

Parere al Comune di Salò sull'incremento del contingente 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 26 giugno 2024

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Salò (di seguito, anche: Comune) 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 riferimento all'incremento del contingente taxi di 7 licenze (rif. nota prot. n. 7722/2024 del 19/03/2024 acquisita al prot. ART n. 29039/2024 del 20/03/2024). Con tale invio venivano fornite anche la delibera della Giunta Comunale n. 40 del 14/03/2024, recante *“Approvazione adeguamento del numero di licenze per l'esercizio del servizio pubblico non di linea di taxi da n. 6 licenze a n. 13 licenze”* e la relazione concernente l'*“Adeguamento numero di licenze per l'esercizio del servizio taxi”* (di seguito: Relazione) nella quale sono riportate le analisi a supporto della definizione del contingente;
- successivamente alle richieste di parere è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale il Comune ha fornito ulteriori integrazioni e chiarimenti in merito alla determinazione dell'incremento del contingente (richiesta ART prot. n. 38604/2024 del 11/04/2024, riscontrata con nota prot. n. 10548/2024 del 22/04/2024 acquisita al prot. ART n. 41686/2024 in pari data, di seguito *“Integrazioni”*). La fase interlocutoria ha riguardato principalmente i seguenti aspetti:
 - l'attuale assetto del contingente taxi in termini di accessibilità per le persone su sedia a rotelle;
 - la modalità di rilascio delle licenze a titolo gratuito o oneroso) e gli eventuali dati disponibili sul valore delle ultime transazioni a titolo oneroso;
 - informazioni sul bando e sui requisiti che verranno richiesti;
 - informazioni in merito alle chiamate inevitabili;

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 di

questo, i criteri per la determinazione delle tariffe, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza.

Con il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell'ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l'accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso. In particolare, l'art. 6 reca una serie di disposizioni poste *“[a]l fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana [...]”*. In particolare, la lett. b) del medesimo articolo 6 consente agli enti competenti di bandire concorsi straordinari, ove la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal comune ad assicurare un livello di offerta adeguato, per il rilascio di nuove licenze ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della citata legge n. 21 del 1992.

Inoltre, l'art. 37 del sopra citato d.l. n. 201/2011, nell'istituire l'Autorità di regolazione dei trasporti, ha attribuito alla stessa specifiche competenze in materia, tra cui:

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

Ulteriori misure “per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma” sono previste dall’articolo 3 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici), convertito con modificazioni dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136.

L’Autorità, con l’*“Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull’autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità”* del 21 maggio 2015, ha rappresentato l’esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi volte ad adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera, a distanza, ormai, di molti anni dall’adozione della legge n. 21/1992, anche tenuto conto dei recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità. In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l’Autorità ha evidenziato, tra l’altro, l’opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all’adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l’attenzione sulla necessità di *“(...) dare attuazione [da parte 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 sito *web* istituzionale dell’Autorità, l’Autorità è ulteriormente intervenuta sul tema dell’organizzazione del servizio taxi e, in particolare, sull’uso dei sistemi di connettività via *web* e sull’impiego delle nuove tecnologie per favorire l’intermediazione tra domanda e offerta di taxi rimarcando, anche sulla scorta delle decisioni del Consiglio di Stato di cui alle sentenze del 4 giugno 2020, n. 3501/2020, n. 3502/2020 e n. 3503/2020, la necessità di: *i) promuovere e verificare la rimozione di norme di legge regionali e/o norme di regolamenti comunali che in qualsiasi modo limitino la libertà dei titolari di licenza taxi di avvalersi dei vari servizi di interconnessione tra domanda e offerta eventualmente disponibili; ii) promuovere lo sviluppo e la diffusione di sistemi innovativi e competitivi che consentano l’interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi con conseguente aumento dell’efficienza e della qualità del servizio offerto; iii) vigilare, adottando le misure ritenute più opportune, affinché le società che gestiscono i servizi di interconnessione tra domanda e offerta non precludano a coloro che aderiscono a tali servizi di rivolgersi anche ad altri intermediari e di destinare una quota per l’esecuzione di corse 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 la Comunicazione la Commissione UE ha formulato raccomandazioni relative alla regolamentazione dei servizi di taxi (e NCC), al fine di garantire ai cittadini una mobilità locale adeguata e sicura, migliorare la sostenibilità del settore e promuovere gli obiettivi del *Green Deal* europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Ha inoltre chiarito la necessità che le misure messe in atto dagli Stati membri (compresi sia i governi e i legislatori nazionali sia le autorità regionali e locali) per regolamentare i taxi e i servizi di noleggio con conducente siano conformi alle libertà fondamentali che sono alla base del mercato unico. La Comunicazione, più specificamente, contiene raccomandazioni concernenti, in particolare, l’efficienza del servizio, l’accesso a una mobilità adeguata e la sostenibilità del settore, la sostenibilità ambientale e lo sfruttamento dei vantaggi

offerti dalla digitalizzazione.

Infine, l'Autorità in data 23 marzo 2022, con la delibera n. 46/2022 ha adottato le linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali (di seguito: Linee guida), che recepiscono gli orientamenti dell'Autorità già espressi nell'Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea, nonché nella nota dell'Autorità del 16 luglio 2020 indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome in merito all'uso dei sistemi di connettività via *web* e all'impiego delle nuove tecnologie per favorire l'intermediazione tra domanda e offerta di taxi. L'obiettivo del menzionato documento è quello di fornire, anche attraverso indicazioni di carattere metodologico, uno strumento a supporto dei soggetti competenti ai fini della predisposizione di schemi di atti da adottare in materia di servizio taxi, sui quali è acquisito il parere preventivo dell'Autorità, nonché elementi per la determinazione del contingente, per l'organizzazione del servizio – considerando anche le piattaforme tecnologiche per l'intermediazione tra la domanda e l'offerta –, per il monitoraggio della qualità del medesimo anche attraverso la predisposizione della carta della qualità e/o di indagini di *customer satisfaction*, e criteri per la determinazione delle tariffe orientate al costo di produzione del servizio.

II. Osservazioni dell'Autorità

Alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione acquisita, l'Autorità esprime le proprie osservazioni finalizzate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del servizio taxi ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 201/2011, nell'esercizio della propria funzione di verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti.

Preliminarmente si osserva che il *"Regolamento taxi"* (di seguito: Regolamento) vigente, adottato con deliberazione del Consiglio Comunale 66/1997 del 23 ottobre 1997, risulta aggiornato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 24/1999 del 23 aprile 1999. Il Regolamento non tiene dunque pienamente conto degli sviluppi normativi e tecnologici intervenuti nel corso degli anni, di cui si è dato cenno in premessa. Dunque, **è necessario che il Comune adegui 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, previa richiesta di parere all'Autorità sullo schema dell'atto¹.**

II.1 Contingente taxi

1.1 Incremento del numero delle licenze

Nell'ambito del Comune di Salò sono attualmente attive 6 licenze taxi (nessuna delle quali afferente a veicoli specificamente attrezzati per l'incarrozzamento di utenti su sedia a rotelle) e 8 autorizzazioni NCC. La dimensione del contingente è stata definita nel Regolamento nel 1997, mentre l'ultimo atto di assegnazione di una licenza risale al 2012².

¹ L'esemplificazione dei casi in cui è necessaria la richiesta del parere preventivo è consultabile nelle FAQ relative al settore taxi, pubblicate sul sito web dell'Autorità (<https://www.autorita-trasporti.it/faq/?fcat=234>)

² Sebbene a pag. 40 della Relazione sia indicato il 2001 come *"anno dell'ultimo bando di attuazione per le ultime due licenze previste dal regolamento"*, a pag. 17 della Relazione è riportata la determinazione n. 9 del 17 gennaio 2012, relativa all'assegnazione di una licenza avvenuta nel 2012.

La richiesta di parere è relativa al rilascio a titolo gratuito di ulteriori 7 licenze taxi (portando il contingente ad un totale di 13), ed è volontà del Comune destinarne almeno 2 per il trasporto di utenti su sedia a rotelle (di seguito anche licenze PMR)³ con veicoli attrezzati.

Nella Relazione allegata alla richiesta di parere sono esposti dati e informazioni di contesto a supporto del prospettato incremento del contingente. A tale riguardo, sono riportati dati inerenti alla variazione demografica e del reddito medio della popolazione avvenuta negli anni, l'incremento delle presenze turistiche (+13% tra il 2019 e il 2022, mentre rispetto al 2001 risultano raddoppiate, cfr. pag. 31 della Relazione) evidenziando la vocazione turistica del territorio.

Per quanto riguarda la metodologia utilizzata per la definizione dell'ampliamento del contingente, allo stato attuale il Comune non dispone di dati in merito alle chiamate innevase. Nella Relazione (pag. 79) si indicano comunque criticità – segnalate dagli utenti sul sito internet ufficiale “Taxi Salò” – con riferimento a *“difficoltà nel gestire le corse “definite brevi” interne al comune o comuni limitrofi”*, reperibilità dei taxi nel periodo estivo e notturno, nonché generiche *“difficoltà nelle prenotazioni”*. Ad ogni modo, nella Relazione – in cui si richiama la possibilità del ricorso ad analisi semplificate per i comuni con meno di 100.000 abitanti, prevista nelle Linee guida – è riportato il confronto con i comuni di Peschiera del Garda e Bardolino, presi a riferimento in quanto entrambi appartenenti al bacino turistico del Lago di Garda. Dai dati delle licenze e della popolazione presente nei due comuni è stimata una dotazione media unitaria di 1,24 taxi ogni 1000 abitanti che, applicata alla popolazione di Salò (10.375 abitanti), porta ad un fabbisogno complessivo di 13 licenze. Nella Relazione è poi specificato che *«l'Amministrazione Comunale è intenzionata a rafforzare il numero di licenze taxi piuttosto che quelle per NCC e che è recentemente stato indetto un bando per l'assegnazione di 3 licenze NCC»*, pertanto è ritenuto *“adeguato aumentare solamente le licenze taxi di 7 unità”*.

Rispetto alla metodologia utilizzata per la definizione del contingente, si osserva quanto segue.

La Relazione tecnica allegata fornisce un'analisi dettagliata del contesto geografico, economico e insediativo, e i fattori di offerta considerati dal Comune rientrano tra quelli previsti al punto 9 delle Linee guida; tuttavia, la metodologia proposta non pare sufficientemente solida nel mettere in correlazione tra loro i fattori determinanti l'adeguatezza del contingente. In particolare, si osserva come la stima del fabbisogno medio pari a 1,24 Taxi/1000 abitanti è stata effettuata considerando l'insieme dei servizi non di linea, taxi e NCC⁴.

Il confronto con due soli comuni potrebbe non essere sufficiente ad una stima attendibile del fabbisogno del servizio taxi. Un confronto comparativo effettuato dagli Uffici dell'Autorità su un campione di 5 Comuni italiani simili a quello di Salò, situati sulle sponde di un lago (e tutti classificati a elevata intensità turistica al pari di Salò) per i quali sono disponibili informazioni sui rispettivi contingenti⁵, restituisce un valore medio del contingente taxi di circa 9 taxi.

Tuttavia, deve rilevarsi come l'approccio comparativo, per le sue caratteristiche, anche di semplicità, è basato sulla dotazione attuale del servizio nei comuni compresi nel campione, la quale non è necessariamente ottimale rispetto all'effettivo soddisfacimento delle esigenze di mobilità attuali e, soprattutto future, tanto più che nei comuni a vocazione turistica, come Salò, le previsioni di flussi turistici possono ritenersi in crescita.

³ Come specificato dal Comune nell'ambito delle Integrazioni fornite.

⁴ Bardolino registra la presenza di 4 licenze taxi e 3 NCC, mentre per Peschiera del Garda sono indicate 9 licenze taxi e 7 NCC.

⁵ Sono stati individuati i seguenti Comuni non capoluogo di provincia, con popolazione tra 5.000 e 30.000 abitanti, con ubicazione sulle sponde di un lago e con disponibilità di dati: Desenzano del Garda, Peschiera del Garda, Riva del Garda, Sirmione Stresa.

Si osserva, infatti, che tra le motivazioni del Comune sottese all'incremento del contingente sono richiamati il cospicuo aumento delle presenze turistiche e i futuri interventi sul territorio (nuove strutture ricettive alberghiere e la realizzazione di un nuovo polo assistenziale per le prestazioni sanitarie), che potranno ragionevolmente incrementare la domanda potenziale del servizio taxi.

Per quanto poi riguarda la domanda attuale, una stima adeguata del fabbisogno aggiuntivo di taxi richiederebbe la conoscenza del numero di chiamate inevase nelle diverse fasce orarie giornaliere e periodi dell'anno, accompagnata dal numero delle corse, dalla percorrenza chilometrica e durata di ogni corsa, dalla suddivisione percentuale tra corse urbane ed extraurbane, ecc.

Pertanto, allo scopo di poter valutare la rispondenza dell'offerta di servizio alle effettive esigenze di mobilità nel territorio di competenza, è **necessario che il Comune attivi un sistema di monitoraggio periodico e sistematico dei dati di domanda e di offerta del servizio taxi** che, anche se semplificato, permetta di rilevare le richieste di servizio inevase ed i tempi di attesa per gli utenti, in diverse ore del giorno, giorni della settimana e periodi dell'anno (punti 32-33 delle Linee guida).

Ad ogni modo, considerato che una parte delle nuove licenze è finalizzata a soddisfare una domanda potenziale di servizi che il Comune prevede si svilupperà nel prossimo futuro, pare utile che il comune consideri il rilascio di alcune licenze stagionali tra le 7 complessivamente previste, valutando gli interventi da effettuare tenendo conto del monitoraggio della domanda di servizi taxi (totale e inevasa) che il Comune avrà implementato. Tale approccio consentirebbe di modulare elasticamente l'offerta del servizio, tenendo conto della variabilità della domanda, anche nei diversi periodi dell'anno, nonché di sviluppare soluzioni alternative qualora l'evoluzione della domanda non rispecchiasse le stime di domanda potenziale previste.

Dunque, **nelle more dell'attuazione del sistema di monitoraggio, si esprime parere favorevole all'aumento del contingente, mediante il rilascio di 7 nuove licenze, di cui almeno 2 dovranno essere vincolate all'impiego di veicoli attrezzati per il trasporto di utenti con necessità di incarrozziamento; tuttavia, anche alla luce di quanto sopra espresso, il Comune potrà valutare l'opportunità che una o più delle 7 licenze previste siano rilasciate a titolo stagionale.** Mediante il monitoraggio, il Comune valuterà se ampliare il contingente col rilascio di ulteriori licenze. A seguito della decisione finale sulla natura definitiva o stagionale dei titoli, il Comune potrà quindi modificare l'assetto prospettato nella delibera di Giunta Comunale n. 40 del 14/03/2024.

Ad ogni modo, come già rilevato in precedenza, è **necessario che nell'ambito dell'aggiornamento del Regolamento vengano definiti opportuni obblighi di monitoraggio del servizio e di trasmissione dei dati da parte dei tassisti al Comune utili per la corretta pianificazione e valutazioni delle performance del servizio. In tale ambito si invita il Comune a promuovere sistemi di acquisizione delle chiamate che consentano il monitoraggio delle richieste e dei servizi inesati.**

1.2 Bando di concorso

Alla data del presente parere il bando di concorso risulta ancora in fase di predisposizione; ad ogni modo il Comune, nella documentazione fornita, ha riportato gli elementi principali che saranno previsti al riguardo. A tal proposito appaiono meritevoli di considerazioni i seguenti aspetti:

- a) secondo il punto 93 delle Linee guida, la modalità di selezione che maggiormente garantisce i principi di trasparenza e imparzialità della procedura, nonché la necessità di valorizzare e ampliare la formazione professionale come stabilito dall'art. 37, comma 2, lett. m), numero 4) al fine di

migliorare la qualità del servizio, è quella per titoli ed esami (peraltro implicitamente prevista dall'art. 12 del Regolamento). Dunque, **è opportuno che l'assegnazione delle licenze avvenga tramite un concorso per titoli ed esami, previa statuizione delle materie di esame e dei punteggi previsti per i vari titoli;**

- b) al fine di non compromettere l'obiettivo di introdurre nel contingente i veicoli specificamente attrezzati per PMR, **è necessario che nel bando siano individuati e specificati in maniera chiara i criteri di assegnazione, dando priorità al raggiungimento del numero previsto di licenze taxi per PMR;**
- c) al fine di garantire anche nel tempo la quota dei taxi per PMR **è necessario che, per le licenze taxi per PMR, il bando specifichi il vincolo di esercire il servizio con veicoli attrezzati per l'incarrozzamento degli utenti su sedia a rotelle anche in seguito a futuri trasferimenti della licenza;** per gli stessi motivi **è necessario che il bando preveda la decadenza della licenza taxi per PMR laddove, a seguito di controlli da parte del Comune, sia rilevato che la prestazione del servizio avviene con veicoli non attrezzati;**
- d) nelle more dell'aggiornamento del Regolamento, **si raccomanda di prevedere nel bando appositi obblighi di trasmissione dei dati, in via sperimentale, relativi al servizio svolto dai titolari delle nuove licenze (per fascia oraria e giorno della settimana);** tali obblighi potranno essere introdotti anche per un periodo di tempo limitato purché sufficiente a ottenere un significativo insieme di dati;
- e) per consentire ai candidati di avere piena conoscenza della disciplina locale relativa al servizio taxi, e a garanzia dei principi di pubblicità e trasparenza, **è necessario che il bando riporti il link alla sezione del sito internet del Comune, accessibile a tutti i cittadini, dove è pubblicata tutta la documentazione relativa alla disciplina del servizio taxi (tra cui, il Regolamento e il Tariffario).**

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

Torino, 26 giugno 2024

Il Presidente

Nicola Zaccheo

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