

Parere al Comune di Genova 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 18 aprile 2024

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Genova (di seguito, anche: Comune), con note del 12/02/2024 (acquisite in pari data ai prott. ART nn. 16569, 16570, 16571, 16572, 16573), 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;
- successivamente alla richiesta formale di parere, è stata avviata una interlocuzione, nel corso della quale il Comune ha ulteriormente integrato la documentazione prodotta, con nota del 11/03/2024 (acquisita al prot. ART n. 26203/2024), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 05/03/2024 (prot. ART n. 24261/2024). La fase interlocutoria ha riguardato i seguenti aspetti:
 - chiarimenti sulla metodologia di adeguamento applicata;
 - lo schema di tariffario;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente *“Regolamento per il servizio pubblico con autovettura da piazza”* (di seguito: Regolamento), da ultimo modificato con deliberazione del Consiglio comunale n. 3 del 23/01/2024, limitatamente alle parti in cui costituisce presupposto del sistema tariffario;
- l’Autorità aveva rilasciato al Comune il Parere n. 18/2021 del 4 novembre 2021 sul precedente adeguamento delle tariffe, nel quale erano presenti una serie di prescrizioni. Alcune delle indicazioni dell’Autorità non erano state recepite dall’Amministrazione comunale e, pertanto, l’Autorità proponeva ricorso al TAR Lazio che risulta tuttora pendente su un motivo di impugnazione relativo alla limitazione dell’applicazione delle tariffe predeterminate ad un numero minimo di passeggeri;

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 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 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.

II.1 Metodologia di adeguamento del tariffario

Il Regolamento, in tema tariffario, prevede, all'art. 27, che *"Per il servizio urbano le tariffe sono determinate a base multipla con riferimento al tempo di permanenza in vettura ed alla percorrenza; per il servizio extraurbano le tariffe sono determinate su base chilometrica"* e che *"Le tariffe sono determinate periodicamente ai sensi di quanto statuito dalla vigente Legge regionale"*. La richiamata legge regionale del 4 luglio 2007, n. 25, stabilisce all'art. 17 rubricato "Determinazione delle tariffe" che le tariffe relative al servizio taxi *"sono fissate ogni due anni dal comune"*. La disposizione regionale non specifica criteri o particolari formalità lasciando, dunque, al Comune piena libertà di stabilire le modalità di determinazione e adeguamento delle tariffe del servizio.

Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a base multipla, approvate con deliberazione della Giunta Comunale n. 300 del 18/11/2021. L'attuale struttura tariffaria è composta dalle seguenti voci: i) **Tariffa 1 (percorso urbano); Tariffa 2 (percorso sovra comunale); Tariffa 3 (percorso extraurbano oltre 40° km); Supplementi** (notturno dalle 22 alle 6, festivo dalle 6 alle 22, da/per aree portuali, da/per aeroporto, passeggeri oltre il terzo, bagaglio, animali, fermata superiore a 10 minuti, per servizi a richiesta del cliente, Tariffe predeterminate (n. 13); **Tariffe fisse collettive; Tariffa taxi al volo in zona City; Tariffe convenzionate (riservata ai congressisti n. 3)**. Oltre alla declinazione delle varie tariffe come illustrato sono presenti degli **sconti** per le corse da e per l'Istituto Gaslini (da e per tutte le zone del Comune di Genova 10%, o da e per porto/aeroporto 15%).

L'adeguamento proposto dal Comune attiene esclusivamente alle tariffe a base chilometrica e oraria che variano nel seguente modo: Tariffa per km percorso da 0 a 6 km: da € 1,20 a € 1,35; Tariffa per km percorso oltre il 6° km: da € 1,05 a € 1,18; Tariffa per ogni km percorso extraurbano fino al 40° km: da € 1,60 a € 1,80; Tariffa per ogni km percorso extraurbano oltre il 40° km: da € 1,75 a € 1,96; Tariffa oraria: da € 28,00 a € 31,50. Tutte le componenti indicate sono state adeguate con una percentuale del **12,5%** corrispondente all'indice dei prezzi al consumo per famiglie operai e impiegati (FOI) senza tabacchi rilevato nel periodo da novembre 2021 a dicembre 2023.

L'adeguamento tariffario che il Comune intende applicare è quantitativamente in linea con le indicazioni dell'Autorità riguardo al contenimento dell'incremento entro il limite dell'indice ISTAT rilevato nel periodo di vigenza delle tariffe da adeguare; tuttavia, a seguito dell'approvazione delle citate Linee guida si rendono necessarie alcune indicazioni.

In tema di determinazione delle tariffe si rileva, innanzitutto, che 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.

Al riguardo, il punto 60 delle Linee guida evidenzia come l'amministrazione comunale ai fini della determinazione delle tariffe, fermo restando il rispetto dei criteri stabiliti nella citata Legge quadro in materia, debba comunque tenere conto del criterio dell'orientamento al costo di produzione del servizio (comprendente sia i costi operativi che quelli di capitale, come, a titolo esemplificativo, i costi del carburante, di manutenzione veicolo, di assicurazione, di ammortamento del costo del veicolo e inclusivo anche del costo del lavoro di tipo autonomo prestato dal titolare di licenza), che costituisce criterio alla base della struttura tariffaria dei servizi pubblici, acquisendo a tale scopo dai soggetti che ne hanno la disponibilità (titolari di licenza, organismi associativi, piattaforme di intermediazione ecc.) tutti i dati necessari. Inoltre, la determinazione delle tariffe dovrebbe tenere conto del principio della sostenibilità in termini di impatto sull'utenza, con riferimento alle specifiche esigenze di mobilità dell'ambito territoriale interessato (punto 49 delle Linee guida). Al riguardo il Comune ha allegato alla richiesta di parere delle tabelle riportanti l'andamento di alcuni costi riconducibili al servizio, ma esclusivamente al fine di ulteriormente corroborare l'adeguamento proposto, che viene parametrato esclusivamente agli indici ISTAT, come accertato nell'ambito delle interlocuzioni istruttorie citate in premessa. **Da quanto rappresentato discende che il Comune, quanto meno in occasione dei prossimi adeguamenti tariffari, verifichi l'attuale livello tariffario sulla base dei citati principi.**

In relazione all'adeguamento tariffario il punto 61 delle Linee Guida prevede che, oltre al meccanismo di rivalutazione monetaria (che deve comunque costituire il limite massimo dell'adeguamento proprio in base al principio di garantire la più ampia accessibilità al servizio), soprattutto nel caso delle città delle dimensioni di quella in argomento, può essere correlato anche al mutamento del livello di qualità del servizio, documentato, ad esempio, mediante indagini di *customer satisfaction*, e/o risultante in esito a rilevazioni aventi ad oggetto aspetti di qualità erogata del servizio, riservando una quota dell'incremento tariffario massimo, determinato sulla base della rivalutazione delle tariffe all'inflazione, all'incremento qualitativo effettivamente rilevato dal soggetto competente (ad es. con il riconoscimento dell'80% dell'adeguamento inflattivo e del residuo 20% esclusivamente in caso di raggiungimento di specifici indicatori qualitativi). **Pertanto, al fine di promuovere il miglioramento qualitativo del servizio offerto, si segnala l'opportunità di prevedere nel Regolamento, quanto meno prima del prossimo adeguamento delle tariffe, che la metodologia relativa all'aggiornamento tariffario sia correlata anche alla variazione del livello della qualità del servizio.**

In termini generali emerge come il tariffario adottato dal Comune sia piuttosto complesso e non di semplice lettura in quanto comprende numerosi elementi quali supplementi, tariffe fisse alcune delle quali applicabili solo in determinate circostanze e in determinati punti della città, declinati (nella versione in lingua italiana) in 3 pagine e due mappe. La variegata composizione delle tariffe e le particolari condizioni di applicazione di alcune di esse suggeriscono una generale revisione del sistema tariffario nel suo complesso per renderlo di *“facile lettura e di immediata comprensione da parte degli utenti”* (punto 52 delle Linee guida). Si rammenta, al riguardo, che la previsione della possibilità di una corretta e trasparente pubblicizzazione delle tariffe del servizio taxi a tutela dei consumatori costituisce uno dei principi alla base dell’adeguamento del servizio taxi (art. 37, comma 2, lettera m), n. 3).

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 necessario 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. **Nelle more della modifica al Regolamento, il Comune potrà comunque richiedere i dati necessari allo svolgimento dei propri compiti istituzionali eventualmente promuovendo la stipulazione di accordi con i soggetti citati finalizzati alla condivisione dei dati e all’individuazione delle relative modalità attuative.**

II.2 Tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti

Riguardo alle tariffe predeterminate il punto 67 delle Linee Guida richiede che 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 in campo. Anche nel citato Parere n. 18/2021 sul tema si evidenziava, la necessità, che si ribadisce ulteriormente anche nel presente parere, *“che il Comune provveda alla revisione di tutte le tariffe fisse, verificandone innanzitutto la convenienza per l’utente rispetto alla tariffa tassometrica (a titolo esemplificativo, almeno 5-10% inferiore), e massimizzandone la chiarezza rendendole omnicomprendenti e riconsiderando il vincolo minimo di 3 passeggeri che risulta non ragionevole”*. Tuttavia, dalla documentazione fornita dal Comune non si rinvergono evidenze dell’effettiva convenienza per l’utente delle tariffe predeterminate esistenti.

Nelle more che vengano effettuate le suddette simulazioni, **è necessario che le attuali tariffe predeterminate siano trasformate in “tariffe massime garantite”**, per l’applicazione delle quali il tassometro 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. Al riguardo, si osserva che essendo stato proposto dall’Autorità ricorso dinanzi al TAR Lazio per mancata conformazione al Parere n. 18/2021, tuttora pendente, in relazione alla limitazione dell’applicazione delle tariffe predeterminate ad un numero minimo di passeggeri, **si ribadisce la necessità di eliminare la clausola impugnata anche al fine di determinare la cessazione della materia del contendere.**

Oltre alle simulazioni appena citate, con riferimento alle tariffe predeterminate per i collegamenti con altri comuni/località (per la cui prestazione è più adatto il servizio di noleggio con conducente, privo di obblighi di servizio pubblico), considerate le modalità di applicazione previste (tratta A/R con sosta per attesa dell’utente), che impegnano la vettura per diverse ore, e la destinazione prevalente all’utenza crocieristica

estremamente concentrata in determinati giorni della settimana e fasce orarie, che potenzialmente richiede un rilevante numero di vetture, **è necessario che il Comune ne valuti l'opportunità considerando l'impatto che tale modalità applicativa comporta per la disponibilità del servizio nell'ambito urbano** acquisendo a tale scopo anche i dati relativi alle specifiche relazioni O/D in argomento da parte dei titolari di licenza, dalle cooperative/consorzi radio taxi e dai fornitori di servizi di richiesta del servizio tramite App. Pertanto, **è necessario che nelle more delle valutazioni sopra descritte le tariffe riguardanti le relazioni intercomunali siano escluse dal Tariffario.**

La tariffa denominata "Giro Città" cui si attribuisce un prezzo di 60,00 euro, oltre a possedere una connotazione prettamente turistica, **che appare più adatta per altre tipologie di servizi di natura commerciale, non risponde a minimi criteri di determinatezza che consentano di valutarne l'onerosità e non risulta che la relativa individuazione sia avvenuta secondo le indicazioni del citato punto 67 delle Linee guida.** Pertanto, **è necessario che sia eliminata dal tariffario fino all'esito della valutazione dell'Amministrazione comunale sull'opportunità di introduzione di una tariffa di tale tipologia e comunque fino all'effettuazione delle simulazioni da cui risulti più vantaggiosa rispetto a quella a tassometro secondo le indicazioni delle Linee guida.**

Il.3 Tariffario

Riguardo al tariffario, **si rende necessario indicare 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).

Per le tariffe a base multipla nel tariffario si riporta il prezzo della componente oraria con la specificazione che si applica "*per fermata o diminuzione della velocità*". **Occorre che sia riportata la velocità al di sotto della quale si applica la tariffa oraria.**

Inoltre, occorre specificare, in corrispondenza delle tariffe predeterminate, che la tariffa prevista troverà applicazione solo nel caso in cui risulti più bassa dell'importo a tassometro che dovrà essere tenuto attivo fino a fine corsa.

Si segnala, infine, l'opportunità che nella sezione del sito *web* istituzionale dedicata al servizio taxi sia pubblicata anche la spesa media relativa a corse per collegamenti tra punti strategici cui non sia già applicata una tariffa predeterminata – (punto 58 Linee guida).

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

Torino, 18 aprile 2024

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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