

Parere al Comune di Foligno 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 4 aprile 2024,

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Foligno (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 15262 del 20/02/2024 (acquisita al prot. ART n. 19431/2024 del 20/02/2024), 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, in merito alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente *"Regolamento comunale per il servizio pubblico di taxi"* (di seguito: Regolamento), adottato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 9 del 21/01/1998, 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 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.

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, 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 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 dei 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 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 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. 393 del 10/09/2001. L'attuale struttura tariffaria è composta dalle seguenti voci:

- i) **diritto fisso**¹: 3,62 euro;
- ii) **tariffa chilometrica urbana**: 1,45 euro/km;
- iii) **tariffa chilometrica extraurbana**: 0,62 euro/km;
- iv) **diritto di sosta**: 15,49 euro/h (per velocità inferiori a 30 km/h);
- v) **tariffa minima**: 6,20 euro (comprensiva dei primi 2 km);
- vi) **supplemento notturno** (dalle ore 21:00 alle ore 06:00): 2,58 euro;
- vii) **supplemento festivo**: 1,55 euro;
- viii) **supplementi extra-tassametro**:
 - bagagli: 0,52 euro/cad;
 - ghiaccio/neve: maggiorazione del 20% sulla "tariffa finale"² (solo sui percorsi extraurbani).

Le tariffe proposte, che costituiscono oggetto del presente parere, derivano da un'indicazione dell'associazione di categoria dei tassisti e terrebbero conto, secondo quanto rappresentato dal Comune, dell'incremento dei «*costi del servizio limitatamente alla spesa per il carburante, constatata la difficoltà di trovare dei dati di riferimento per valutare l'andamento di altri costi di produzione del servizio*».

L'aggiornamento del sistema tariffario proposto apporta incrementi percentuali alle componenti tariffarie che vanno dal +38% al +203% rispetto ai valori del 2001, per cui i relativi importi risultano rivalutati come segue:

- i) **diritto fisso**: 5,50 euro;
- ii) **tariffa chilometrica urbana**: 2,00 euro/km;
- iii) **tariffa chilometrica extraurbana**: 1,88 euro/km (comprensiva del ritorno a vuoto);
- iv) **diritto di sosta**: 23,47 euro/h (con uno scatto ogni 30", per velocità inferiori a 30 km/h);
- v) **tariffa minima**: 10,00 euro (comprensiva dei primi 2 km);
- vi) **supplemento notturno** (dalle ore 21:00 alle ore 06:00): 3,90 euro;
- vii) **supplemento festivo**: 2,35 euro;
- viii) **supplementi extra-tassametro**:

¹ La denominazione generalmente adoperata dai Comuni per questa voce tariffaria è "scatto bandiera" (o anche "scatto alla partenza").

² Presumibilmente lo sconto si applica sul prezzo finale indicato dal tassametro, che non è una "tariffa".

- bagagli: 0,80 euro/cad;
 - animali: 1,30 euro/cad;
 - impiego minivan: maggiorazione del 30% sulla “tariffa finale”;
 - ghiaccio/neve: maggiorazione del 20% sulla “tariffa finale”;
- ix) **agevolazioni:** riduzione del 20% sulla “tariffa finale”¹ per i disabili.

Si rileva l’aggiunta del supplemento animali e del supplemento per l’impiego di veicoli omologati al trasporto di più di 5 persone, nonché l’estensione anche ai percorsi urbani del supplemento per condizioni meteo avverse (ghiaccio/neve): tali supplementi sono tipici e diffusi in molti altri comuni, sicché nulla osta alla loro introduzione.

Al contempo, si rileva positivamente l’introduzione di una riduzione per i disabili: tali agevolazioni 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.

II.1 Metodologia di determinazione dell’aggiornamento tariffario

Preliminarmente si rileva che il Regolamento, la cui adozione risale al 1998, non tiene conto degli sviluppi normativi e tecnologici intervenuti negli ultimi anni, di cui si è dato cenno in premessa.

Dunque, 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 del servizio e sostenibilità del prezzo per l’utenza. Inoltre, tenendo conto del punto 60 delle Linee guida, è opportuno che la frequenza di aggiornamento del sistema tariffario venga stabilita, di norma, su periodicità quinquennale.

Ciò premesso, si osserva che, per il periodo da settembre 2001 a gennaio 2024 (ultimo dato disponibile alla data di richiesta del parere), la variazione ISTAT dell’indice FOI dei prezzi al consumo (senza tabacchi) è stata del +52%. L’aggiornamento del sistema tariffario proposto dal Comune presenta incrementi percentuali in linea con la variazione ISTAT di periodo con alcune eccezioni (la “tariffa minima”, che aumenta del +61%, la tariffa chilometrica extraurbana, che, rispetto all’adeguamento con rivalutazione ISTAT/FOI, raddoppia per includere il ritorno a vuoto e il supplemento bagagli, che si incrementa del 54%).

È necessario che l’aggiornamento di ciascuna componente tariffaria venga determinato senza superare la rivalutazione ISTAT con l’indice FOI.

In ogni caso, è necessario assicurare che anche il prezzo della corsa standard (punto 54 delle Linee guida)³, 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.

Inoltre, rilevano le considerazioni seguenti.

- 1) Attualmente la "tariffa minima" (o, preferibilmente, "corsa minima") è comprensiva dei primi 2 km. La corsa minima è una soglia, peraltro non presente in tutti i comuni, che evita ai tassisti di svolgere servizi a remunerazione troppo bassa. A tale riguardo, si evidenzia in via preliminare che, ai fini di semplicità della struttura del sistema tariffario e della sua corretta applicazione, **è opportuno che la corsa minima non ricomprenda una percorrenza minima** perché, in linea teorica, la corsa potrebbe svilupparsi tutta a bassa velocità a causa del traffico, con la conseguenza che il prezzo sul tassametro si formerebbe in base alla tariffazione oraria e non a quella chilometrica. Inoltre, per un'equa determinazione della corsa minima, essa - in quanto costituisce di fatto un limite alla fruizione del servizio pubblico di taxi da parte degli utenti economicamente più deboli - deve essere adeguatamente ponderata con i principi di ragionevolezza e proporzionalità. **È necessario, pertanto, che l'importo della corsa minima venga 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).
- 2) L'art. 13, comma 2, della legge 21/1992, ripreso dall'art. 17 del Regolamento, stabilisce che «*la tariffa Taxi è a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per il servizio extra urbano*». Alla stregua dei servizi urbani, per i quali il prezzo del servizio taxi è sempre comprensivo del "ritorno a vuoto" del veicolo alla postazione di stazionamento, anche nei servizi extraurbani vale lo stesso principio, visto che l'utilizzo più consueto del taxi consiste nel trasportare il passeggero da un punto di partenza ad un punto di arrivo diverso da quello di partenza, risultando residuali i servizi di andata e ritorno dal medesimo luogo. Tale principio è lo stesso utilizzato dal Comune, visto che la delibera di approvazione delle tariffe vigenti (DGC n. 393/2001) precisa che «*nelle tariffe stesse è compreso il ritorno a vuoto*». In tal senso, la proposta da parte dell'associazione di categoria dei tassisti parrebbe voler snaturare il significato fino ad oggi applicato alle tariffe. Poiché nella statuizione del prezzo del servizio si deve tenere conto dei criteri di trasparenza, ragionevolezza e proporzionalità, nonché della sostenibilità in termini di impatto per l'utenza (punti 47-49 delle Linee guida), fermo restando quanto sopra rilevato in merito al contenimento dell'aumento delle componenti tariffarie entro le variazioni ISTAT, discende che **è necessario che la tariffa chilometrica extraurbana venga determinata su basi di costo e sostenibilità per l'utente**. Inoltre, si ricorda che la prestazione del servizio taxi è obbligatoria solo all'interno del territorio comunale (art. 2, comma 2, legge 21/1992) sicché per i servizi extraurbani con punto di prelievo e/o destinazione dell'utente ubicato all'esterno del territorio comunale prevale il principio della libera contrattazione, la quale non può essere eliminata come invece prospettato nella proposta del nuovo sistema tariffario.
- 3) Il nuovo sistema tariffario prevede una frequenza di tariffazione su base oraria con scatti ad intervalli di 30 secondi. **È necessario indicare la frequenza degli scatti anche per la tariffazione su base**

³ La corsa standard si basa su un percorso di 5 km con sosta/attesa di 5 minuti effettuata in un giorno ferialo 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 8,74 euro (questo valore tiene conto dei 2 km ricompresi nella corsa minima; nel caso in cui la corsa minima non ricompredesse una percorrenza predefinita, il prezzo della corsa standard sarebbe 12,42 euro).

chilometrica (es.: uno scatto ogni 100 m).

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 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, andranno introdotti specifici obblighi di trasmissione periodica dei dati di utilizzo 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 predeterminate per percorsi prestabiliti

L'attuale sistema tariffario del Comune non prevede tariffe fisse predeterminate. Si evidenzia che tali tariffe, definendo un importo prestabilito, omnicomprendivo e invariabile per determinati percorsi, garantiscono una maggiore trasparenza del prezzo del servizio e rappresentano, pertanto, un elemento di maggior tutela del passeggero. Al riguardo, l'art. 37, comma 2, lettera m), n. 3 del d.l. 201/2011 dispone che i comuni adeguano il servizio taxi *«prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti»*.

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 di esempio, possibili tragitti sui quali prevedere tariffe predeterminate sono: stazione-ospedale, centro città-stazione ferroviaria.

Pertanto, **è necessario che il Comune effettui un'indagine dei possibili percorsi su cui prevedere l'applicazione di tariffe predeterminate, impiegando la metodologia prevista dai punti 65-70 delle Linee guida per la relativa definizione.**

II.3 Tariffario

Riguardo al tariffario, ovvero 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, tra cui quella per la quale **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, con riferimento al contenuto del tariffario, **è necessario che:**

- 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).

Inoltre, come previsto al punto 56 delle Linee guida, 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 Foligno, con l'invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 4 aprile 2024

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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