

Parere al Comune di Bellizzi sulla quantificazione del contingente, sul bando di concorso per il rilascio di 10 licenze e sulle tariffe 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 26 settembre 2024

premesse che:

- ha ricevuto dal Comune di Bellizzi (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 9421/2024 del 13 maggio 2024 (acquisita al prot. ART n. 49169/2024 del 14 maggio 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, con riferimento ad un documento nel quale si illustrava, tra l'altro, l'istruttoria svolta per la quantificazione del contingente (allegando anche lo schema di bando di concorso), i criteri per la definizione delle tariffe e si riportavano alcuni stralci del Regolamento del servizio (di seguito: Relazione);
- successivamente alla richiesta formale di parere è stata avviata una interlocuzione nel corso della quale il Comune ha integrato la documentazione prodotta, con nota del 26/07/2024 (acquisita al prot. ART n. 70969/2024) e con nota del 30/08/2024 (acquisita al prot. ART n. 79896/2024), in risposta alla nota di richiesta integrazione del 14/06/2024 (prot. ART n. 57978/2024). La fase interlocutoria ha riguardato principalmente i seguenti aspetti:
 - o metodologia utilizzata per la quantificazione del contingente;
 - o metodologia per la definizione delle tariffe;
 - o assetto generale del servizio con riferimento al bacino aeroportuale di riferimento;

esaminato lo schema di Regolamento del servizio taxi, nonché l'ulteriore documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

I. Inquadramento giuridico

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla l. 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; detta legge, per la prestazione del servizio taxi, prevede il rilascio della licenza da parte delle Amministrazioni Comunali attraverso un bando di pubblico concorso (art. 8).

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 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 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 [...]”. 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.

Successivamente, il legislatore è di nuovo intervenuto nel settore. In particolare, 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 comune 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 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 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”*. Nel medesimo Atto di segnalazione l’Autorità ha auspicato la revisione del concetto di territorialità, proponendo l’ampliamento dell’ambito di gestione dei servizi attualmente incardinato sulle aree comunali, rimettendo alle regioni l’individuazione dei bacini ottimali di gestione dei servizi di taxi e NCC in ragione della natura economica, culturale e turistica dei territori, nonché le funzioni inerenti alla fissazione del relativo fabbisogno numerico di vetture.

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 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 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.

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.

Di recente, la Corte costituzionale, intervenendo in materia di rilascio di autorizzazioni per l'espletamento del servizio di noleggio con conducente con osservazioni pure estendibili al servizio taxi, ha affermato che *“I servizi di autotrasporto non di linea, (...) concorrono a dare «effettività» alla libertà di circolazione, «che è la condizione per l'esercizio di altri diritti» (sentenza n. 36 del 2024), per cui la forte carenza dell'offerta – che colloca l'Italia fra i Paesi europei meno attrezzati al riguardo, come risulta dai dati segnalati nell'opinione presentata dall'ANITRAV tanto nel presente giudizio quanto nel giudizio a quo – generata dal potere conformativo pubblico si è risolta in un grave disagio arrecato a intere fasce della popolazione e alle possibilità di sviluppo economico. Essa ha infatti innanzitutto danneggiato la popolazione anziana e fragile, che, soprattutto nelle metropoli, non è in grado di utilizzare (o anche semplicemente raggiungere) gli altri servizi di trasporto di linea, ma che ha stringenti necessità di mobilità che, in particolare, si manifestano in riferimento alle esigenze di cura. Ha compromesso le esigenze di accesso a una mobilità veloce, spesso indispensabile a chi viaggia per ragioni di lavoro. Ha recato danno al turismo e all'immagine internazionale dell'Italia, dal momento che l'insufficiente offerta di mobilità ha pregiudicato la possibilità di raggiungere agevolmente i luoghi di villeggiatura, come documentato dalla Regione Calabria nel giudizio a quo”* (sentenza n. 137 del 2024).

II. Osservazioni dell'Autorità

Alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità esprime le proprie osservazioni sulla quantificazione del contingente, sullo schema di bando di concorso e sulle tariffe, finalizzate a migliorare la qualità e l'efficacia del servizio 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.

Alla luce della documentazione resa disponibile dall'Amministrazione comunale e tenuto conto del perimetro di competenza che l'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011 attribuisce all'Autorità riguardo al servizio taxi, si esprimono di seguito le seguenti osservazioni.

1. La quantificazione del contingente

Il Comune di Bellizzi, pur avendo approvato con delibera di C.C. n. 26 del 11/10/2008 il Regolamento del servizio taxi, non ha mai rilasciato le relative licenze (né autorizzazioni NCC) ed è pertanto privo di servizi di TPL non di linea. A seguito dell'apertura al traffico passeggeri dell'Aeroporto di Salerno – Costa d'Amalfi, emergendo la necessità di soddisfare la domanda di mobilità dell'utenza aeroportuale, il Comune di Bellizzi ha avviato una serie di procedimenti per l'attivazione del servizio taxi provvedendo ad aggiornare il Regolamento comunale con delibera di C.C. n. 10 del 07/05/2024, a quantificare il fabbisogno di taxi in relazione ai flussi di passeggeri dell'aeroporto e a definire le tariffe del servizio.

Da quanto emerge dalla documentazione complessivamente prodotta, ed in particolare dalla Relazione allegata alla DGC n. 56 del 10/05/2024, il contingente taxi necessario a soddisfare la domanda di mobilità dell'utenza è stato quantificato dal Comune considerando diversi aspetti. In primo luogo, il Comune ha utilizzato un parametro correlato agli abitanti, corrispondente a "1 veicolo/2.500 utenti potenziali"¹, e considerato il numero di abitanti (13.288) è pervenuto ad una stima iniziale di 5 taxi. Inoltre, il Comune ha considerato la domanda derivante dall'apertura dell'Aeroporto di Salerno – Costa d'Amalfi che insiste in parte nel territorio del Comune di Bellizzi. In particolare, ai fini della stima della domanda di taxi espressa dall'utenza aeroportuale, è stato considerato un transito medio giornaliero di 765 passeggeri e uno *split* modale del 10% verso il servizio taxi, pervenendo così ad un'utenza potenziale giornaliera di 77 passeggeri. Il Comune, ipotizzando 2 turni di 8 ore ciascuno, ha calcolato 5 utenti/ora per il servizio taxi e, considerando "una distribuzione del n. utenti/ora per singolo veicolo pari a n. 1 pax/veicolo", dalla stima di 5 utenti/ora ha ricavato un fabbisogno di 40 veicoli taxi per turno. Pertanto, tale stima di taxi necessari per soddisfare le esigenze dell'utenza aeroportuale, assorbirebbe la quota di taxi calcolati sul numero di abitanti. In conclusione, il Comune ha quantificato in 40 il contingente di licenze taxi necessario per il soddisfacimento della domanda derivante dai passeggeri dell'Aeroporto di Salerno – Costa d'Amalfi, non specificando in che modo tale conclusione sia correlata alla stima di 40 taxi necessari/turno, né come sia stato stimato il parametro di 1 pax/veicolo taxi sulla base del quale il Comune è pervenuto alla quantificazione definitiva. Inoltre, il Comune non fornisce particolari spiegazioni sul riassorbimento della quota iniziale di 5 taxi all'interno della quota calcolata in relazione al flusso di passeggeri dell'aeroporto; tuttavia, come si vedrà (*infra*), la scelta appare giustificata dall'utilizzo del servizio prevalentemente per il soddisfacimento della domanda dell'utenza aeroportuale.

In relazione all'istruttoria condotta dal Comune si rileva come l'Amministrazione comunale, rispondendo ad una specifica richiesta degli Uffici dell'Autorità nell'ambito delle interlocuzioni intercorse, abbia precisato che "[a]ttesa l'estensione territoriale del comune di Bellizzi pari a soli 8 kmq, nella fase iniziale d'istituzione del

¹ Il Comune nel corso delle interlocuzioni ha chiarito che tale parametro è stato definito tenendo conto dei comuni limitrofi, ed in particolare di "Salerno (1 taxi/3.300 abitanti) e Pontecagnano Faiano (1 taxi/5.000 abitanti), e al comune di Afragola (1 taxi/2.500 abitanti)".

servizio taxi si prevedono stalli nella sola area aeroportuale". Tale precisazione rivela come la mancata implementazione del servizio taxi nel Comune di Bellizzi prima dell'apertura dell'Aeroporto risulti ampiamente giustificata sia dal limitato numero di abitanti, sia dalla ridotta estensione territoriale, sia dall'assenza di un'utenza turistica (Bellizzi è classificato dall'ISTAT tra i "comuni non turistici"²). L'esigenza di attivazione del servizio deriva, pertanto, essenzialmente dall'apertura al traffico passeggeri dell'Aeroporto di Salerno – Costa d'Amalfi che insiste in parte nel territorio del Comune di Bellizzi ed in parte in quello del Comune di Pontecagnano Faiano, circostanza avvalorata anche dall'attuale assenza del servizio nel Comune di Bellizzi che evidentemente non ha finora rilevato esigenze di mobilità da soddisfare con i servizi di TPL non di linea. La quantificazione del contingente taxi deve quindi essere parametrata sostanzialmente sulla domanda connessa all'Aeroporto.

Nell'ambito delle interlocuzioni con gli Uffici dell'Autorità il Comune ha fornito ulteriori documenti, tra cui il programma dei voli al momento disponibile (fino al 31/10/2024) e una sintetica analisi (datata 9 febbraio 2024) denominata *"Aeroporto di Salerno – Costa D'Amalfi - QSR - Stima fabbisogno taxi - start up luglio 2024"*, elaborata dal Gestore Aeroportuale GESAC (di seguito: GA), nella quale, partendo dai dati dell'Aeroporto di Napoli, si perviene ad una stima del fabbisogno taxi per l'Aeroporto di Salerno. In particolare, il GA ipotizza nella fase di start up dell'Aeroporto di Salerno circa 200.000 passeggeri (non esplicitando il periodo considerato), considerando un massimo di 1,5 voli/h, un Airbus A320 con configurazione a 180 posti come aeromobile tipo, un *load factor* presunto dell'85%. Al fine di stimare il numero di taxi necessario, il GA ha utilizzato due approcci distinti, ottenendo in un caso il risultato di 7 taxi/ora – tramite una stima proporzionale rispetto ai transiti dei taxi relativi all'Aeroporto di Napoli – e nell'altro caso 35 taxi/ora – valore ottenuto *"applicando la percentuale di passeggeri [dell'Aeroporto di Napoli] che si spostano per vacanza (16,9%) e che utilizzando il Taxi per arrivare in aeroporto, a cui è stato applicato un fattore correttivo (3,1%) dovuto alla non piena attivazione delle alternative di trasporto"*. I valori ottenuti, per i quali non sono chiaramente esplicitate le modalità di calcolo, conducono ad una forchetta molto ampia che può costituire solo un riferimento di massima, all'interno della quale occorre ulteriormente procedere ad una valutazione quantitativa. Tale valutazione può essere condotta utilizzando direttamente il Programma dei voli fino al 31/10/2024, che il Comune ha trasmesso agli Uffici dell'Autorità ad integrazione della documentazione inizialmente resa disponibile, a partire dal quale si può giungere ad una stima maggiormente attendibile. Dal Programma dei voli è possibile rilevare la scansione temporale degli arrivi e i posti disponibili sugli aeromobili utilizzati dai vettori per ciascun volo. Occorre inoltre considerare che i passeggeri dell'Aeroporto che impegneranno i taxi di Bellizzi saranno quasi esclusivamente quelli in arrivo, mentre, degli utenti in partenza, è plausibile ipotizzare che soltanto una frazione trascurabile raggiunga l'Aeroporto partendo dal territorio del Comune di Bellizzi. Dal Programma dei voli risulta come nel periodo di riferimento (dall'11 luglio al 26 ottobre 2024, per un totale di 107 giorni) la media dei voli/giorno in arrivo sia inferiore a 1,7 (2,4 considerando solo i giorni in cui è operativo almeno un volo). La media dei passeggeri/giorno in arrivo, considerato un *load factor* degli aeromobili dell'85% sarà di 263 (366 considerando solo i giorni in cui è operativo almeno un volo). Inoltre, sempre analizzando il piano dei voli emerge che nei due terzi delle giornate con voli operativi il periodo che intercorre tra il primo e l'ultimo volo della giornata è inferiore a 5 ore. Dalle interlocuzioni con il Comune si è appurato che la durata della corsa media, considerate le

² ISTAT, Classificazione dei Comuni in base alla densità turistica, 19/01/2022.

destinazioni più frequenti dei passeggeri, è di soli 12 minuti³. Sulla base di tale durata media della corsa è possibile ipotizzare che i titolari di licenza riuscirebbero a fare ritorno in Aeroporto in tempo per l'arrivo del volo successivo, considerato che il tempo minimo tra due voli, considerato l'intero periodo del programma dei voli attualmente disponibile, è di 25 minuti, rilevabile peraltro soltanto in 8 giornate mentre nella grande maggioranza dei giorni tra un volo e il successivo intercorrono non meno di 2 ore. Da tali dati emerge innanzitutto che l'utenza da considerare ai fini della determinazione del contingente è soprattutto l'utenza proveniente dai voli in arrivo presso l'Aeroporto. Inoltre, emerge come nella maggior parte delle giornate con voli operativi (77 su 107) la domanda dell'utenza in arrivo, considerata la durata della corsa media, tenendo conto anche di eventuali ritardi dei voli programmati, può essere soddisfatta con un turno unico di 5/6 ore, mentre il Comune ha ipotizzato due turni da 8 ore ciascuno. La stima del Comune si basa inoltre su un'ipotesi di *split* modale taxi del 10% ricavato da rilevazioni effettuate dal GA sull'utenza in partenza dall'aeroporto di Napoli, che riguarda un aeroporto con caratteristiche, a livello di accessibilità e tipologia di utenza, diverse dall'utenza potenziale dell'Aeroporto di Salerno.

Pertanto, si ritiene che **il Comune debba rivedere la stima del fabbisogno potenziale di taxi stabilito in 40 taxi/giorno alla luce delle osservazioni formulate (*supra*)**. Sul punto rileva la recente apertura dell'Aeroporto e le conseguenti incertezze sulle previsioni dei flussi di passeggeri nonché sull'utilizzo, oltre che dei servizi taxi, anche degli altri servizi di linea e non di linea (OSP e a mercato) già attivati o di prossima attivazione. Pertanto, **è necessario che il Comune affianchi all'attività di revisione *on desk* della stima del fabbisogno di licenze taxi un monitoraggio sul campo del servizio attualmente attivato con i titolari di licenza dei comuni di Salerno e di Battipaglia**: dal monitoraggio del servizio il Comune di Bellizzi dovrebbe ottenere dati, anche rilevati direttamente presso gli stalli aeroportuali, relativi al livello di efficacia del servizio rispetto alla domanda effettiva, ad esempio rilevando, per giorno della settimana e in relazione ai voli in arrivo, il numero di corse, il numero di passeggeri/corsa, il tempo di attesa degli utenti. I dati rilevati sul servizio taxi già attivato tramite i titolari di licenza dei comuni di Salerno e di Battipaglia potranno essere impiegati dal Comune al fine di verificare la stima del contingente di licenze taxi, eventualmente considerando di procedere per *step* successivi, **valutando di bandire tempestivamente le 10 licenze proposte e provvedendo successivamente ad ulteriori rilasci anche attingendo dalla graduatoria, sulla base delle evidenze raccolte e dell'evoluzione del traffico aereo. È opportuno, inoltre, che l'amministrazione valuti le esigenze di domanda anche sulla base della stagionalità, tenendo conto sia del programma dei collegamenti aerei nelle diverse stagioni, sia dell'andamento dei flussi dei passeggeri nei diversi periodi dell'anno.**

Riguardo alla tipologia di licenze che saranno eventualmente rilasciate, il Comune ha previsto che il 10% delle licenze sarà riservata a veicoli appositamente attrezzati per PMR. Tuttavia, nello schema di bando è stato previsto soltanto un punteggio aggiuntivo nel caso in cui i candidati optassero per tale tipologia di veicolo. Al riguardo, **per garantire la generale accessibilità del servizio anche a tale tipologia di utenti, è necessario che almeno una delle licenze previste nel bando sia esclusivamente riservata ad autovetture appositamente attrezzate per il trasporto di PMR secondo le indicazioni del punto 25 delle Linee guida, prevedendo anche una significativa riduzione o l'azzeramento del contributo richiesto (considerati i maggiori costi che dovranno essere sostenuti per l'allestimento del veicolo) per il rilascio di tali licenze al fine di incentivarne la scelta.**

³ “considerando quali destinazioni frequenti le stazioni ferroviarie di Montecorvino, Salerno e Battipaglia, i presidi ospedalieri delle medesime città, il porto commerciale di Salerno (Molo Manfredi) e i porti turistici Masuccio Salernitano e Marina d'Arechi”.

Un ulteriore rilevante elemento emerso nell'ambito delle interlocuzioni con gli uffici comunali riguarda la sottoscrizione, "[n]elle more dell'approvazione della normativa regionale sull'istituzione dei bacini territoriali aeroportuali", tra il Comune di Bellizzi e i comuni di Salerno, Battipaglia e Pontecagnano Faiano (oltre alla Provincia di Salerno che ha avuto un ruolo di coordinatore), nell'alveo delle previsioni dell'art. 5-bis, comma 1-bis della legge 21/1992, di un "Protocollo d'intesa per servizio di taxi da parte dei tassisti di Salerno e di Battipaglia nei comuni di Bellizzi, Pontecagnano e Salerno, ai sensi dell'art. 1, comma 2, della legge 21 del 15/01/1992 e ss.mm.i.", con il quale si consente ai titolari di licenza dei comuni di Salerno e Battipaglia di prelevare gli utenti in arrivo all'Aeroporto sito nel territorio del Comune di Bellizzi e Pontecagnano. Con tale convenzione si stabilisce, inoltre, anche la quota di taxi che deve essere garantita per ciascun volo in arrivo in aeroporto, corrispondente a 12 veicoli, di cui 10 del Comune di Salerno e 2 del Comune di Battipaglia. La convenzione stabilisce, inoltre, che "[i]l numero di taxi disponibili potrebbe essere aumentato in futuro attraverso l'adesione di nuovi comuni o l'utilizzo delle licenze dei comuni di Bellizzi e Pontecagnano, non appena saranno disponibili". Viene inoltre costituito un comitato di monitoraggio "incaricato di supervisionare l'attuazione del protocollo e di risolvere eventuali criticità qualora dovessero emergere, garantendo così la massima efficienza del servizio", e introdotte 4 tariffe predeterminate operanti nei territori dei Comuni aderenti (*infra* §3). **Sussistendo tale accordo tra i comuni ricadenti nel "bacino" aeroportuale, è opportuno che la quota di contingente relativa al Comune di Bellizzi rispetto all'utenza aeroportuale** (che, come detto, sarà orientato pressoché in via esclusiva all'utenza in arrivo presso l'aerostazione), **sia preventivamente concordato con gli altri comuni che operano nello stesso ambito.** In proposito, riguardo all'istituzione di un bacino di traffico aeroportuale, che potrebbe derivare dall'implementazione dell'accordo già vigente, si rammentano le disposizioni dell'art. 14, comma 8, del d.lgs. 422/97 secondo cui "[p]er i collegamenti con gli aeroporti aperti al traffico aereo civile, ferme restando le competenze degli enti gestori, sono autorizzati ad effettuare servizio di piazza i titolari di licenze per servizio di taxi rilasciate dai comuni capoluogo di regione e di provincia, nonché dal comune o dai comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade. I comuni interessati, d'intesa, disciplinano le tariffe, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio, ivi compresa la fissazione del numero massimo di licenze che ciascun comune può rilasciare proporzionalmente al bacino di utenza aeroportuale. Nel caso di mancata intesa tra i comuni, provvede il presidente della regione, sentita la commissione consultiva regionale di cui all'articolo 4 della legge 15 gennaio 1992, n. 21" [enfasi aggiunta]. Anche le Linee guida dell'Autorità collocano la verifica della possibilità di istituzione di un bacino comprensoriale tra i primi step per la definizione del contingente (vedi punto 2 delle LG) e vi dedicano il paragrafo III della Parte I (punti da 27 a 31 delle Linee guida). È auspicabile, pertanto, che partendo dalla Convenzione in essere i comuni interessati dal bacino aeroportuale adottino le opportune scelte in ordine all'individuazione e all'assetto organizzativo del bacino stesso con una comune regolamentazione e tariffazione e che, al fine di ottimizzare l'efficienza del servizio, dovrebbe prevedere la reciprocità di carico tra i titolari di licenza dei diversi comuni, ossia la possibilità per i tassisti di operare indistintamente in tutto l'ambito territoriale comprensoriale, adottando, ove ritenuto opportuno, le modulazioni necessarie per garantire la presenza su tutto il territorio del servizio e la soddisfazione della domanda proveniente dall'utenza di tutto il bacino comprensoriale. L'istituzione del bacino, se correttamente definita porterebbe indubbi vantaggi sul piano dell'efficacia del servizio con positive ricadute per l'utenza anche dal punto di vista della trasparenza (garantita dall'uniforme regolamentazione e tariffazione) e di una più ampia accessibilità del servizio. **Qualora le amministrazioni comunali decidessero di procedere in tal senso sarà necessario sottoporre all'Autorità lo schema di Regolamento del servizio del bacino comprensoriale, lo schema di provvedimento di approvazione delle**

tariffe, nonché lo schema di provvedimento per la definizione del contingente corredati dalle relative relazioni in cui si illustrano le metodologie applicate.

2. Lo schema di bando di concorso

Con riferimento allo schema di bando di concorso predisposto dal Comune si rileva innanzitutto che la scelta di un procedimento per titoli ed esami è conforme a quanto previsto dal punto 93 delle Linee guida trattandosi della modalità che maggiormente garantisce i principi di trasparenza e imparzialità della procedura e la qualità del servizio offerto. Riguardo alle previsioni specifiche del bando di concorso si rilevano alcuni disallineamenti rispetto ai requisiti generalmente previsti per i concorsi di tale tipo. In proposito, si segnalano: i) la mancata previsione del requisito dell'insussistenza di condanne definitive per reati non colposi che comportano la condanna ad una pena detentiva complessivamente superiore a due anni e salvi i casi di riabilitazione; ii) la mancata previsione del requisito dell'assenza di provvedimenti di revoca/decadenza della licenza nei 5 anni precedenti; iii) la previsione a pena di decadenza dal titolo conseguito, della necessità che il titolare di licenza (non stagionale o temporanea) non svolga altre attività lavorative prevalenti, o tali da compromettere la regolarità e la sicurezza della professione. **Occorre, pertanto, integrare i requisiti previsti del bando di concorso includendovi quelli appena elencati.**

Con riguardo ai titoli preferenziali a parità di punteggio si rileva la mancanza, tra le previsioni dell'art. 7, della preferenza per chi abbia svolto servizio di taxi in qualità di sostituto alla guida del titolare della licenza per un periodo di tempo complessivo di almeno sei mesi, ovvero essere stato dipendente di una impresa di noleggio con conducente per il medesimo periodo, secondo le previsioni dell'art. 8, comma 4, della legge 21/1992. **È necessario che tale preferenza sia espressamente prevista nel bando di concorso.** Tale *status* potrebbe ulteriormente essere valorizzato prevedendo dei punteggi aggiuntivi per ciascun semestre di attività effettivamente esercitata dal candidato.

In relazione ai requisiti delle vetture si rileva l'assenza di prescrizioni sulle caratteristiche ambientali degli stessi. Nel bando è prevista l'attribuzione di un punteggio aggiuntivo per i veicoli con motore "elettrico puro o ibrido" ma non si rinviengono preclusioni per i veicoli più inquinanti. In proposito, il Regolamento vigente stabilisce soltanto che i veicoli devono *"essere muniti di marmitta catalitica o di altri dispositivi atti a ridurre scarichi inquinanti, come individuati dal decreto del Ministero dei Trasporti, se immatricolati a partire dal 1° gennaio 1992"*, rinviando per la definizione delle caratteristiche di dettaglio dei veicoli ad un successivo atto della Giunta. Qualora tale atto non sia stato ancora adottato ovvero non disciplini tali aspetti, **è opportuno che, al fine incrementare il livello qualitativo delle vetture, siano previsti direttamente nel bando di concorso dei requisiti minimi dei veicoli sia riguardo alle classi che alle tipologie di alimentazioni ammesse, oltre ad un limite massimo di anni dall'immatricolazione e la necessità di dotazione di sistemi di climatizzazione e di pagamento elettronico.**

Tra le materie di esame previste dal bando, in relazione alla conoscenza della lingua straniera si prevede: *"fondamenti, limitatamente all'espletamento del servizio, per la conversazione di una lingua straniera, a scelta del candidato tra le seguenti: inglese, francese, tedesco e spagnolo"*. **Si ritiene opportuno, considerata la significativa quota di utenza turistica dell'aeroporto, prevedere che la lingua straniera di cui si debba valutare la conoscenza sia l'inglese.** Per la documentata conoscenza delle altre lingue è già previsto dal bando l'attribuzione di un punteggio aggiuntivo. **Si suggerisce, inoltre, di prevedere tra le materie che**

saranno oggetto delle prove, anche la capacità di gestire le applicazioni di navigazione, come previsto dal punto 95 delle Linee guida.

Con riferimento al contributo richiesto ai candidati per il rilascio della licenza (€ 5.000), si invita l'Amministrazione a considerare la possibilità del rilascio a titolo gratuito, a causa dell'incertezza sugli effettivi livelli di domanda che interesseranno l'Aeroporto, e tenuto altresì conto che non sono attualmente presenti altri soggetti titolari di licenza, verso i quali sussiste la necessità di riconoscere una **compensazione economica**. Ciò al fine di garantire una più ampia partecipazione alla procedura selettiva. In ogni caso, come già accennato, occorre che il contributo sia fortemente ridotto o azzerato per le licenze da associare a veicoli appositamente attrezzati per il trasporto di PMR.

Infine, il bando non prevede il superamento di una soglia minima di punteggio ai fini dell'ottenimento dell'idoneità. Si ritiene che una soglia minima debba essere fissata al fine di evitare che vi siano soggetti che espletino il servizio nonostante sia appurata la mancata conoscenza di elementi che si ritengono fondamentali per garantire la sicurezza e la qualità del servizio erogato.

3. Il sistema tariffario

Lo schema di Regolamento sul sistema tariffario del Comune prevede all'art. 30, comma 1, che *“Le tariffe massime del servizio taxi, a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per il servizio extraurbano, i relativi supplementi, sono fissati dal Comune con apposita deliberazione della Giunta comunale: le tariffe ed i supplementi sono sottoposti a verifica annuale”*. Inoltre, il successivo comma 8, prevede che *“[l]a Giunta comunale dovrà stabilire modalità organizzative, criteri e condizioni applicative di tale sistema tariffario, garantendo massima trasparenza, preventiva pubblicità, corretta informazione alla clientela ed adeguata fattibilità gestionale”*. Nella Relazione del Comune, approvata con deliberazione di G.C. n. 56 del 10/05/2024, si illustrano ulteriori elementi che definiscono più in dettaglio la struttura tariffaria che sarà adottata. Su richiesta degli Uffici dell'Autorità, il Comune ha reso disponibile il modello di tariffario con le specifiche tariffe che il Comune ha redatto *“considerando i vigenti tariffari dei comuni di Salerno e Afragola”*. Il sistema tariffario prevede i seguenti elementi:

- (i) una **quota fissa di partenza** articolata secondo il ciclo giornaliero dei servizi: diurna feriale (dalle ore 6:30 alle ore 22:00) pari a 2,50 €, diurna festiva (dalle ore 6:30 alle ore 22:00) pari a 3,00 €, notturna (dalle ore 22:00 alle ore 22:30) pari a 3,50 €;
- (ii) una **tariffa chilometrica urbana** di 1 €/km (con uno scatto del valore di 0,10 € ogni 100 metri)
- (iii) una **tariffa oraria urbana** di 18 €/h (corrispondente ad uno scatto del valore di 0,10 € ogni 20 secondi);
- (iv) una **tariffa chilometrica extraurbana di 0,90 €/km**;
- (v) i seguenti **supplementi**: bagaglio 0,30 €/cad; servizio radiotaxi 1,00 €; animali domestici di media taglia 0,60 €/cad; passeggeri oltre il quarto 0,60 €/cad; ritorno a vuoto entro il territorio comunale 0,50 €; ritorno a vuoto per corse oltre il territorio comunale 0,50 € e con un sovrapprezzo a fine corsa del 5% per le corse entro 10 km, del 10% tra 11 e 25 km, del 30% tra 26 e 50 km e del 50% oltre 50 km;

- (vi) **sconto del 20%** nei seguenti casi: i) corse dirette presso i presidi ospedalieri e/o di pronto soccorso; ii) corse per disabili; corse per donne sole in fascia notturna; utenti over 70 non accompagnati.

La mancanza di un servizio taxi attivo non permette di supportare la valutazione degli elementi introdotti e della relativa quantificazione con dati rilevati sul campo. Considerata la rilevanza della trasparenza delle tariffe (elevata ad uno dei principi guida dell'attività di adeguamento del servizio taxi ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), n. 3 del d.l. 201/2011, che nel disporre *“una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe”* specifica anche *“la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori”*), considerato, inoltre, che il sistema tariffario dovrebbe essere di facile comprensione per gli utenti e consentire di stimare approssimativamente il prezzo della corsa – mentre l'introduzione di elementi che complicano il calcolo finiscono per rappresentare una barriera all'accessibilità del servizio stesso – la scelta del numero e tipologia degli elementi tariffari deve essere attentamente valutata dall'Amministrazione sulla base dei principi di proporzionalità e ragionevolezza e conseguentemente deve essere limitata laddove non necessaria. L'istruttoria del Comune non consente di apprezzare la valutazione della necessità della struttura tariffaria proposta, la cui scelta parrebbe connessa solamente ad una mera trasposizione degli elementi tariffari presenti in altre realtà.

Alla luce delle considerazioni che precedono si ritiene necessario che il Comune provveda ad una semplificazione del sistema tariffario eliminando il sovrapprezzo per il ritorno a vuoto nelle sue diverse articolazioni chilometriche eventualmente provvedendo ad incrementare leggermente, ove ritenuto necessario, le tariffe chilometriche urbana ed extraurbana.

Trattandosi della prima applicazione del sistema tariffario il Comune potrà adottarlo in via sperimentale per un periodo determinato, durante il quale rilevare i dati necessari per eventualmente rimodulare le varie componenti in funzione delle esigenze di remunerabilità in relazione ai costi del servizio in capo ai titolari di licenze taxi e in relazione all'accessibilità del servizio da parte degli utenti, anche aprendo un confronto con le rispettive associazioni. **A tale scopo si ritiene necessario che il Comune acquisisca, prima del rilascio delle licenze, da parte dei vincitori della selezione, specifici impegni relativi alla trasmissione periodica dei dati (punti 73-74 delle Linee guida), con riferimento almeno a: numero di corse effettuate, lunghezza e tempo di percorrenza medio delle corse, numero di corse con applicazione della tariffa urbana, numero di corse con applicazione della tariffa extraurbana, numero di corse per ciascuna tariffa predeterminata.** I dati rilevati potranno essere maggiormente utili se rilevati in maniera disaggregata sulle diverse fasce orarie e giorni della settimana (almeno per tipologia feriali, festivo). Dall'analisi di tali dati, al termine del periodo di sperimentazione potrà essere valutata la rimodulazione della quantificazione dei vari elementi tariffari ovvero la modifica della struttura del tariffario, nel caso in cui i dati raccolti rivelino la necessità di procedere in tal senso. In ogni caso, **la trasmissione dei dati relativi al servizio oltre ad essere utile ai fini tariffari è indispensabile per valutare l'efficacia del servizio in termini di grado di soddisfazione della domanda di mobilità degli utenti e, pertanto, dovranno essere raccolti per tale ulteriore finalità di monitoraggio anche oltre il periodo di sperimentazione del sistema tariffario (punti 32-33 delle Linee guida).**

In relazione al tema della trasparenza, con particolare riguardo al contenuto e alla pubblicazione del tariffario, **è necessario prevederne l'esposizione almeno anche in lingua inglese** (Punto 56 delle Linee guida). Riguardo al contenuto il tariffario deve essere redatto in modo da risultare di facile lettura e di immediata comprensione da parte degli utenti ed **avere il seguente contenuto minimo: i) tutte le componenti del**

sistema tariffario vigente e tutte le tipologie di tariffe determinate dal Comune (tariffe urbane ed extraurbane, tariffe predeterminate, eventuali tariffe per il servizio taxi collettivo, supplementi, sconti ed esenzioni) – (punto 52 delle Linee guida); ii) **la specificazione dell'eventuale esclusione dei pedaggi di qualsiasi natura (es. autostrada, traghetto, ecc.)** (punto 53 delle Linee guida); iii) **il prezzo teorico di una 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); iv) **il logo dell'ente competente, il numero e la data dell'atto di approvazione delle tariffe e, in particolare, i recapiti dell'Ufficio al quale inoltrare suggerimenti e/o reclami** (telefono, e-mail, modalità telematiche) – (punto 55 delle Linee guida). Sempre in relazione alle modalità di messa a disposizione delle informazioni all'utenza, **è necessario che in un'area dedicata nel sito web istituzionale del Comune siano pubblicate le informazioni sull'assetto organizzativo del servizio (Punti 41-42 delle Linee guida).** Nella medesima area dovranno essere resi disponibili il Regolamento e il tariffario vigenti, oltre alle informazioni necessarie per l'invio dei reclami.

Tornando al tema della definizione delle tariffe, si rileva che nell'ambito del Protocollo d'intesa stipulato dal Comune di Bellizzi con gli altri comuni interessati dal "bacino aeroportuale" dell'Aeroporto di Salerno, sono state concordate alcune tariffe predeterminate per le corse in partenza dall'Aeroporto verso i quattro comuni. Al riguardo nella nota integrativa del Comune si precisa che la quantificazione delle tariffe predeterminate per i collegamenti individuati nel paragrafo C/2, *"è rinviata ad una successiva fase di consultazione anche dell'ambito delle attività di coordinamento condotte dalla Provincia di Salerno con i comuni di Bellizzi, Battipaglia, Pontecagnano Faiano e Salerno al fine di istituire un servizio di taxi condiviso efficiente ed efficace per soddisfare le esigenze di mobilità degli utenti che raggiungeranno l'aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi, nelle more dell'approvazione della normativa regionale sull'istituzione dei bacini territoriali aeroportuali"*.

Tuttavia, tali tariffe riguardano solo una parte delle corse richieste dagli utenti in arrivo in Aeroporto; **si segnala pertanto l'opportunità per l'Amministrazione comunale di intraprendere le azioni necessarie per provvedere all'implementazione dell'accordo già esistente almeno uniformando sin da subito tutte le tariffe applicate dai taxi dei diversi comuni per le corse in partenza dall'Aeroporto, al fine di evitare che più utenti con la medesima destinazione possano vedersi applicare tariffe diverse per il solo fatto di usufruire di un taxi con licenza rilasciata da un comune piuttosto che da un altro.**

L'applicazione di tariffe diverse per le corse in partenza dall'Aeroporto (fatta eccezione per le 4 tariffe predeterminate di cui si è detto) comporterebbe anche l'impossibilità di rendere disponibile un tariffario chiaro e facilmente leggibile nelle apposite aree di sosta dell'Aeroporto.

Nel tariffario che è stato reso disponibile dal Comune non sono invece previste tariffe predeterminate. Nel documento, infatti, non sono riportate neanche quelle condivise con gli altri comuni nel Protocollo d'intesa di cui si è detto. Si rammenta che per tutte le tariffe predeterminate, anche quelle condivise, le Linee guida prevedono che il loro importo venga stabilito a seguito di specifiche simulazioni (punti 65-70 delle Linee guida). **Pertanto, è necessario che gli importi di tali tariffe siano quantificati secondo la metodologia indicata nella Linee guida.**

4. L'adeguamento del Regolamento del servizio taxi

Il Comune ha recentemente aggiornato il Regolamento del servizio con delibera di G.C. n. 56 del 10/05/2024, inserendo soltanto la disciplina relativa alla composizione e al funzionamento della Commissione consultiva.

Tuttavia, l'intera disciplina regolamentare dovrebbe essere rivista alla luce delle novità intervenute nell'ultimo quindicennio, nonché delle Linee guida dell'Autorità. A tal proposito, si è già avuto modo più volte di evidenziare l'opportunità che il Comune di Bellizzi addivenga con gli altri comuni facenti parte del bacino aeroportuale dell'Aeroporto di Salerno ad una comune regolamentazione e tariffazione del servizio. Pertanto, considerata la necessità che il Regolamento del Comune di Bellizzi sia revisionato per adeguarlo alle più recenti norme legislative e indicazioni dell'Autorità, si ritiene opportuno che il Comune si adoperi affinché sia definita una disciplina comune del servizio dell'ambito aeroportuale e comunque, qualora tale obiettivo non possa essere raggiunto in tempi brevi, provveda ad aggiornare il Regolamento del servizio (e gli ulteriori documenti che ne completano la disciplina: Codice di comportamento, Carta dei servizi) provvedendo ad adeguarlo ai contenuti delle Linee guida dell'Autorità e richieda il parere di cui all'art. 37, comma 2, lett. m) del d.lgs. 201/2011 prima della formale adozione dell'atto. Il medesimo parere dovrà essere richiesto dal Comune capofila prima della formale approvazione nel caso in cui sia adottata una disciplina regolamentare unificata a livello di bacino comprensoriale aeroportuale.

Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, è trasmesso al Comune di Bellizzi e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

Torino, 26 settembre 2024

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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