

**Parere al Comune di Sestri Levante in materia di adeguamento tariffario del servizio taxi, reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.**

L'Autorità di regolazione dei trasporti, (di seguito: Autorità), nella seduta dell'11 dicembre 2025

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Sestri Levante (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 50666 del 24/10/2025 (acquisita al prot. ART n. 87081/2025 del 24/10/2025), la richiesta di parere preventivo ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, in merito alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente *"Regolamento comunale per il servizio di taxi"* (di seguito: Regolamento), come da ultimo modificato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 51 del 31/07/2001, limitatamente alle parti in cui costituisce presupposto del sistema tariffario;

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

### I. Inquadramento giuridico

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (*"Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea"*), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella 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.

Col decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (*"Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale"*), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell'ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l'accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso. In particolare, l'art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste *"[a]l fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana [...]"*.

Successivamente il legislatore è nuovamente intervenuto nel settore. In particolare, l'art. 37 del sopra citato

d.l. 201/2011, nell'istituire l'Autorità di regolazione dei trasporti, ha attribuito alla stessa specifiche competenze in materia, tra cui:

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

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

L'Autorità, con l’“*Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità*” del 21 maggio 2015, ha rappresentato l'esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi volte ad adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera, a distanza, ormai, di molti anni dall'adozione della legge 21/1992, anche tenuto conto dei recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità. In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l'Autorità ha evidenziato, tra l'altro, l'opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all'adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di

offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l'attenzione sulla necessità di «[...] dare attuazione [da parte dei Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi».

Con nota del 16 luglio 2020, indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nonché pubblicata sul proprio sito web istituzionale, l'Autorità è ulteriormente intervenuta sul tema dell'organizzazione del servizio taxi e, in particolare, sull'uso dei sistemi di connettività via web e sull'impiego delle nuove tecnologie per favorire l'intermediazione tra domanda e offerta di taxi, rimarcando, anche sulla scorta delle decisioni del Consiglio di Stato di cui alle sentenze del 4 giugno 2020, n. 3501/2020, n. 3502/2020 e n. 3503/2020, la necessità di: *i)* promuovere e verificare la rimozione di norme di legge regionali e/o norme di regolamenti comunali che, in qualsiasi modo, limitino la libertà dei titolari di licenza taxi di avvalersi dei vari servizi di interconnessione tra domanda e offerta eventualmente disponibili; *ii)* promuovere lo sviluppo e la diffusione di sistemi innovativi e competitivi che consentano l'interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi con conseguente aumento dell'efficienza e della qualità del servizio offerto; *iii)* vigilare, adottando le misure ritenute più opportune, affinché le società che gestiscono i servizi di interconnessione tra domanda e offerta non precludano, a coloro che aderiscono a tali servizi, di rivolgersi anche ad altri intermediari e di destinare una quota per l'esecuzione di corse 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 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 «*il 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'opinio 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 sopra delineato, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del decreto-legge 201/2011, osserva quanto segue in tema di adeguamento tariffario.

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

Dunque, è necessario adeguare quanto prima il Regolamento del servizio taxi, tenendo conto dei principi di cui all'art. 37, comma 2, lettera m) del d.l. 201/2011 come declinati nelle Linee guida, e previa richiesta di parere all'Autorità. In particolare, la struttura del sistema tariffario dovrebbe essere rispondente alle indicazioni contenute nei punti da 48 a 59 delle Linee guida, con particolare riferimento ai principi di orientamento al costo del servizio e sostenibilità del prezzo per l'utenza.

### II.1 Adeguamento e descrizione del sistema tariffario

Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a consumo (a base multipla), approvate con deliberazione della Giunta Comunale n. 30 del 03/02/2011, e di tariffe fisse, approvate con deliberazione della Giunta Comunale n. 31 del 03/02/2011.

Per quanto riguarda le tariffe a consumo, la Tab. 1 riporta il confronto tra la struttura tariffaria attuale e quella proposta dal Comune.

Tabella 1 – Tariffe a base multipla: confronto tra importi vigenti e importi proposti (elaborazione ART su dati forniti dal Comune)

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffe vigenti	Tariffe proposte	Incremento
Corsa minima (solo nei giorni feriali)	6,00 €	10,00 €	+66,7%
Scatto iniziale (urbano)	3,00 €	5,00 €	+66,7%
Scatto iniziale (extraurbano)	3,00 €	5,00 €	+66,7%
Costo chilometrico (urbano)	1,40 €/km	2,20 €/km	+57,1%
Costo chilometrico (extraurbano)	1,50 €/km	2,30 €/km	+53,3%
Costo sosta oraria	25,00 €/h	28,00 €/h	+12,0%
Supplemento festivo o notturno (ore 22:00-6:00)	2,50 €	2,50 €	0,0%
Supplemento bagagli (€/cad)	1,00	1,00	0,0%
Supplemento cani o gatti (animali da grembo o in gabbia) (€/cad)	2,00	2,00	0,0%
Supplemento cani o gatti (altri animali) (€/cad)	-	4,00	-

Si osserva che, per il periodo da febbraio 2011 a settembre 2025 (ultimo dato disponibile alla data di richiesta del parere), la variazione ISTAT dell’indice FOI dei prezzi al consumo (senza tabacchi) è stata del +28,4%. Nella proposta di aggiornamento del Comune, tutte le componenti tariffarie, con l’eccezione del “costo sosta oraria”, subiscono incrementi percentuali notevolmente superiori alla variazione ISTAT del periodo, mentre i supplementi vigenti rimangono invariati nel *quantum* e viene introdotto il supplemento per il trasporto di animali d’affezione di grossa taglia.

Poiché non vi è evidenza che la quantificazione delle tariffe rifletta il principio dell’orientamento ai costi di produzione del servizio, in conformità alle indicazioni del punto 61 delle Linee guida **è necessario che l’aggiornamento di ciascuna componente tariffaria avvenga senza superare la rivalutazione ISTAT con l’indice FOI, in base all’ultimo valore di tale indice disponibile alla data di effettiva approvazione dell’aggiornamento**. Potranno eventualmente considerarsi compensazioni tra le variazioni di talune voci, purché neutrali in termini di prezzo della corsa standard<sup>1</sup>. A tal proposito, la Tab. 2 riporta il confronto tra i prezzi relativi alla corsa standard calcolati dagli Uffici dell’Autorità con le tariffe vigenti e quelle proposte.

Tabella 2 – Confronto tra i prezzi della corsa standard (elaborazione ART su dati forniti dal Comune)

Corsa standard	Prezzo con tariffe vigenti	Prezzo con tariffe aggiornate	Variazione
5 km + 5'	12,50 €	18,80 €	+50,4%

Gli aumenti relativi alle singole voci tariffarie comportano per il prezzo della corsa standard un aumento notevolmente superiore alla rivalutazione ISTAT FOI. Pertanto, affinché l’adeguamento tariffario soddisfi il principio di sostenibilità del prezzo per l’utenza, **è necessario assicurare che il prezzo della corsa standard, calcolato con le tariffe aggiornate, non sia superiore al valore ottenuto applicando la rivalutazione ISTAT**

<sup>1</sup> La corsa standard è definita al punto 54 delle Linee guida: essa si basa su un percorso di 5 km con sosta/attesa di 5 minuti (non consecutivi) effettuato in un giorno feriale da parte di un utente privo di bagagli.

con l'indice FOI al prezzo della corsa standard calcolato con le tariffe vigenti.

Con riguardo alla struttura tariffaria, la descrizione contenuta nella documentazione trasmessa dal Comune non consente agli utenti un'oggettiva e trasparente conoscenza di tutti i parametri di funzionamento del tassametro. Infatti, non sono indicate le seguenti informazioni:

- a) la velocità sotto la quale la tariffazione avviene su base oraria e sopra la quale avviene su base chilometrica;
- b) la frequenza degli scatti, sia nella tariffazione su base chilometrica (es.: 1 scatto ogni 100 m) sia nella tariffazione su base oraria (es.: 1 scatto ogni minuto).

Pertanto, è **necessario l'inserimento delle informazioni mancanti nella descrizione della struttura del sistema tariffario contenuta nell'Atto di approvazione delle tariffe e, conseguentemente, nel Tariffario**.

Inoltre, rilevano le seguenti considerazioni.

- 1) La voce denominata "corsa minima" è l'importo minimo da pagare al tassista qualora, al termine della corsa, il prezzo calcolato dal tassametro con le tariffe a consumo risulti inferiore a tale valore. Essa costituisce di fatto un limite alla fruizione del servizio pubblico di taxi da parte degli utenti economicamente più deboli e pertanto deve essere adeguatamente ponderata con i principi di ragionevolezza e proporzionalità. **È necessario che l'importo della corsa minima venga fissato in maniera tale da non vanificare la determinazione del prezzo in base alle tariffe a consumo** (ad esempio, l'importo della corsa minima andrebbe stabilita in misura non superiore al 50% del prezzo della corsa standard).
- 2) La corsa minima è attualmente prevista solo per i giorni feriali. L'esenzione dalla corsa minima nei giorni festivi è un aspetto di favore per gli utenti, ma non ha fondamento economico: infatti, la corsa minima non è una voce di costruzione del prezzo della corsa ma soltanto una soglia che evita ai tassisti di svolgere servizi a remunerazione troppo bassa. Dunque, si invita il Comune a valutare di espungere la limitazione sull'applicabilità della corsa minima ai giorni feriali, qualora ciò sia utile a favorire l'adozione di un importo della corsa minima in linea con le indicazioni di cui al punto 1).

Infine, allo scopo di poter valutare la rispondenza dell'offerta di servizio (che attualmente consta di 9 licenze taxi di cui solo 5 sono attive) alle effettive esigenze di mobilità nel territorio di competenza, nonché l'adeguatezza del sistema tariffario adottato, requisito ineludibile per un servizio pubblico, è **opportuno che il Comune attivi un sistema di monitoraggio sistematico dei dati di domanda e di offerta del servizio taxi** (punti 32-33 delle Linee guida).

## II.2 Tariffe fisse

Il sistema tariffario vigente comprende anche 15 tratte a tariffa fissa, che nella proposta di aggiornamento vengono ridotte a 11. Queste tariffe, definendo un importo prestabilito, omnicomprensivo e invariabile per determinati percorsi, garantiscono una maggiore trasparenza del prezzo del servizio e rappresentano, pertanto, un elemento di maggior tutela del passeggero.

Nella specifica situazione, le tariffe fisse riguardano tratte di collegamento con località situate fuori dal territorio comunale. A tal proposito pare utile segnalare come «*la predisposizione di una tariffa fissa debba necessariamente prescindere dalla rigida determinazione su base kilometrica pena la vanificazione di tale*

*modalità tariffaria. In altre parole se la tariffa fissa deve limitarsi ad essere la traduzione monetaria della distanza chilometrica non vi sarebbe ragione di introdurla» (TAR Liguria, sentenza n. 356 del 17/04/2019).*

Da questo principio discende che le tariffe fisse devono risultare più vantaggiose per l'utente dei prezzi teorici ottenibili moltiplicando la tariffa chilometrica extraurbana per la distanza stradale. La Tab. 3 riporta il confronto tra le tariffe fisse attuali e quelle proposte dal Comune.

Tabella 3 – Percorsi a tariffa fissa: confronto tra importi vigenti e importi proposti (elaborazione ART su dati forniti dal Comune)

Destinazione	Tariffe vigenti (€)	Tariffe proposte (€)	Incremento	Stima prezzo a tassametro (€)
Genova centro	70,00	100,00	+42,9%	115,40
Genova aeroporto	90,00	130,00	+44,4%	136,10
Savona	130,00	200,00	+53,8%	223,50
Milano Linate	250,00	400,00	+60,0%	455,80
Milano centro	250,00	400,00	+60,0%	446,60
Milano Malpensa	320,00	450,00	+40,6%	515,60
Orio al Serio (Bergamo)	320,00	530,00	+65,6%	619,10
La Spezia	90,00	130,00	+44,4%	140,70
Levanto	50,00	90,00	+80,0%	90,10
Portovenere	105,00	140,00	+33,3%	166,00
Pisa aeroporto e centro	180,00	240,00	+33,3%	281,00

Sebbene, in accordo al punto 67 delle Linee guida, le tariffe fisse (colonna 3) appaiano più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenuti con le tariffe a consumo rivalutate (colonna 5), fermo restando che l'entità del vantaggio per l'utente assume una variabilità molto elevata a seconda delle destinazioni e in alcuni casi (Levanto e Genova Aeroporto) sia trascurabile o comunque troppo lieve per giustificare la tariffa fissa, esse non soddisfano il principio di sostenibilità del prezzo per l'utenza perché il loro incremento è maggiore rispetto all'aumento dell'inflazione (colonna 4). Poiché l'importo di queste tariffe rappresenta un bilanciamento tra la disponibilità a pagare degli utenti e le aspettative di remunerazione del tassista, è necessario che l'aumento delle tariffe fisse rimanga contenuto entro la variazione ISTAT-FOI e che tali tariffe siano comprensive di tutti i supplementi.

### II.3 Tariffario

Riguardo al Tariffario, ovvero lo strumento con cui si comunicano al pubblico le tariffe del servizio taxi, le Linee guida forniscono una serie di indicazioni utili ad aumentare la trasparenza verso gli utenti del servizio. In particolare, è necessario che il Tariffario risulti di facile lettura e di immediata comprensione da parte degli utenti, e sia onnicomprensivo di tutte le componenti tariffarie vigenti (punto 52 delle Linee guida). Inoltre, è necessario che il Tariffario venga reso disponibile anche in lingua inglese (punto 56 delle Linee guida).

Con riferimento al contenuto, è necessario che nel Tariffario:

- i) vengano precisati gli eventuali pedaggi (es.: autostrada) che sono a carico del cliente (punto 53 delle Linee guida);

- ii) venga indicato il prezzo della corsa standard per 1 persona priva di bagagli, basata su un tragitto urbano di lunghezza 5 km con 5 minuti di sosta/attesa nel traffico durante il servizio feriale diurno (punto 54 delle Linee guida);
- iii) vengano riportati i recapiti (telefono, e-mail, ecc.) dell’Ufficio a cui inoltrare eventuali reclami (punto 55 delle Linee guida).

**Infine, è necessario che il Tariffario venga pubblicato presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio (es.: stazioni, ospedali, uffici di informazione turistica, posteggi taxi, ecc.), nonché sul sito Internet del Comune, insieme al Regolamento, in un’apposita sezione dedicata al servizio taxi (punto 57 delle Linee guida).**

\*\*\*\*\*

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

Torino, 11 dicembre 2025

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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