

Parere n. 33/2023

**Parere al Comune di Gubbio in materia di adeguamento tariffario 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 21 dicembre 2023,

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Gubbio (di seguito, anche: Comune), con la nota acquisita al prot. ART n. 64486/2023 del 09/11/2023, 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 alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi;
- l'Autorità ha richiesto un'integrazione documentale con la nota prot. ART n. 66481/2023 del 14/11/2023, a cui il Comune ha dato riscontro con la nota acquisita al prot. ART n. 69230/2023 del 21/11/2023;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi è stato analizzato il vigente *"Regolamento del servizio di taxi"* (di seguito: Regolamento), adottato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 178 del 30/12/2022, limitatamente alle parti in cui costituisce presupposto del sistema tariffario;

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

## I. Inquadramento giuridico

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (*"Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea"*), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inherente 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 dello stesso, i criteri per la determinazione delle tariffe, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza.

Col decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (*"Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale"*), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell'ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l'accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso. In particolare, l'art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste «[a]l fine di

*assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana [...].».*

Successivamente il legislatore è nuovamente intervenuto nel settore. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. 201/2011, nell'istituire l'Autorità di regolazione dei trasporti, ha attribuito alla stessa specifiche competenze in materia, tra cui:

- il monitoraggio e la verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. 201/2011);
- il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. 201/2011), sulla base dei principi di seguito riportati:
  1. l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario, anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali;
  2. una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;
  3. una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe e la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal soggetto competente per percorsi prestabiliti;
  4. il miglioramento della qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;
- la possibilità di ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio «*con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m*» sopra riportata (art. 37, comma 2, lett. n)).

Ulteriori misure «*per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma*» sono previste dall'art. 3 del 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 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.*».

Con nota del 16 luglio 2020, indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nonché pubblicata sul proprio sito web istituzionale, l'Autorità è ulteriormente intervenuta sul tema dell'organizzazione del servizio taxi e, in particolare, sull'uso dei sistemi di connettività via web e sull'impiego delle nuove tecnologie per favorire l'intermediazione tra domanda e offerta di taxi, rimarcando, anche sulla scorta delle decisioni del Consiglio di Stato di cui alle sentenze del 4 giugno 2020, n. 3501/2020, n. 3502/2020 e n. 3503/2020, la necessità di: *i)* promuovere e verificare la rimozione di norme di legge regionali e/o norme di regolamenti comunali che, in qualsiasi modo, limitino la libertà dei titolari di licenza taxi di avvalersi dei vari servizi di interconnessione tra domanda e offerta eventualmente disponibili; *ii)* promuovere lo sviluppo e la diffusione di sistemi innovativi e competitivi che consentano l'interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi con conseguente aumento dell'efficienza e della qualità del servizio offerto; *iii)* vigilare, adottando le misure ritenute più opportune, affinché le società che gestiscono i servizi di interconnessione tra domanda e offerta non precludano, a coloro che aderiscono a tali servizi, di rivolgersi anche ad altri intermediari e di destinare una quota per l'esecuzione di corse intermediate da altre imprese.

Nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 4 febbraio 2022 è stata pubblicata la *"Comunicazione della Commissione concernente un trasporto locale di passeggeri su richiesta (taxi e veicoli a noleggio con conducente) ben funzionante e sostenibile (2022/C 62/01)"*. Con tale Comunicazione la Commissione europea ha formulato raccomandazioni relative alla regolamentazione dei servizi di taxi (e NCC), al fine di garantire ai cittadini una mobilità locale adeguata e sicura, migliorare la sostenibilità del settore e promuovere gli obiettivi del *Green Deal* europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Ha inoltre chiarito la necessità che le misure messe in atto dagli Stati membri (compresi sia i governi e i legislatori nazionali sia le autorità regionali e locali) per regolamentare i taxi e i servizi di noleggio con conducente siano conformi alle libertà fondamentali che sono alla base del mercato unico. La Comunicazione, più specificamente, contiene raccomandazioni concernenti, in particolare, l'efficienza del servizio, l'accesso a una mobilità adeguata e la sostenibilità del settore, la sostenibilità ambientale e lo sfruttamento dei vantaggi offerti dalla digitalizzazione.

L'Autorità, con la delibera n. 46/2022 del 23 marzo 2022, ha adottato le *"Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali"* (di seguito: Linee guida), che recepiscono gli orientamenti dell'Autorità già espressi nell'Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea, nonché nella nota dell'Autorità del 16 luglio 2020 indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome in merito all'uso dei sistemi di connettività via web e all'impiego delle nuove tecnologie per favorire l'intermediazione tra domanda e offerta di taxi.

L'obiettivo delle Linee guida è quello di fornire, anche attraverso indicazioni di carattere metodologico, uno strumento a supporto dei soggetti competenti ai fini della predisposizione di schemi di atti da adottare in materia di servizio taxi sui quali è acquisito il parere preventivo dell'Autorità, nonché elementi per la determinazione del contingente, per l'organizzazione del servizio (considerando anche le piattaforme tecnologiche per l'intermediazione tra la domanda e l'offerta), per il monitoraggio della qualità del medesimo anche attraverso la predisposizione della carta della qualità e/o di indagini di *customer satisfaction*, e criteri per la determinazione di tariffe correlate ai costi di produzione del servizio.

## II. Osservazioni sul sistema tariffario del Comune

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del decreto-legge 201/2011, osserva quanto segue in tema di adeguamento tariffario.

Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a base multipla, approvate con deliberazione della Giunta Comunale n. 174 del 31/07/2012. L'attuale struttura tariffaria è composta dalle seguenti voci:

- i) **diritto fisso:** 3,60 euro;
- ii) **tariffa minima:** 8,00 euro;
- iii) **diritto di sosta all'ora:** 17,00 euro/h;
- iv) **tariffe chilometriche articolate in due classi:**

Componente	Tariffe solo andata	Tariffe a/r
Tariffa chilometrica urbana (€/km)	1,65	0,83
Tariffa chilometrica extra-urbana fino a 150 km (€/km)	1,50	0,75
Tariffa chilometrica extra-urbana oltre 150 km (€/km)	1,36	0,68

- i) **supplemento notturno** (dalle ore 22:00 alle ore 06:00): 3,50 euro;
- ii) **supplemento festivo:** 3,00 euro;
- v) **supplementi extra-tassametro:**
  - bagagli: 1,00 euro/cad;
  - animali: 3,00 euro/cad;
  - passeggeri extra: 1,50 euro/cad dal 4° passeggero;
  - guida disagevole per condizioni meteo: maggiorazione del 25%.

L'adeguamento tariffario deriva da una iniziale richiesta dei tassisti (registrata dal Comune al prot. n. 1366 del 13/01/2020), acclusa al prot. ART n. 69230/2023, motivata dall'aumento del prezzo del gasolio, dai maggiori costi di gestione, nonché dagli effetti della crisi delle aziende locali. L'adeguamento proposto dai tassisti, nel 2020, incorporava un aumento medio del +15%.

Invece, l'adeguamento proposto dal Comune con la richiesta del presente parere prevede i seguenti valori, che presentano incrementi percentuali sulle singole componenti intorno al +33% rispetto ai valori del 2012:

- i) **diritto fisso:** 4,80 euro;
- ii) **tariffa minima:** 10,65 euro;

- iii) **diritto di sosta all'ora:** 22,65 euro/h;
- iv) **tariffe chilometriche articolate in due classi:**

Componente	Tariffe solo andata	Tariffe a/r
Tariffa chilometrica urbana (€/km)	2,19	1,09
Tariffa chilometrica extra-urbana fino a 150 km (€/km)	2,00	0,99
Tariffa chilometrica extra-urbana oltre 150 km (€/km)	1,79	0,89

- iii) **supplemento notturno** (dalle ore 22:00 alle ore 24:00): 4,65 euro;
- iv) **supplemento festivo:** 3,98 euro;
- v) **supplementi extra-tassametro:**
  - bagagli: 1,32 euro/cad;
  - animali: 3,98 euro/cad;
  - passeggeri extra: 2,00 euro/cad dal 4° passeggero;
  - guida disagievole per condizioni meteo: maggiorazione del 25%.

La descrizione della struttura del sistema tariffario che si evince dalla documentazione trasmessa dal Comune non consente un'oggettiva e trasparente conoscenza di tutti i parametri di funzionamento del tassametro. Infatti:

- a) come indicato da un'apposita postilla del Tariffario riferita alle tariffe chilometriche (“*I prezzi si intendono a chilometri percorsi a velocità superiore a 20 km/h*”), la voce “sosta oraria” sembrerebbe riferirsi sia alla spesa per le eventuali soste richieste dal passeggero sia alla spesa per le attese ai semafori e i rallentamenti dovuti al traffico; in tal caso, la dicitura “diritto di sosta all'ora” va sostituita con “tariffa oraria”;
- b) se il “diritto di sosta all'ora” non funge da “tariffa oraria” (vedi punto a)), bisogna indicare il valore dell'apposita tariffa utilizzata dal tassametro per velocità inferiori a 20 km/h;
- c) bisogna indicare la frequenza degli scatti, sia nella tariffazione su base chilometrica (es.: 1 scatto ogni 100 m) sia nella tariffazione su base oraria (es.: 1 scatto ogni minuto), attualmente mancati.

Pertanto, è necessario l'inserimento dei suddetti elementi a beneficio degli utenti nella descrizione della struttura del sistema tariffario contenuta nell'Atto di approvazione delle tariffe e, conseguentemente, nel Tariffario.

Si segnala, altresì, che la denominazione di certe voci differisce dalle prassi in uso negli altri comuni, generando dubbi sull'effettivo significato (“diritto fisso” equivale a “scatto alla partenza”? “tariffa minima” equivale a “corsa minima”? In caso affermativo, sarebbe preferibile modificare la terminologia).

## II.1 Metodologia di determinazione dell'aggiornamento tariffario

Preliminarmente si rileva che il Regolamento approvato nel 2022 non tiene conto di tutti gli sviluppi normativi e tecnologici intervenuti negli ultimi anni, di cui si è dato cenno in premessa.

Pertanto, è necessario adeguare quanto prima il Regolamento del servizio taxi, tenendo conto dei principi di cui all'art. 37, comma 2, lettera m) del d.l. 201/2011 come declinati nelle Linee guida, e previa richiesta

di parere all'Autorità.

In particolare, la struttura del sistema tariffario dovrebbe essere rispondente alle indicazioni contenute nei punti da 48 a 59 delle Linee guida, con particolare riferimento ai principi di orientamento al costo e sostenibilità del prezzo per l'utenza.

L'art. 23, comma 1, del Regolamento prevede che «*Le tariffe del servizio di taxi, a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per il servizio extraurbano, nonché, i relativi supplementi, sono fissate in riferimento all'andamento dei costi del servizio e alla variazione del costo della vita*». Tuttavia, non vi è evidenza che la quantificazione delle tariffe sia avvenuta (in passato come adesso) secondo tale principio.

Il medesimo art. 23, comma 2, del Regolamento prevede altresì che «*Le tariffe sono definite dalla Giunta Municipale su proposta delle associazioni di categoria più rappresentative entro il primo semestre dell'anno, in mancanza di proposte vengono automaticamente confermate per l'anno successivo*». A tal proposito, è **opportuno che la frequenza di aggiornamento del sistema tariffario, tenendo conto del punto 60 delle Linee guida, venga stabilita, di norma, su periodicità quinquennale**.

Per il periodo da luglio 2012 a ottobre 2023, la variazione ISTAT con l'indice FOI dei prezzi al consumo (senza tabacchi) è stata del +20,6%. L'aggiornamento del sistema tariffario proposto dal Comune presenta incrementi percentuali per le singole voci ben superiori a questo valore, discostandosi perciò dalle prescrizioni sull'incremento massimo previste dal punto 61 delle Linee guida.

Pertanto, è **necessario che l'aggiornamento delle componenti tariffarie venga determinato senza superare la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI**.

Inoltre, rilevano le considerazioni seguenti.

- 1) La "tariffa minima" costituisce di fatto un limite alla fruizione del servizio pubblico di taxi da parte degli utenti economicamente più deboli e pertanto deve essere adeguatamente ponderata coi principi di ragionevolezza e proporzionalità. È **necessario che l'importo della corsa minima sia fissato in maniera tale da non vanificare la determinazione del prezzo in base alle tariffe a consumo** (ad esempio, il valore della corsa minima potrebbe essere una quota minoritaria del prezzo della corsa standard<sup>1</sup>).
- 2) È **opportuno che la tariffazione avvenga mediante scatti a frequenza elevata, cioè con intervalli di piccola ampiezza** (ad esempio, si potrebbero utilizzare scatti ad intervalli di 100 m e 1 minuto).

In ogni caso, è necessario assicurare che anche il prezzo della corsa standard (punto 54 delle Linee guida), calcolato con le tariffe aggiornate, non sia superiore al valore ottenuto applicando la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI al prezzo della corsa standard calcolato con le tariffe vigenti.

Infine, allo scopo di poter valutare la rispondenza dell'offerta di servizio alle effettive esigenze di mobilità nel territorio di competenza, nonché l'adeguatezza del sistema tariffario adottato, requisito ineludibile per un servizio pubblico, è **opportuno che il Comune attivi un sistema di monitoraggio periodico e sistematico dei dati di domanda e di offerta del servizio taxi** (punti 32-33 delle Linee guida). Al riguardo, in occasione del futuro aggiornamento del Regolamento dovranno essere introdotti specifici obblighi di trasmissione

<sup>1</sup> La corsa standard si basa su un percorso di 5 km con sosta/attesa di 5 minuti (non consecutivi) effettuato in un giorno feriale da parte di un utente privo di bagagli. Col sistema tariffario vigente, e ipotizzando che la tariffazione avvenga ad intervalli di 1 km e 1 minuto, il prezzo della corsa standard è 13,55 euro.

periodica dei dati del servizio in capo ai tassisti, alle organizzazioni associative degli stessi, nonché alle piattaforme tecnologiche o qualunque altro soggetto che li detenga.

#### **II.2 Tariffe differenziate per categorie di utenti**

L'attuale sistema tariffario del Comune non prevede agevolazioni correlate a specifiche casistiche, quali quelle riportate nel punto 63 delle Linee guida. Ciò costituisce una carenza, perché le agevolazioni e gli sconti ampliano la possibilità di accesso al servizio da parte di determinate tipologie di utenti (es.: persone a mobilità ridotta, donne sole in orario serale, anziani) e rispondono pienamente ai principi di inclusione sociale che sono propri dei servizi pubblici.

Pertanto, è **opportuna l'introduzione di sconti tariffari per specifiche categorie di utenti, da applicarsi sull'importo indicato dal tassametro al termine della corsa.**

#### **II.3 Tariffe sharing**

Il Comune intende introdurre nel nuovo sistema tariffario il servizio di taxi collettivo. Questo servizio, che si svolgerebbe da un unico punto di partenza verso un'unica destinazione, si attiva con almeno 3 utenti, ciascuno dei quali ottiene uno sconto del 60% sull'importo indicato dal tassametro a fine corsa, cosicché, rispetto alla corsa ordinaria, la tariffa *sharing* consente un risparmio per l'utente e, contestualmente, una remunerazione più vantaggiosa per il tassista.

Nell'apprezzare positivamente questa iniziativa del Comune, si rappresenta che il vincolo sull'unicità del punto di partenza e del punto di arrivo appare troppo restrittivo rispetto alla disciplina fornita nel punto 71 delle Linee guida, dove si prevede che il servizio «*si svolge a partire da uno o più punti di partenza verso un'unica destinazione, o verso destinazioni diverse ma collocate lungo la stessa direttrice*». È **necessario che la tariffa sharing soddisfi la disciplina del punto 71 delle Linee guida.**

#### **II.4 Tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti**

L'attuale sistema tariffario del Comune prevede 3 tariffe fisse predeterminate che, definendo un importo prestabilito, omnicomprensivo e invariabile per determinati percorsi, garantiscono una maggiore trasparenza del prezzo del servizio e rappresentano, pertanto, un elemento di maggior tutela del passeggero. Tuttavia, in considerazione del livello di attrazione turistica del territorio dove è ubicato il Comune, è **opportuno valutare l'individuazione di ulteriori tragitti richiesti con maggiore frequenza, al fine di introdurre tariffe fisse predeterminate su tali tragitti.**

Il punto 67 delle Linee Guida richiede che le tariffe predeterminate risultino più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a consumo e che, ai fini della fissazione dell'importo di ciascuna tariffa predeterminata, siano effettuate apposite simulazioni. Tuttavia, dalla documentazione fornita dal Comune non si rinvengono evidenze dell'effettiva convenienza per l'utente delle tariffe predeterminate esistenti.

Nelle more delle suddette simulazioni, è **necessario che le tariffe predeterminate siano trasformate in "tariffe massime garantite", per l'applicazione delle quali il tassametro dovrà essere sempre attivato all'inizio della corsa e il prezzo applicabile sarà il minore tra quello calcolato con le tariffe a consumo e la**

**tariffa predeterminata.**

Inoltre, è opportuno che gli importi di queste tariffe predeterminate non vengano rivalutati, se non a seguito e nella misura risultante dalla verifica della loro effettiva convenienza rispetto alle tariffe a consumo.

## II.5 Tariffario

Riguardo al Tariffario, ossia lo strumento con cui si comunicano al pubblico le tariffe del servizio taxi, le Linee guida forniscono una serie di indicazioni utili ad aumentare la trasparenza verso gli utenti del servizio: a tal proposito, è necessario che il Tariffario risulti di facile lettura e di immediata comprensione da parte degli utenti e sia onnicomprensivo di tutte le componenti tariffarie vigenti (punto 52 delle Linee guida).

In particolare, è necessario che nel Tariffario:

- i) venga precisato se eventuali pedaggi (es. autostrada), compresi nel tragitto della corsa, debbano essere a carico del cliente (punto 53 delle Linee guida);
- ii) venga indicato il prezzo della 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);
- iii) vengano riportati i recapiti (telefono, e-mail, ecc.) dell’Ufficio a cui inoltrare eventuali reclami (punto 55 delle Linee guida).

In aggiunta, come previsto al punto 56 delle Linee guida, a ragione della rilevante natura turistica del Comune, è necessario che il Tariffario venga reso disponibile anche in lingua inglese e che venga pubblicato presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio (es.: stazioni ferroviarie, ospedali, uffici di informazione turistica, posteggi taxi, ecc.), nonché sul sito internet del Comune, insieme al Regolamento, in un’apposita sezione dedicata al servizio taxi, come previsto dal punto 57 delle Linee guida.

\*\*\*

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

Torino, 21 dicembre 2023

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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