

Parere al Comune di Salò sul “Regolamento per la disciplina del servizio pubblico di linea 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 2 aprile 2026

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Salò (di seguito, anche: Comune), in data 9 febbraio 2026 la richiesta (acquisita al prot. ART n. 8932/2026 in pari data) 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 allo schema di “Regolamento per la disciplina del servizio pubblico non di linea taxi” (di seguito: Regolamento). In tale ambito sono stati forniti:
 - o il testo del vigente Regolamento approvato nel 1999;
 - o la bozza del nuovo Regolamento;
 - o il tariffario in vigore;
 - o la Delibera di giunta n. 40 del 14/03/2024 inerente all’aumento del contingente da 6 a 13 licenze;
 - o il parere n. 36/2024 dell’Autorità inerente al citato aumento del contingente;

esaminata la documentazione trasmessa dal Comune, 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 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 [...]". 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 21/1992.

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 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. 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 dall'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).

Riguardo a detta disciplina generale, il Consiglio di Stato - Prima Sezione consultiva ha statuito, nel recente 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.

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

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

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 forniti dal Comune, l'Autorità esprime le proprie osservazioni sullo schema di Regolamento da adottare, finalizzate a migliorare la qualità e l'efficacia del servizio taxi ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 201/2011, nell'esercizio della propria funzione di verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio, 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.

Le osservazioni rese nell'ambito del presente parere, ai sensi del summenzionato art. 37, hanno ad oggetto il solo servizio taxi, sebbene il Regolamento comprenda anche i servizi di noleggio con conducente e l'incremento dei contingenti taxi ed NCC.

Ai fini dell'adeguamento della disciplina regolamentare e dell'incremento del (solo) contingente del servizio taxi l'Autorità esprime di seguito le proprie osservazioni, suddivise secondo le tematiche di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), numeri da 1 a 4, del d.l. 201/2011 e segnatamente su:

1. contingente/incremento del numero delle licenze;
2. organizzazione del servizio taxi;
3. sistema tariffario;
4. qualità di offerta del servizio.

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

Il Comune di Salò ha attualmente attive 6 licenze taxi e 8 autorizzazioni NCC. Al riguardo rileva come, in data 26 giugno 2024, l'Autorità ha rilasciato al Comune il parere n. 36/2024, favorevole all'incremento del contingente taxi di 7 unità, di cui almeno 2 vincolate all'impiego di veicoli attrezzati per il trasporto di disabili con necessità di incarozzamento. Ad oggi non pare che il Comune abbia avviato la procedura per il rilascio delle citate nuove licenze, si invita pertanto lo stesso a procedere al rilascio delle nuove licenze a seguito dell'approvazione del nuovo Regolamento.

Riguardo alla disciplina regolamentare sulla determinazione del contingente del servizio taxi, è **necessario** che l'art. 10 dello schema di Regolamento **sia integrato prevedendo che ai fini della quantificazione del numero delle licenze necessarie al soddisfacimento delle esigenze di mobilità rilevate siano primariamente utilizzati i dati del monitoraggio di cui all'art. 45. Inoltre, è necessario che nell'art. 10 sia indicato il contingente massimo previsto, ai sensi dell'art. 5, comma 1, lett. a) della Legge 21/1992, con la specificazione delle licenze destinate a veicoli che consentono l'incarozzamento e il trasporto delle persone a mobilità ridotta (PMR), prevedendo la pubblicazione su una apposita sezione del sito internet del Comune, dedicata al servizio taxi, del numero delle licenze attive da mantenere aggiornato nel tempo.**

In relazione alle modalità di selezione dei titolari di licenza lo schema di Regolamento prevede un concorso per soli titoli. Al riguardo, il punto 93 delle Linee guida precisa che la modalità di selezione che maggiormente garantisce i principi di trasparenza e imparzialità della procedura e la qualità del servizio offerto è la modalità per titoli ed esami. È **necessario, pertanto, modificare l'art. 10, comma 3, l'art. 13 e l'art. 14, comma 1, dello schema di Regolamento in modo che sia indicato, quale modalità di selezione per l'assegnazione delle licenze, il concorso pubblico per titoli ed esami, prevedendo gli opportuni coordinamenti con quanto previsto all'art. 16, comma 2.** Con specifico riguardo alle materie d'esame, l'articolo 37, comma 2, lett. m), punto 4, del d.l. 201/2011 ha previsto, tra i fattori atti a migliorare la qualità di offerta del servizio, l'individuazione di criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori, con particolare riguardo alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore. Pertanto, è **necessario prevedere come materie di esame obbligatorie la conoscenza della normativa di settore e del Regolamento, della lingua inglese almeno ad un livello base, delle norme comportamentali in caso di incidente e delle tecniche di primo soccorso (prevista dall'art. 17 soltanto tra i titoli) nonché la capacità di gestire le applicazioni di navigazione (cfr. punti 94 e 95 delle Linee guida nonché quanto auspicato dalla Commissione UE nella citata comunicazione del 2022).**

In merito ai contenuti del bando (art. 13 co.3) è **opportuno che siano integrati con le modalità di presentazione delle domande; inoltre l'art. 13 dovrà essere meglio coordinato con i contenuti degli artt. 14**

e 26 al fine di garantire, tra le informazioni rese disponibili nel bando, i requisiti previsti per le autovetture comprese le eventuali specifiche dotazioni richieste per garantire l'accessibilità da parte degli utenti PMR su sedia a rotelle che necessitano di incarozzamento.

Relativamente alle domande di partecipazione al concorso, l'art. 14, co. 6 demanda alla Commissione di concorso (denominata impropriamente Commissione d'esame) la valutazione della regolarità delle domande mentre l'art. 15, co. 5 assegna tale attività di verifica "all'istruttoria del SUAP"; al fine di chiarire meglio la ripartizione dei compiti tra i due soggetti **è necessario che il testo sia integrato distinguendone i relativi ambiti**. Inoltre, **si raccomanda di espungere il co. 7 dell'art. 14 ("La commissione d'esame, provvede a stabilire una graduatoria tra le domande dichiarate ammissibili.")**, essendo un'attività già prevista dall'art. 15 in merito ai compiti della Commissione e alla definizione della graduatoria (art. 15, co. 6).

L'art. 28 rubricato "Visita di controllo e modalità di svolgimento del servizio" al co. 2 riporta il seguente testo "Ai titolari di licenza d'esercizio **è consentito farsi rappresentare, con delega scritta, da persone aventi i requisiti per la conduzione dei taxi**" [enfasi aggiunta]; la disposizione introduce il concetto di "rappresentanza" oltre allo strumento della "delega scritta", ma non è chiaro a quali circostanze ci si riferisca. I controlli effettuati sulle autovetture nell'orario di servizio comportano che il conducente sia il titolare della licenza o il suo eventuale sostituto alla guida, nel rispetto di quanto previsto dalla norma e dal Regolamento. A tal riguardo rileva come, ai fini dell'istituzione del sostituto alla guida, l'art. 23 del Regolamento prevede la comunicazione preventiva al Comune di alcuni dati, tra cui il nominativo del soggetto individuato, ai fini delle relative attività autorizzative. La necessità di una delega scritta non è necessaria nel caso delle seconde guide che sono già preventivamente autorizzate dal Comune nell'ambito della procedura regolamentare dell'art. 23. **È necessario, pertanto, che il co. 2 dell'art. 28 sia eliminato.**

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

In tema di organizzazione del servizio, più volte l'Autorità ha avuto occasione di segnalare nell'ambito della propria attività consultiva, come sia necessario prevedere nei regolamenti comunali del servizio taxi un apposito articolo che preveda il divieto di introduzione di clausole di esclusiva rispetto alle modalità di acquisizione delle corse utilizzabili dai tassisti. È opportuno prevenire pratiche che possano impedire agli operatori taxi di sfruttare pienamente la propria capacità produttiva e, pertanto, **è necessario che il Regolamento sia integrato prevedendo la libertà dei tassisti di avvalersi di tutti i canali di acquisizione delle corse disponibili senza restrizioni o apposizioni di clausole di esclusiva nelle convenzioni tra i tassisti e le relative organizzazioni associative, nei contratti con i proprietari/gestori di particolari applicazioni web, o servizi di radiotaxi (o di altra tipologia), che comportino indebite imposizioni agli aderenti.**

Relativamente al contenuto dell'art. 41 rubricato "Comportamento del tassista durante il servizio: obblighi e divieti" **è necessario che lo stesso sia integrato inserendo anche gli obblighi informativi sul servizio in capo al tassista.**

II.3 Sistema tariffario – art. 37, comma 2, lett. m), n. 3, del d.l. 201/2011

L'art. 39, co. 4 riporta il seguente testo: "Le tariffe massime vengono aggiornate mediante deliberazioni di Giunta Comunale, di norma ogni 5 anni, il parere della Commissione, il quale non risulta vincolante determina le tariffe"; il testo non risulta di immediata comprensione in ordine al soggetto che determina le tariffe (la Giunta comunale) rispetto al soggetto che le propone o che esprime il proprio parere (la Commissione), perciò

è necessario riformulare il contenuto del comma 4 anche mediante raccordo con l'art. 9, comma 5, in cui sono specificati i compiti della Commissione consultiva.

II.4 Qualità dell'offerta - art. 37, comma 2, lett. m), n. 4, del d.l. 201/2011

Relativamente ai requisiti delle autovetture da adibire al trasporto taxi di cui all'art. 26, al fine di promuovere nel tempo l'utilizzo di veicoli sostenibili dal punto di vista ambientale, e considerato che generalmente viene trascurata la situazione connessa all'obsolescenza del parco circolante di autovetture dovuta all'usura dei veicoli, **è opportuno introdurre nel Regolamento la previsione di una soglia di vetustà massima delle autovetture adibite al servizio taxi, eventualmente differenziandola in funzione di più variabili (es.: anno d'immatricolazione, chilometraggio, tipo alimentazione).** In tale ambito, **anche se non specificamente abrogati, i richiami al d.m. n. 572 del 15 dicembre 1992 paiono di fatto superati dalle normative vigenti sulle emissioni, pertanto, se ne suggerisce l'eliminazione.**

Lo schema di Regolamento non richiama poi la disciplina della "Carta della mobilità" (anche Carta della qualità) che si invita ad integrare, a tal proposito si rimanda a quanto diffusamente richiamato nelle Linee guida in tema contenuti della Carta della qualità e sua messa a disposizione dei cittadini.

Inoltre, è necessario specificare nel Regolamento che il tariffario contenga le seguenti informazioni di base:

- a) l'indicazione del prezzo della corsa standard breve quantificata per una corsa urbana di 1 persona priva di bagagli effettuata alle ore 10:00 in un giorno feriale su prenotazione (la corsa standard breve comprende 5 km + 5' di sosta);
- b) l'inclusione o meno del costo degli eventuali pedaggi;
- c) la soglia di velocità sotto la quale la tariffazione avviene su base oraria e sopra la quale avviene su base chilometrica;
- d) l'indicazione che il trasporto delle carrozzine dei disabili e dei cani guida dei ciechi è gratuito;
- e) i contatti (telefonici, *e-mail*, *web*) dell'Ufficio del Comune a cui indirizzare eventuali reclami.

Inoltre, è necessario che il tariffario sia reso disponibile anche in lingua inglese.

Si raccomanda, infine, di mettere a disposizione, all'interno di una specifica sezione del sito istituzionale del Comune, il Regolamento e il tariffario; quest'ultimo deve essere reso disponibile anche presso gli stalli di accesso al servizio.

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

Torino, 2 aprile 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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