Associazioni di Categoria maggiormente rappresentative (CNA e Confartigianato), senza evidenziare analoghe modalità di confronto con gli utenti e le loro associazioni”*.

Anche le Linee guida dell'Autorità, approvate in data successiva al parere citato, richiamano diffusamente la necessità di svolgere delle consultazioni in relazione alle decisioni che il soggetto competente deve assumere sulla determinazione del contingente (punto 4), sulla definizione delle tariffe (punto 51), sull'individuazione dei fattori di qualità da monitorare (punto 79). In particolare, per quanto qui di interesse, il punto 4 delle Linee guida prevede che *“L'istruttoria per l'individuazione del fabbisogno taxi prende avvio da un'apposita consultazione (attraverso, ad esempio, la raccolta di osservazioni, audizioni, tavoli tecnici, etc.) e/o nell'ambito degli ordinari strumenti di partecipazione utilizzati dal SC, anche ai fini della redazione di documenti di programmazione (inclusi i PUMS); devono essere consultate tutte le parti interessate, quali: operatori taxi, imprese titolari di sistemi di intermediazione tra domanda e offerta di servizio taxi anche a mezzo piattaforme digitali, associazioni ambientaliste, dei consumatori e dei cittadini, anche a livello locale. Le associazioni dei consumatori e i singoli utenti interessati sono inoltre da coinvolgere ai sensi dell'articolo 4, comma 4, della legge quadro e analogamente a quanto previsto dall'articolo 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007 n. 244 (cfr. anche Parte III, punto 50), anche ai fini dell'identificazione dei costi e dei benefici derivanti dall'adeguamento del contingente”*.

L'istituzione della Commissione consultiva, pertanto, consentirebbe di disporre di un organismo nell'ambito del quale possano essere rappresentati tutti i soggetti interessati alla gestione/fruizione del servizio taxi. Infatti, la composizione della Commissione deve essere opportunamente bilanciata prevedendo sia la presenza di rappresentanti dell'Amministrazione, sia la presenza dei rappresentanti di categoria, sia la presenza dei rappresentanti degli utenti, in modo che il contributo fornito dalla stessa scaturisca dal contemperamento dei diversi interessi coinvolti.

Per tali ragioni, richiamando quanto già espresso nel citato parere del 2019, è necessario che prima dell'adozione dell'atto definitivo l'Amministrazione acquisisca il parere della Commissione consultiva (ove istituita) o comunque, nelle more della istituzione della stessa, riunisca quanto prima le rappresentanze degli utenti e le associazioni di categoria degli esercenti il servizio taxi al fine di acquisire dai soggetti interessati osservazioni da valutare nell'ambito dell'assunzione del provvedimento definitivo.

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

L'art. 7 dello schema di Regolamento prevede, al punto 5) che *“il numero delle licenze/autorizzazioni, di cui al fabbisogno teorico del servizio taxi e del noleggio con conducente sarà tenuto aggiornato dal Dirigente Competente ai sensi dell'art. 5, comma 1, della Legge Quadro, tenuto conto dei parametri di cui all'art. 18 della Legge Regionale n. 25/2007, mediante propria determinazione da adottarsi con cadenza quadriennale, entro il mese di aprile; conformemente alle disposizioni contenute in tale Legge l'Amministrazione sviluppa una metodologia che oltre a basarsi sulle variabili socio-economico-territoriali stima, altresì, il numero complessivo delle licenze in funzione del numero di veicoli per fascia oraria necessari a soddisfare la domanda di spostamento, acquisendo i dati necessari all'elaborazione mediante la piattaforma informatica e alle risultanze del “customer satisfaction” istituito nel sito istituzionale del Comune di Imperia in un'apposita pagina Web denominata “Trasporto Pubblico Locale”.*

Il medesimo articolo, al successivo punto 6 specifica che la metodologia descritta al richiamato punto 5) *“potrà essere applicata a partire dal 2024 in quanto la possibilità di entrare in possesso di dati specifici, a titolo esemplificativo e non esaustivo “numero dei veicoli per fascia oraria”, potrà concretizzarsi solo a seguito dell'acquisizione di tali parametri nel tempo”* e pertanto fino al 31 dicembre 2023 individua come *“unico parametro certo per il calcolo del contingente numerico riferito alle licenze/autorizzazioni [...]quello del rapporto tra numero di licenza/autorizzazione e numero degli abitanti indicizzato all'indicatore 10.000”.*

Al fine di definire la metodologia per individuare il numero di licenze taxi, il Comune richiama l'art. 18 della legge regionale n. 25/2007, in base al quale *“I comuni determinano il numero delle licenze e delle autorizzazioni [...] definendo una metodologia di calcolo del fabbisogno di tali servizi, che tenga conto di variabili socio-economico-territoriali, tra le quali comprendere: a) le licenze e le autorizzazioni già operanti; b) l'offerta relativa alle altre modalità di trasporto pubblico di linea e non di linea; c) la popolazione e la sua distribuzione sul territorio; d) le attività produttive; e) i servizi socio-sanitari; f) i servizi scolastici, sportivi, culturali e ricreativi; g) l'offerta e le presenze turistiche”;* inoltre, il Comune tiene conto di quanto previsto dalle Linee guida, precisando che la popolazione residente è inferiore a 100.000 abitanti¹ ed effettuando conseguentemente un'analisi semplificata (punto 3 delle Linee guida).

In particolare, gli esiti di tale analisi sono illustrati nella *“relazione concernente le condizioni socio-economico-territoriali per la rideterminazione del contingente di veicoli da adibire a servizio taxi”*, nella quale il Comune ha focalizzato l'attenzione su specifici aspetti, applicando anche il metodo comparativo, evidenziando le ragioni sottese alla necessità di aumentare il numero di licenze, con particolare riferimento a:

- a) l'attuale dotazione del servizio taxi e la relativa capacità di risposta alle richieste degli utenti, da cui emergono esigenze di miglioramento del servizio taxi;
- b) gli effetti sulla domanda di servizi taxi dovuti alle modifiche dei servizi di trasporto di linea, in particolare a seguito dell'attivazione della nuova stazione ferroviaria di Imperia e di quella della vicina Diano;
- c) la dinamica demografica, i flussi turistici, le attività e le strutture sociosanitarie/educative/culturali/sportive/ricreative che possono esprimere una domanda di servizi taxi.

¹ Il Comune di Imperia ha una popolazione residente al 1/01/2023 di 42.060 abitanti.

In primo luogo, il Comune rappresenta che attualmente l'offerta di servizi taxi prevede 16 licenze, oltre a 8 autorizzazioni NCC. Sono presenti diverse aree di stazionamento, distribuite sul territorio comunale che possono essere integrate da posteggi provvisori appositamente istituiti in occasione di manifestazioni o altri avvenimenti. Il servizio è organizzato con turni che garantiscono la copertura del servizio in orario diurno, mentre in fascia notturna il servizio è coperto da almeno due operatori nella fascia 19.00-24.00 e da almeno un operatore dalle 24.00 alle 8.00; inoltre, nelle stagioni primaverile ed estiva la turnazione notturna è garantita da almeno due operatori dalle 20.00 alle 8.00. Per accedere al servizio gli utenti possono recarsi presso le aree di stazionamento, richiedere al tassista in transito, prenotare telefonicamente o tramite app: in particolare, le prenotazioni effettuate tramite numero unico e app sono gestite con un'apposita piattaforma informatica tramite la quale, peraltro, il Comune dispone di dati utili relativi al servizio taxi, quali il numero di corse richieste, evase e inevase nel periodo marzo-giugno 2023 disaggregati per fascia oraria.

Dall'analisi di tali dati emerge un livello medio di evasione delle richieste pari a 34%, con un livello massimo pari al 60% nella fascia oraria mattutina, da cui deriva un grado di mancato soddisfacimento delle richieste in media pari al 66%, che risulta minimo (circa pari al 40%) nella fascia mattutina e oltre il 70% nella fascia serale-notturna. Sulla base di tali evidenze, il Comune ha stimato che il numero di licenze taxi necessario a soddisfare la domanda inevasa sarebbe compreso tra 27 e 43 unità, richiedendo, rispetto alla situazione attuale, un incremento da un minimo di 11 a un massimo di 27 unità. Inoltre, l'Ente evidenzia che attualmente non sono previste nel contingente auto attrezzate adeguatamente per trasportare persone con gravi disabilità e che nell'incremento del contingente tale aspetto debba essere considerato prevedendo una licenza aggiuntiva per garantire almeno un veicolo con caratteristiche specifiche. Il Comune ritiene che le criticità riscontrate non possano essere risolte tramite strumenti di flessibilità nell'organizzazione del servizio, in quanto riconducibili a una non corrispondenza strutturale tra l'offerta di taxi disponibile e la domanda di servizi, richiedendo un incremento delle licenze taxi, tenendo conto altresì che i dati disponibili non rappresentano il periodo di picco di luglio-agosto nel quale la richiesta di servizi potrebbe risultare superiore.

Rilevata l'esigenza di un incremento di licenze taxi in esito alle richieste di servizio inevase, il Comune ha provveduto ad analizzare la situazione di contesto, evidenziando gli effetti delle modifiche sui servizi di trasporto di linea ferroviari e, conseguentemente del TPL. A tal proposito, rileva come il Comune di Imperia dal 2016 sia servito da una nuova stazione ferroviaria collocata in un'area "periferica"², in sostituzione delle due stazioni storiche di Oneglia e Porto Maurizio, collocate rispettivamente nei nuclei urbani originari dal cui accorpamento amministrativo è stata istituito il comune capoluogo. Sebbene, a tendere, il raddoppio della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, in conseguenza del quale la stazione di Imperia e quella della limitrofa Diano sono state ricollocate verso l'entroterra, migliorerà il servizio ferroviario con una riduzione dei tempi di percorrenza, nella situazione contingente ha causato *"un aggravamento del bisogno di mobilità da e per la nuova stazione ferroviaria"* di Imperia, soddisfatto solo parzialmente dai servizi di TPL con autobus effettuati da Riviera Trasporti S.p.A., anche tramite l'inserimento di un'apposita linea di collegamento con la nuova stazione ferroviaria e di un servizio navetta, caratterizzati però da una frequenza limitata. Complessivamente nel periodo estivo servono la stazione di Imperia circa 83 treni passeggeri al giorno e il Comune ritiene che, in considerazione dei migliori collegamenti, alcuni utenti diretti a Diano preferiscano utilizzare la stazione di Imperia in luogo della nuova stazione di Diano, contribuendo a incrementare la domanda di servizio taxi, sebbene su tale aspetto non siano disponibili dati quantitativi.

² La nuova stazione di Imperia è situata in Via Argine Destro, n. 283.

L'Ente ha altresì analizzato la dinamica demografica e i flussi turistici, rilevando una popolazione residente pari a 42.060 abitanti³ e 72.957 arrivi e 221.264 presenze di turisti nelle strutture ricettive nel 2022⁴, recuperando la contrazione registrata nel periodo pandemico (69.364 arrivi e 210.227 presenze nel 2019). Inoltre, nelle proprie valutazioni il Comune considera altresì le c.d. "seconde case" che risulterebbero pari a 13.033 unità⁵ e che determinerebbero pertanto una quota rilevante di presenze oltre quelle delle strutture ricettive. Infine, sono state considerate le attività e strutture sociosanitarie, educative, culturali, sportive e ricreative presenti nel territorio comunale che possono generare una domanda di servizi taxi, individuando in particolare il Palasalute e il Polo Universitario.

Sulla base dei dati raccolti e degli elementi considerati ai fini dell'analisi, il Comune di Imperia ha individuato una specifica metodologia per determinare il numero di licenze taxi necessario basata su un modello di regressione lineare multipla, nel quale sono state assunte come variabili indipendenti la dimensione demografica (popolazione residente/10.000), l'intensità dei movimenti turistici nelle strutture ricettive (presenze turistiche/100.000), l'intensità dei movimenti turistici nelle seconde case (numero di seconde case/5.000), i servizi ferroviari della nuova stazione di Imperia (numero quotidiano di treni passeggeri in partenza, arrivo o transito/100). I coefficienti del modello di regressione lineare sono stati individuati tramite un approccio semplificato, come indicato dal Comune stesso a seguito di specifica richiesta degli Uffici sul punto⁶, *"mediando i coefficienti individuati con un processo iterativo, riferiti alle due realtà comparabili [ndr: Comune di Savona e Città della Spezia] individuate e tali da esprimere il corrispondente numero di licenze taxi in funzione delle variabili esplicative accolte"*.

Assumendo i coefficienti medi così ottenuti, il modello di calcolo applicato alla Città di Imperia ha restituito un numero di licenze pari a 27⁷, cui il Comune ritiene opportuno aggiungere una ulteriore licenza con veicolo adeguatamente attrezzato per il trasporto di utenti con gravi disabilità motorie, determinando la necessità di rilasciare 12 licenze aggiuntive (di cui almeno una con veicoli adeguati per le PMR) rispetto al contingente attuale; coerentemente nello schema di bando sono previste 2 licenze con veicoli adeguati.

Occorre precisare che, come chiarito dal Comune in apposito riscontro⁸, è stata svolta altresì la stima statistica dei coefficienti del modello di regressione, nonostante la nota limitata significatività statistica dei risultati in considerazione dell'esiguità numerica del campione utilizzato, ottenendo in esito all'applicazione del modello così calibrato il medesimo risultato di 27 licenze per il Comune di Imperia.

Successivamente, reperiti i dati delle variabili indipendenti anche per altri comuni liguri, il modello di regressione è stato applicato considerando un campione composto da 7 comuni (Imperia, Savona, La Spezia, Sanremo, Ventimiglia, Chiavari e Rapallo) e un campione comprendente 12 comuni (oltre a quelli già citati, anche Alassio, Albenga, Finale Ligure, Loano e Lavagna), come indicato dal Comune nel riscontro⁹ alla richiesta di integrazioni degli Uffici dell'Autorità. Con riferimento al campione di 7 comuni, si ottiene un contingente taxi pari a 26 licenze in linea con quello calcolato con la prima applicazione (2 comuni), stimando coefficienti

³ La popolazione residente del Comune di Imperia al 1/01/2023 è stata ricavata sulla base dei dati Istat.

⁴ Dati ISTAT e dell'Osservatorio turistico della Regione Liguria.

⁵ Dati Istituto nazionale ricerche turistiche (ISNART).

⁶ Nota di richiesta informazioni di cui al prot. ART n. 35067/2023.

⁷ Il risultato di 27,3 è stato arrotondato per difetto.

⁸ Nota prot. ART n. 37882 del 23/08/2023.

⁹ Nota prot. ART n. 37882 del 23/08/2023.

di regressione lievemente diversi da quelli originariamente impiegati, mentre con il campione più ampio si ottiene un contingente di 30 unità per la città di Imperia.

Infine, per supportare maggiormente il risultato ottenuto del contingente da 27 licenze per la Città di Imperia – che, come il Comune evidenzia, *“risulta coerente, pur collocandosi nella fascia inferiore, con quello precedentemente determinato tenendo conto dell’attuale domanda inevasa [...]”* – è stata effettuata un’analisi comparativa utilizzando gli 11 comuni liguri sopra richiamati, caratterizzati da popolazione superiore a 10.000 abitanti e vocazione turistica marittima e/o culturale sulla base della classificazione ISTAT, escludendo il comune di Genova per la dimensione demografica. Ai fini del confronto è stato utilizzato l’indicatore calcolato come rapporto tra numero di abitanti e numero di licenze taxi, ottenendo un dato medio pari a circa 1.467,5: l’indicatore calcolato per la Città di Imperia risulta pari a circa 2.628,8 nella situazione attuale (16 licenze) e pari a circa 1.502,1 nello scenario futuro (28 licenze), maggiormente in linea con il valore medio del campione considerato.

Alla luce di quanto rappresentato, si valuta favorevolmente la metodologia, seppur semplificata stante la dimensione del Comune di Imperia, adottata per la rideterminazione del contingente: la Città di Imperia, infatti, in linea con quanto disciplinato dalle Linee guida, ha analizzato fattori di domanda e di offerta, considerando la popolazione residente e l’intensità dei flussi turistici, nonché tenendo conto dei servizi svolti con altre modalità di trasporto (servizi ferroviari e di TPL). Inoltre, ha considerato il dato attualmente disponibile per le richieste di servizio inevase, rilevate tramite apposita piattaforma informatica che gestisce le chiamate ricevute tramite numero unico e *app*, come indicativo di una carenza dell’offerta di servizi, pur non utilizzandolo direttamente nel modello impiegato per la stima definitiva del contingente.

Oltre ad applicare il modello di regressione lineare individuato e stimarne i coefficienti, il Comune ha altresì confrontato la Città di Imperia con il campione di comuni liguri individuato rispetto ad un apposito indicatore che tiene conto del numero di licenze disponibili e della popolazione, sostenendo ulteriormente i risultati ottenuti con l’applicazione del modello.

Pertanto, si ritiene di esprimere valutazione favorevole al rilascio di 12 licenze per l’esercizio del servizio taxi e di prevedere, in tale ambito, 2 licenze per l’esercizio del servizio taxi mediante veicoli appositamente attrezzati al trasporto delle PMR, in linea con i principi espressi dall’Autorità nell’ambito dell’attività consultiva in relazione alla necessità di assicurare l’accessibilità del servizio alle persone con ridotta mobilità. Tale previsione, infatti, consente di raggiungere un indice di copertura di veicoli appositamente attrezzati sul totale dei veicoli destinati al servizio taxi pari al 7% (punto 25 delle Linee guida). Al riguardo, è necessario monitorare le richieste di servizio taxi da parte dell’utenza PMR, in particolare quelle inevase, al fine di poter valutare un ampliamento dei veicoli attrezzati qualora necessario.

Inoltre, è necessario che il Comune provveda a risolvere le criticità emerse nella rilevazione delle richieste invase, considerata la rilevanza del dato, qualora correttamente rilevato, per monitorare costantemente l’adeguatezza del contingente, ridefinito con la metodologia sopra descritta, e dell’assetto organizzativo del servizio taxi. A tal fine **occorre che i dati rilevati dal sistema automatico riportino il numero di richieste del servizio totali, evase ed inevase, accorpando le singole chiamate ricevute dal medesimo utente distanziate da brevi intervalli temporali l’una dall’altra, classificandole come un’unica “richiesta evasa”** nel caso in cui, a seguito di una serie ravvicinata di chiamate, il servizio sia effettuato, **oppure come un’unica “richiesta inevasa”** se il servizio non è stato, infine, effettuato. Nel caso di chiamate multiple dal medesimo utente classificate come “richiesta evasa” **occorrerà rilevare anche il tempo intercorrente tra la prima e l’ultima**

chiamata e, ove possibile, tra la prima chiamata e l'ora di inizio della corsa, che dovranno costituire ulteriori indicatori da affiancare a quello delle richieste inevase ai fini di un più efficace monitoraggio del servizio (punto 33 delle Linee guida).

Tenendo conto degli esiti del monitoraggio dell'utilizzo del servizio taxi, **si invita il Comune a valutare, anche successivamente all'incremento delle licenze, il ricorso a misure di flessibilità di cui ai punti 19 e 20** delle Linee guida¹⁰, al fine di rendere maggiormente efficace il servizio taxi rispetto alle esigenze dell'utenza, anche intervenendo sugli altri servizi soggetti a OSP di propria competenza che insistono sul territorio di riferimento oppure segnalando eventuali criticità ad altri enti competenti.

Si ritiene altresì **necessario che il Comune promuova l'utilizzo del servizio di taxi *sharing*, adeguandone la disciplina regolamentare alle previsioni dei punti 23-24 delle Linee guida**, in considerazione della rilevanza della stazione ferroviaria di Imperia e della conseguente possibilità di richieste di servizio taxi concentrate negli orari di passaggio dei servizi ferroviari, anche al fine di contenere il più possibile le richieste di servizio inevase. A tal proposito, **occorre che l'Ente reperisca i dati dei passeggeri saliti e discesi nella stazione di Imperia**, tramite indagini proprie appositamente svolte e/o tramite appositi accordi con i soggetti che ne dispongono (imprese ferroviarie, gestore infrastruttura), considerata la necessità di quantificare i flussi di passeggeri del servizio ferroviario in relazione all'utilizzo del servizio taxi.

Infine, in considerazione di quanto evidenziato con riferimento ai flussi con destinazione nell'area di Diano, seppur non quantificati, **si invita il Comune a valutare l'opportunità dell'istituzione di un bacino comprensoriale insieme ad altri comuni limitrofi** (punti 27 e successivi delle Linee guida) al fine di poter gestire i servizi taxi in modo più efficiente realizzando economie di scala derivanti dall'aggregazione di più comuni.

Con specifico riferimento al contenuto del bando trasmesso, si rileva in via preliminare l'assenza, tra i riferimenti normativi riportati, dell'art. 2, 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. **Tale riferimento va necessariamente inserito posto che la disposizione costituisce presupposto normativo per l'adeguamento del servizio taxi.**

Inoltre, nel merito, preso atto di quanto previsto all'art. 2 comma 2, per cui *“Per quanto non espressamente previsto nel presente bando si fa rinvio alle norme e alle disposizioni richiamate al precedente comma 1 e alle disposizioni legislative e regolamentari, nazionali e comunitarie, vigenti in materia”*, si ritiene necessario che il Comune introduca le ulteriori specificazioni, come di seguito descritte.

Con riferimento ai requisiti di partecipazione, **si prescrive al Comune di inserire nell'art. 3 dello schema di bando anche la sussistenza del godimento dei diritti civili e politici, unitamente al già previsto requisito della cittadinanza, di cui all'art. 3, co. 1, lett. a) e al requisito di non svolgere altre attività lavorative prevalenti, o tali da compromettere la regolarità e la sicurezza della professione.**

Occorre inoltre espungere dalla lett. e) del suddetto articolo (nonché dal comma 2 dell'art. 7), con riferimento ai titoli valutabili la “disponibilità a svolgere almeno il 70% dei turni negli orari in cui l'Amministrazione riterrà maggiormente carente il servizio”. A tal proposito, si osserva che rientra tra i

¹⁰ In proposito si segnala che la disciplina le licenze stagionali o temporanee e l'istituto della sostituzione alla guida anche relativo ai turni integrativi è stata recentemente oggetto di revisione ad opera del d.l. 104/2023.

compiti del Comune l'adozione, così come la rimodulazione, della turnazione al fine di assicurare un servizio rispondente alle effettive esigenze del bacino di riferimento anche riguardo alle licenze già attive.

Relativamente alla tipologia di vetture richieste, **si ritiene necessario che il bando contenga specifiche indicazioni in merito, evidenziando altresì la classe di emissioni ammesse, il numero massimo di anni dall'immatricolazione e la presenza dell'impianto di condizionamento.**

Con specifico riferimento al nuovo schema di Regolamento, si prescrive di allineare le disposizioni ivi contenute a quanto sopra indicato.

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

In merito all'organizzazione del servizio, rilevano l'art. 7, commi 5 e 6, del nuovo schema di Regolamento che prevede l'acquisizione dei dati tramite apposita piattaforma informatica ai fini dello sviluppo della metodologia necessaria a quantificare l'offerta del servizio in relazione alla domanda di mobilità del territorio di riferimento e l'art. 24, comma 1, lett. d), secondo cui *"l'Amministrazione avrà pieno accesso ai dati, raccolti tramite il sistema operativo, nel rispetto delle vigenti norme in materia di riservatezza"*.

Tuttavia, al fine di incrementare il bagaglio informativo dell'amministrazione comunale è opportuno che il Comune proceda ad attivare un sistema di monitoraggio periodico e sistematico a più ampio spettro dei dati di domanda e di offerta, adeguato alle caratteristiche dei servizi interessati e del bacino di riferimento come definito ai punti 32-33 delle Linee guida, che consenta di rilevare, attraverso tutti i canali di acquisizione delle corse consentite, i dati/le variabili elencati nella parte V delle Linee guida (punti 99-101), attraverso l'introduzione nel Regolamento di specifici obblighi di trasmissione dei dati presidiati da specifiche sanzioni.

Con riferimento agli obblighi del tassista descritti dall'art. 25, **è necessario che venga espressamente previsto l'obbligo da parte degli esercenti il servizio taxi di accettare i pagamenti elettronici ed altre eventuali forme di pagamento alternative rispetto al contante, in conformità alla normativa vigente.**

3. Struttura tariffaria – art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del decreto-legge 201/2011

L'art. 33 comma 1 del nuovo schema di Regolamento prevede che *"Il servizio di TAXI si effettua a richiesta diretta del trasportato/i dietro pagamento di un corrispettivo calcolato con tassametro omologato sulla base delle tariffe determinate dal Comune con deliberazione di Giunta, sentita la Commissione di cui all'art. 13 del presente Regolamento, tenendo presente l'andamento dei costi del servizio e della variazione del costo della vita. Tali tariffe sono a base multipla (tempo e percorso) per il servizio urbano e a base chilometrica per il servizio extraurbano e sono aggiornate con cadenza biennale; con la medesima deliberazione sono stabiliti altresì gli eventuali supplementi"*.

In proposito, occorre preliminarmente osservare come l'aggiornamento tariffario, secondo i meccanismi previsti dai punti da 48 a 59 delle Linee guida, presupponga una struttura tariffaria rispondente ai principi di orientamento al costo di produzione e sostenibilità del costo del servizio per l'utenza. Pertanto, **è necessario che il Comune, anche avvalendosi dei dati reperiti dal sistema di monitoraggio già attivo ed eventualmente**

implementato come sopra indicato e prima del prossimo aggiornamento tariffario, verifichi la rispondenza della struttura tariffaria ai principi delle Linee guida.

Il Comune ha previsto una periodicità di aggiornamento delle tariffe biennale; al riguardo, **si ritiene opportuno, in aderenza al principio di accessibilità delle tariffe, che la Città di Imperia preveda, nel Regolamento, una frequenza di aggiornamento superiore al biennio.** In proposito il punto 60 delle Linee guida prevede, infatti, che *“Le tariffe sono soggette ad aggiornamento periodico, con frequenza definita dal SC e indicata nel Regolamento, di norma pari a cinque anni e comunque individuata tenendo conto della necessità di garantire il principio di accessibilità del servizio taxi”.*

In aggiunta a quanto appena illustrato, **il Comune potrebbe valutare l’opportunità di riservare una quota dell’aggiornamento tariffario** (calcolato secondo gli indicatori relativi alla variazione del costo della vita o dell’andamento dei costi del servizio) **anche alla variazione del livello di qualità del servizio stesso** (ad es. con il riconoscimento dell’80% dell’adeguamento inflattivo e del residuo 20% esclusivamente in caso di raggiungimento di specifici indicatori qualitativi), documentato mediante indagini di *customer satisfaction* e/o risultante in esito a rilevazioni aventi ad oggetto aspetti di qualità erogata del servizio, da prevedere nella Carta della qualità (punto 61 delle Linee Guida), nell’ambito della quale siano indicati standard di qualità da utilizzare quali parametri di riferimento al fine di misurare il mutamento del livello di qualità del servizio.

4. Qualità di offerta del servizio – art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del decreto-legge 201/2011

Sebbene sia da valutare favorevolmente la previsione della “carta dei servizi” all’art. 26 del nuovo schema di Regolamento, si ritiene che il contenuto della stessa non possa esclusivamente identificarsi con gli obblighi previsti in capo ai tassisti così come previsto dall’art. 27 del nuovo schema di Regolamento, in quanto l’obiettivo di tale documento (come peraltro già indicato nel precedente paragrafo) è individuare specifici standard di qualità che costituiranno dei parametri di riferimento per misurare la variazione del livello di qualità del servizio.

Si invita, pertanto, il Comune ad elaborare il contenuto della Carta dei servizi alla luce di quanto previsto dal punto 80 delle Linee guida. Inoltre, gli indicatori definiti in termini quantitativi o qualitativi e i livelli di qualità del servizio devono essere monitorati nel tempo, per un progressivo miglioramento, al fine di soddisfare le aspettative degli utenti.

Riguardo al tema della trasparenza **si evidenzia la necessità che il tariffario sia redatto in modo da risultare di facile lettura e di immediata comprensione da parte degli utenti e che il Regolamento ne preveda il seguente contenuto minimo:** 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, traghetto, ecc.) (punto 53 delle | 11/11 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 feriale 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 dell’Ufficio al quale inoltrare suggerimenti e/o reclami (telefono, e-mail, modalità telematiche) – (punto 55 delle Linee guida).

Sempre in relazione alle modalità di messa a disposizione delle informazioni all'utenza, è **opportuno che, al fine di consentire la stima approssimativa del costo di una corsa taxi, nell'area dedicata nel sito web istituzionale del Comune sia pubblicata anche la spesa media relativa a corse per collegamenti tra punti strategici** (ad esempio, tragitti tra stazione e ospedali, tra centro storico e centro fieristico) – (punto 58 Linee guida) **non oggetto di tariffe predeterminate.**

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

Torino, 9 novembre 2023

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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