

Parere al Comune di Cavallino-Treporti in materia di aggiornamento del regolamento 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 19 febbraio 2025

premesse che:

- ha ricevuto dal Comune di Cavallino-Treporti (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 29165 del 16/12/2024 (acquisita al prot. ART n. 130154/2024 del 16/12/2024), 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 alla proposta di schema del *"Regolamento per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea taxi e noleggio autovettura con conducente"* (di seguito: Regolamento), che andrebbe a sostituire il precedente Regolamento del 2007;

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)).

Riguardo a detta disciplina generale, il Consiglio di Stato - Prima Sezione consultiva ha statuito, nel parere n. 1427/2024 reso nell'adunanza del 9 ottobre 2024, che trattasi di «una disciplina volta a riconoscere compiti e poteri incisivi in capo all'Autorità, in un settore che coinvolge interessi fondamentali dell'utenza, oltre che, in una prospettiva più ampia, l'interesse generale al funzionamento efficiente di un servizio che concorre a soddisfare un primario bisogno di mobilità».

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. Si evidenzia, al riguardo, che nel citato parere n. 1427/2024, il Consiglio di Stato - Prima Sezione consultiva, ha statuito che «in quanto a carattere eccezionale, la disciplina del 2023 va interpretata in senso rigorosamente restrittivo, sicché deve considerarsi inciso il solo potere consultivo riconosciuto all'Autorità dal

citato art. 37, co. 2, lett. m, secondo periodo, senza che possano considerarsi in alcun modo coinvolti il compito di monitoraggio e verifica di cui all'art. 37, co. 2, lett. m, primo periodo e la straordinaria legittimazione processuale di cui all'art. 37, co. 2, lett. n), esercitabile, pertanto, anche con riguardo agli atti adottati nella gestione della procedura concorsuale straordinaria, eccettuata la invocabilità dei principi di cui all'art. 37, co. 2, lett. m, secondo periodo, n. 1».

L'Autorità, con l'“Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità” del 21 maggio 2015, ha rappresentato l'esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi volte ad adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera, a distanza, ormai, di molti anni dall'adozione della legge 21/1992, anche tenuto conto dei recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità. In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l'Autorità ha evidenziato, tra l'altro, l'opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all'adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l'attenzione sulla necessità di «[...] dare attuazione [da parte dei Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi».

Con nota del 16 luglio 2020, indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nonché pubblicata sul proprio sito *web* istituzionale, l'Autorità è ulteriormente intervenuta sul tema dell'organizzazione del servizio taxi e, in particolare, sull'uso dei sistemi di connettività via *web* e sull'impiego delle nuove tecnologie per favorire l'intermediazione tra domanda e offerta di taxi, rimarcando, anche sulla scorta delle decisioni del Consiglio di Stato di cui alle sentenze del 4 giugno 2020, n. 3501/2020, n. 3502/2020 e n. 3503/2020, la necessità di: *i)* promuovere e verificare la rimozione di norme di legge regionali e/o norme di regolamenti comunali che, in qualsiasi modo, limitino la libertà dei titolari di licenza taxi di avvalersi dei vari servizi di interconnessione tra domanda e offerta eventualmente disponibili; *ii)* promuovere lo sviluppo e la diffusione di sistemi innovativi e competitivi che consentano l'interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi con conseguente aumento dell'efficienza e della qualità del servizio offerto; *iii)* vigilare, adottando le misure ritenute più opportune, affinché le società che gestiscono i servizi di interconnessione tra domanda e offerta non precludano, a coloro che aderiscono a tali servizi, di rivolgersi anche ad altri intermediari e di destinare una quota per l'esecuzione di corse intermedie da altre imprese.

Nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 4 febbraio 2022 è stata pubblicata la “Comunicazione della Commissione concernente un trasporto locale di passeggeri su richiesta (taxi e veicoli a noleggio con conducente) ben funzionante e sostenibile (2022/C 62/01)”. Con tale Comunicazione la Commissione europea ha formulato raccomandazioni relative alla regolamentazione dei servizi di taxi (e NCC), al fine di garantire ai cittadini una mobilità locale adeguata e sicura, migliorare la sostenibilità del settore e promuovere gli obiettivi del *Green Deal* europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Ha inoltre chiarito la necessità che le misure messe in atto dagli Stati membri (compresi sia i governi e i legislatori nazionali sia le autorità regionali e locali) per regolamentare i taxi e i servizi di noleggio con conducente siano conformi alle libertà fondamentali che sono alla base del mercato unico. La Comunicazione, più specificamente, contiene raccomandazioni concernenti, in particolare, l'efficienza del servizio, l'accesso a

una mobilità adeguata e la sostenibilità del settore, la sostenibilità ambientale e lo sfruttamento dei vantaggi offerti dalla digitalizzazione.

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

Da ultimo, la Corte costituzionale, intervenendo in materia di rilascio di autorizzazioni per l'espletamento del servizio di noleggio con conducente con osservazioni estendibili pure 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 sullo schema di Regolamento

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità esprime le proprie osservazioni ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011, nell'esercizio della propria funzione di verifica della corrispondenza dei livelli di offerta, delle tariffe e della qualità del servizio taxi alle esigenze dei diversi contesti urbani secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti.

L'Autorità, nell'osservare in via preliminare che l'art. 1 dello schema di Regolamento, rubricato “Oggetto e normativa” non elenca tutte le disposizioni normative che regolano il settore e che occorre, in particolare, menzionare l'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. 201/2011 e le competenze dell'Autorità ivi indicate, esprime

di seguito le proprie osservazioni suddivise secondo le tematiche di cui al citato art. 37, comma 2, lett. m), numeri da 1 a 4, del d.l. n. 201/2011 e segnatamente su:

1. contingente o numero di licenze;
2. organizzazione del servizio;
3. struttura tariffaria;
4. qualità del servizio.

II.1 Contingente o numero di licenze (art. 37, comma 2, lett. m), numero 1, del d.l. 201/2011)

L'art. 4 dello schema di Regolamento, richiamando la competenza della Giunta Regionale a stabilire, ex art. 6 della L.R. Veneto 22/1996, *“i contingenti di licenze ed autorizzazioni assentibili dai comuni”*, riporta gli organici degli autoservizi pubblici non di linea attualmente in esercizio (3 licenze taxi e 4 autorizzazioni NCC). Ai fini di efficienza ed economicità dell'azione amministrativa, **è opportuno indicare nel Regolamento i limiti massimi del contingente taxi e NCC previsti per il Comune e non il loro numero effettivo** cosicché non occorra modificare il Regolamento ogniqualvolta si debba provvedere ad una revisione del contingente rimanendo entro il suddetto limite. Il numero delle licenze e autorizzazioni effettivamente assentite va mantenuto aggiornato dai competenti organi comunali su base annuale.

L'art. 5 dello schema di Regolamento riporta la possibilità per il Comune di rilasciare licenze temporanee o stagionali per fronteggiare situazioni straordinarie di incremento della domanda, *«in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza»* (art. 3, comma 1, d.l. 104/2023). Riguardo a tale facoltà **è opportuno specificare che le licenze aggiuntive ex d.l. 104/2023 sono destinate ai soggetti già titolari di licenza ed è necessario indicare la metodologia con cui il Comune determina il numero di licenze aggiuntive sulla base delle esigenze dell'utenza.**

L'art. 6 dello schema di Regolamento prevede la possibilità per il Comune di ampliare il contingente numerico fissato dalla Regione, qualora non ritenuto adeguato, previa convocazione del Comitato Regionale di monitoraggio. A tal fine il Comune deve essere in grado di effettuare l'analisi della domanda e dell'offerta di servizio taxi secondo l'impostazione indicata ai punti dal 9 al 18 delle Linee guida. Dunque, **è necessario che il Regolamento riporti una descrizione della metodologia per il calcolo del fabbisogno del servizio taxi attraverso un set minimo di indicatori utili a valutare i fattori di domanda e offerta del servizio;** in considerazione delle dimensioni del Comune, tale metodologia può essere di tipo semplificato (punti 2-3 delle Linee guida). Ciò risulterà utile anche laddove il Comune rilevi una carenza strutturale di licenze taxi a carattere ricorrente in determinati periodi dell'anno, connessa ad esempio a incrementi dell'utenza riconducibili a flussi turistici “standard” che rientrano nelle medie storiche; in tal caso, una soluzione stabile consiste nel rilascio di nuove licenze di durata illimitata, ma la cui attivazione sia limitata a specifici periodi dell'anno, previa acquisizione del parere dell'Autorità sulla quantificazione di tali licenze stagionali. **È opportuno che la possibilità di rilascio di licenze stagionali, di carattere stabile, sia espressamente prevista nel Regolamento al fine di procedere prontamente all'assegnazione di tali titoli nel caso si rilevino carenze di offerta strutturali ma concentrate in determinati periodi dell'anno.**

II.2 Organizzazione del servizio (art. 37, comma 2, lett. m), numero 2, del d.l. 201/2011)

In merito all'organizzazione del servizio, si rileva la mancanza nello schema di Regolamento della disciplina di un sistema di monitoraggio periodico e sistematico finalizzato alla raccolta dati sulle modalità di svolgimento del servizio e al controllo sui turni e sulla corretta applicazione delle tariffe (punti 38-73-74-101 delle Linee guida). Un breve cenno in proposito è rinvenibile nel primo comma dell'art. 42 dello schema di Regolamento, ove trattando anche delle turnazioni integrative, si demanda ad un'ordinanza dirigenziale la definizione delle *«modalità di controllo sistematico circa l'effettivo svolgimento del servizio in collaborazione con il competente comando di Polizia Municipale»*. **È opportuno che il monitoraggio del servizio finalizzato al controllo sia disciplinato in uno specifico articolo del Regolamento, conformemente alle Linee guida dell'Autorità, rimandando a successive determinazioni del Comune per le specifiche modalità di svolgimento.**

Inoltre, si osserva che l'art. 22, comma 1, lett. c), dello schema di Regolamento risulta discriminatorio, perché prevede tra i titoli valutabili l'anzianità di servizio nella sola qualità di titolare di licenza taxi/autorizzazione NCC, trascurando coloro che hanno svolto o svolgono l'attività di conducente taxi oppure di conducente NCC ad altro titolo. Pertanto, **è necessario integrare l'art. 22, comma 1, lett. c), nel senso sopra indicato.**

Il divieto generalizzato, indicato all'art. 37, comma 1, lett. d), dello schema di Regolamento, di *«adibire l'autovettura a qualsiasi altro uso diverso da quello di piazza»* non è in linea con l'art. 14 del d.lgs. 422/1997 (*«ai veicoli adibiti al servizio di piazza per il trasporto di persone [...] è consentito l'uso proprio fuori servizio»*). Pertanto, ai fini dell'armonizzazione con la norma di legge, **è necessario correggere la lett. d) dell'art. 37.**

L'art. 41 e l'art. 42 dello schema di Regolamento risultano poco coordinati tra loro: la prima norma delega in via generale ai tassisti le modalità organizzative per soddisfare al meglio l'orario di servizio definito dal Comune, mentre la seconda assegna al Comune il compito di stabilire le turnazioni integrative e di determinare le modalità di controllo sull'effettivo rispetto delle stesse. Quindi, **è opportuno precisare che le turnazioni del servizio, ancorché concordate con la categoria, siano oggetto di provvedimento del Comune.**

Allo scopo di raccogliere informazioni sulla domanda di servizio, i tassametri dovrebbero essere dotati di un sistema in grado di memorizzare il numero delle corse giornaliere, la durata di ogni corsa e la relativa percorrenza chilometrica, per un congruo periodo di tempo. Perciò, **è opportuno che l'art. 50 preveda l'impiego di tassametri digitali dotati di memoria.**

II.3 Struttura tariffaria (art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del d.l. 201/2011)

L'art. 43 dello schema di Regolamento descrive il sistema tariffario. Il comma 1 afferma che la *«tariffa massima è calcolata mediante tassametro»*. In realtà il tassametro fornisce il prezzo della corsa calcolato sulla base delle tariffe: sono queste che devono intendersi come importi massimi (punto 50 delle Linee guida). La stessa formulazione si ripresenta ai commi 2, 3, 5 e 7 dove si parla ancora di *“tariffa massima”*. Per rendere chiara la differenza tra prezzo e tariffa, **è opportuno espungere l'aggettivo “massima” dopo la parola “tariffa” e aggiungere un comma all'art. 43 in cui si precisa che i prezzi del servizio ottenuti con le tariffe stabilite per via amministrativa sono liberamente suscettibili di riduzione.**

Con riferimento all'art. 43, comma 3, si suggerisce di **eliminare le parole “massime garantite” dopo la parola “predeterminate”**. Si rappresenta che la numerazione dei commi non è corretta, stante l'assenza del comma 4.

Infine, è necessaria l'introduzione di uno specifico articolo nel Regolamento nel quale siano descritti i contenuti del tariffario e le relative modalità di pubblicizzazione (punti da 52 a 57 delle Linee Guida).

II.4 Qualità del servizio (art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del d.l. 201/2011)

Relativamente alla tipologia di autovetture, l'art. 20, comma 3, dello schema di Regolamento prescrive che *«il bando per l'assegnazione di nuove licenze deve prevedere condizioni di esclusione delle vetture abilitate al servizio non ecocompatibili»*. Questa previsione appare poco chiara, sicché è opportuno modificare l'art. 20, comma 3, in modo più puntuale, ad esempio riferendosi alla soglia di emissioni ammesse per l'autovettura e al numero massimo di anni dalla sua immatricolazione.

Con riferimento all'art. 32 dello schema di Regolamento, è necessario che venga espressamente previsto l'obbligo per i tassisti di accettare i pagamenti elettronici ed altre eventuali forme di pagamento alternative rispetto al contante, in conformità alla normativa vigente (punto 59 delle Linee guida).

È opportuno che l'art. 47 includa anche la presenza del sistema di climatizzazione tra le caratteristiche delle autovetture (punto 80 delle Linee guida).

Con riferimento al mantenimento della licenza, è opportuno che l'art. 57, comma 5, dello schema di Regolamento preveda anche la conoscenza delle modalità di utilizzo delle principali *app* di navigazione, tra i corsi periodici di aggiornamento finalizzati al miglioramento continuo della qualità del servizio; tale materia andrebbe inclusa anche tra le materie d'esame indicate all'art. 21 dello schema di Regolamento (cfr. punti 94 e 95 delle Linee guida).

Per quanto concerne la trasparenza delle informazioni, dalla Relazione allegata alla richiesta di parere si apprende che il Comune ha creato una sezione dedicata al servizio taxi sul proprio sito internet istituzionale (<https://www.comune.cavallinotreporti.ve.it/home/vivere/Territorio/attivita-economiche/Il-Trasporto-pubblico-locale/Trasporto-non-di-linea-via-terra.html>); è necessaria l'introduzione di uno specifico articolo nel Regolamento che preveda la pubblicazione, nell'apposita sezione dedicata ai taxi del sito internet istituzionale del Comune, di tutte le informazioni relative al settore, in particolare l'indicazione del numero di licenze assentite, il Regolamento, il Tariffario, le disposizioni sui turni (punti 41-42-57 delle Linee guida).

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

Torino, 19 febbraio 2025

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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