

Parere n. 3/2024

Parere al Comune di Castellammare di Stabia 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 24 gennaio 2024,

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Castellammare di Stabia (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 27380 del 26 aprile 2023 (acquisita al prot. ART n. 11602/2023 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 alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi;
- l'Autorità ha richiesto un'integrazione documentale con la nota prot. ART n. 19078/2023 del 01/06/2023, a cui il Comune ha dato riscontro da ultimo con la nota acquisita al prot. ART n. 74158/2023 del 04/12/2023;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente *"Regolamento per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea. Servizio taxi e servizio noleggio con conducente mediante autovettura"* (di seguito: Regolamento), adottato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 126 del 30/09/2008 (modificato a seguito della deliberazione del Consiglio Comunale n. 46 del 28/04/2015), 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 e 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 puntuale 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 per confronto realtà europee comparabili effettuate dall'Autorità, 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'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. 156 del 18/11/2009. L'attuale struttura tariffaria è composta dalle seguenti voci:

- i) **scatto di partenza:** 3,50 euro;
- ii) **tariffe a consumo articolate in un'unica fascia tariffaria:**

Componente	Tariffa 1
Tariffa chilometrica (€/km)	2,00
Frequenza scatti (m/scatto)	100
Tariffa oraria (€/h)	12,00
Frequenza scatti (sec/scatto)	60
Valore scatto singolo (€/scatto)	0,20

- i) **supplemento notturno** (dalle ore 22:00 alle ore 07:00): 3,00 euro;
- ii) **supplemento festivo:** 2,00 euro;
- iii) **supplementi extra-tassametro:**
 - bagagli: 1,00 euro/cad.

Le tariffe proposte, che costituiscono oggetto del presente parere, derivano da un'istanza originaria dei tassisti e dalla successiva discussione nell'ambito della commissione consultiva di cui all'art. 5 del Regolamento.

La proposta di adeguamento del sistema tariffario interviene sia sulla struttura del sistema sia sui valori delle componenti tariffarie, apportando incrementi percentuali che rispetto al 2009 giungono fino al +150%, ed i relativi importi risultano rivalutati come segue:

- i) **scatto di partenza:** 5,00 euro per i servizi feriali e 7,00 euro per i servizi notturni e festivi;
- ii) **sosta:** 30 euro/h;

iii) **tariffe a consumo articolate in tre “fasce” tariffarie:**

Componente	Tariffa 1 (≤ 50 km)	Tariffa 2 (51-150 km)	Tariffa 3 (oltre 150 km)
Tariffa chilometrica (€/km)	4,00	3,00	2,00

iv) **supplementi extra-tassametro:**

- bagagli: 1,00 euro/cad;
- passeggeri extra: 5,00 euro/cad oltre il 4° passeggero.

v) **sconto per residenti:** tariffa chilometrica di 2,00 euro/km.

Si rileva che il supplemento bagagli non subisce aggiornamenti e viene introdotto un nuovo supplemento per i passeggeri oltre il 4^; è prevista inoltre una tariffa agevolata per i residenti del Comune.

La descrizione della struttura del nuovo sistema tariffario, in base a quanto si evince dalla documentazione trasmessa dal Comune, è peggiorativa rispetto a quella vigente, perché non consente un’oggettiva e trasparente conoscenza di tutti i parametri di funzionamento del tassametro. Infatti, la presenza di una frequenza di tariffazione a tempo nelle tariffe a consumo del vigente sistema tariffario indica chiaramente l’esistenza di una “tariffa oraria”, con la quale si calcola la spesa per le attese ai semafori e i rallentamenti dovuti al traffico; nel proposto aggiornamento questa evidenza viene persa, poiché la nuova voce “sosta” sembra riferirsi solo alla spesa per le eventuali soste richieste dal passeggero. Pertanto:

- a) se la “sosta” funge anche da “tariffa oraria”, allora occorre sostituire la prima denominazione con la seconda;
- b) occorre mantenere l’indicazione della frequenza con cui avviene la tariffazione chilometrica ed oraria (che auspicabilmente dovrebbe rimanere pari a uno scatto ogni 100 m e ogni 60 secondi di sosta);
- c) occorre specificare la velocità sotto la quale la tariffazione avviene su base oraria e sopra la quale avviene su base chilometrica;
- d) occorre indicare l’intera durata del servizio notturno, e non soltanto l’ora di inizio (fissata alle 22:00).

Pertanto, è necessario l’inserimento nelle suddette informazioni a beneficio degli utenti nella descrizione della struttura del sistema tariffario contenuta nell’Atto di approvazione delle tariffe e, conseguentemente, nel Tariffario.

II.1 Metodologia di determinazione dell’aggiornamento tariffario

Preliminarmente si rileva che l’attuale Regolamento del servizio taxi, risale al 2008 e, seppur minimamente modificato nel 2015, non tiene conto degli sviluppi normativi e tecnologici intervenuti negli ultimi anni, di cui si è dato cenno in premessa.

Pertanto, è necessario adeguare quanto prima il Regolamento, 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.

Per il periodo da novembre 2009 a novembre 2023 (ultimo dato disponibile), la variazione ISTAT con l'indice FOI dei prezzi al consumo (senza tabacchi) è stata del +28,7%. L'aggiornamento del sistema tariffario proposto dal Comune presenta incrementi percentuali che raggiungono il +150%; ad eccezione dei supplementi, rimasti inalterati, tutte le altre voci si discostano dalle prescrizioni sull'incremento massimo previste dal punto 61 delle Linee guida.

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

Inoltre, rilevano le considerazioni seguenti.

- 1) Nella proposta di adeguamento del sistema tariffario il compenso extra per i servizi notturni/festivi viene ottenuto ricorrendo a un valore più elevato dello scatto di partenza. Lo scatto di partenza notturno/festivo si può considerare come la somma dello scatto di partenza feriale e del supplemento notturno/festivo (attualmente, poiché lo scatto di partenza feriale è 3,50 euro e il supplemento notturno [festivo] vale 3,00 euro [2,00 euro], è come se il servizio notturno [festivo] avvenisse con uno scatto di partenza di 6,50 euro [5,50 euro], che diventano 7,00 euro nel nuovo tariffario, con un incremento del +8% per i servizi notturni e del +27% per i servizi festivi). Questa "incorporazione" del supplemento notturno/festivo nello scatto di partenza appare contraria ai principi di semplificazione e trasparenza, menzionati al punto 62 delle Linee guida, cosicché **è opportuno adeguare separatamente lo scatto di partenza e i supplementi notturno e festivo nonché mantenere distinti gli importi di queste voci.**
- 2) In conformità con la legge 21/1992, l'art. 31, comma 4, del Regolamento stabilisce che «*la tariffa Taxi è a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per il servizio extra-urbano*»; inoltre, il comma 5 precisa che «*la tariffa Taxi chilometrica extra-urbana si applica esclusivamente quando la corsa ha termine oltre i limiti urbani*». Il nuovo sistema tariffario prevede una sola componente chilometrica articolata in 3 fasce progressive di tariffazione, la prima delle quali si riferisce a tragitti fino a 50 km nonostante nel comune di Castellammare di Stabia la massima distanza tra due punti del territorio comunale non superi 10 km. Risulta evidente la contraddizione tra il combinato disposto dei succitati commi del Regolamento e tale articolazione tariffaria, cosicché **è necessario che la tariffa chilometrica non venga articolata su tre fasce progressive, ma si componga piuttosto di due distinte componenti, cioè una tariffa chilometrica urbana (senza limite di chilometraggio) e una tariffa chilometrica extraurbana, che eventualmente può essere differenziata in funzione della distanza.**
- 3) Per quanto riguarda le nuove tariffe applicabili ai lunghi tragitti, **è opportuno esplicitare che il servizio extraurbano avviene, fin dall'inizio, su base esclusivamente chilometrica, con la tariffa appropriata alla percorrenza richiesta.**

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 standard¹ 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

¹ 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 il prezzo della corsa standard è 14,70 euro.

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 prossimo aggiornamento del Regolamento dovranno essere introdotti specifici obblighi di trasmissione 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'art. 31, comma 3, del Regolamento prevede la possibilità per il Comune di introdurre «*abbonamenti speciali per anziani, studenti, turisti, disabili*».

Ciononostante, l'attuale sistema tariffario del Comune non prevede agevolazioni correlate a specifiche casistiche, quali quelle riportate nel punto 63 delle Linee guida (es.: persone a mobilità ridotta, donne sole in orario serale, anziani), così da rispondere pienamente ai principi di inclusione sociale che sono propri dei servizi pubblici.

Invece, nella nuova proposta tariffaria compare una riduzione del 50% sulla tariffa chilometrica che si applicherebbe ai soli residenti del Comune. Al riguardo, si invita il Comune a considerare che l'obiettivo di favorire l'utilizzo del taxi da parte della comunità locale può essere perseguito anche attraverso gli "abbonamenti speciali" che lo stesso Regolamento già cita.

Inoltre, è opportuno che il Comune valuti, in accordo coi tassisti, l'introduzione di sconti o agevolazioni a favore di specifiche categorie di utenti (ad esempio: anziani, persone a mobilità ridotta), ove non rientranti nelle scontistiche già previste, da applicarsi sull'importo indicato dal tassametro al termine della corsa.

Al riguardo, vale tuttavia rammentare che le tariffe stabilite per via amministrativa non sono da intendersi come importi fissi, ma come importi massimi, con la conseguenza che è sempre possibile da parte dei tassisti applicare e pubblicizzare sconti tariffari per specifiche categorie di utenti.

II.3 Tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti

L'attuale sistema tariffario del Comune non prevede tariffe fisse predeterminate. Si evidenzia che tali tariffe, 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.

Il punto 67 delle Linee Guida prevede che queste tariffe 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. Al fine di individuare i tragitti per i quali definire tariffe predeterminate occorre rilevare quali siano le tratte più frequentate e i luoghi maggiormente rilevanti o caratteristici del territorio comunale (punto 68 delle Linee guida); a titolo esemplificativo, costituiscono possibili percorsi sui quali prevedere tariffe predeterminate: stazione-ospedale, centro città-porto.

È opportuna l'introduzione di tariffe fisse predeterminate sui tragitti richiesti con maggiore frequenza, impiegando la metodologia prevista dai punti 65-70 delle Linee guida per la relativa definizione.

II.4 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 pubblicato presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio (es.: stazione ferroviaria, porto, ospedale, uffici di informazione turistica, posteggi taxi), 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 Castellammare di Stabia, con l'invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 24 gennaio 2024

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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