

Parere al Comune di Imperia 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, nella seduta del 1° ottobre 2026

premesso che:

- ha ricevuto dal Comune di Imperia (di seguito, anche: Comune), con nota prot. 36579 del 05/05/2026 (acquisita al prot. ART n. 31254/2026 del 05/05/2026), 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;
- nel corso dell'istruttoria gli Uffici dell'Autorità hanno richiesto un'integrazione documentale con la nota prot. ART n. 33227/2026 del 12/05/2026, a cui il Comune ha dato riscontro con la nota prot. n. 68569 del 25/08/2026 (acquisita al prot. ART n. 60046/2026 del 25/08/2026) fornendo ulteriori documenti e informazioni, tra cui il Tariffario vigente reso disponibile all'interno dei taxi¹;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi, è stato analizzato il vigente *"Regolamento per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea"* (di seguito: Regolamento), approvato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 9 del 12/02/2024 a seguito del Parere n. 23/2023 del 09/11/2023 reso dall'Autorità, limitatamente alle parti in cui costituisce presupposto del sistema tariffario;

esaminata la documentazione trasmessa e ritenuta esaustiva, 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*

¹ Per inciso, si evidenzia che il Comune dispone di un sistema di monitoraggio del servizio taxi attraverso una piattaforma gestita dal Comune che raccoglie le chiamate e registra anche le chiamate inevase e i tempi di attesa degli utenti.

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 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 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.

II.1 Aggiornamento delle tariffe

Il contingente taxi del Comune consiste in 28 licenze, di cui solo 21 sono attive. Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a base multipla e tariffe fisse.

Le tariffe a base multipla attualmente in vigore sono state approvate con deliberazione della Giunta municipale n. 150 del 13/06/2014. La Tab. 1 riporta il confronto tra le tariffe in vigore e quelle proposte dal Comune.

Tabella 1 – Confronto tra tariffe vigenti e tariffe proposte (elaborazione ART su dati forniti dal Comune)

Descrizione delle principali componenti tariffarie	Tariffe vigenti	Tariffe proposte	Incremento
Tariffa minima ferialle	8,00 €	9,00 €	12,5%
Tariffa minima festiva	10,00 €	11,50 €	15,0%
Scatto iniziale	4,00 €	5,00 €	25,0%
Tariffa chilometrica 1 (urbana)	1,00 €/km	1,20 €/km	20,0%
Tariffa chilometrica 2 (extraurbana)	2,00 €/km	2,30 €/km	15,0%
Tariffa chilometrica 3 (frazioni e fuori centro abitato)	1,80 €/km	2,00 €/km	11,1%
Tariffa oraria (scatto ogni 1')	26,00 €/h	30,00 €/h	15,4%
Supplemento festivo	2,00 €	2,30 €	15,0%
Supplemento notturno (dalle 22:00 alle 6:00)	2,00 €	2,30 €	15,0%
Supplemento bagagli oltre il 1°	1,20 €/cad	1,40 €/cad	16,7%
Supplemento animali	1,00 €/cad	1,40 €/cad	40,0%
Supplemento passeggeri oltre il 4°	+20%	+35%	75,0%

Anzitutto si osserva che il Tariffario (inteso come lo strumento con cui si comunicano al pubblico le tariffe del servizio taxi) presenta una ulteriore componente tariffaria denominata “Prenotazione corsa” di importo 5 € che però non è contenuta nella delibera di approvazione delle tariffe. In disparte il fatto che il Comune ritenga adeguato mantenere tale componente, **è necessario che il Tariffario e l’Atto di approvazione delle nuove tariffe siano allineati.**

Inoltre, si evidenzia che la denominazione “Percorrenza chilometrica in tariffa 1...”, adoperata per indicare le tariffe chilometriche, predispone il lettore ad una quantità espressa in km e non in €, entrambe unità di misura che comunque non rappresentano una tariffa chilometrica, che invece si esprime in €/km. Dunque, per una più agevole comprensione, occorre utilizzare la denominazione “Tariffa chilometrica 1” (*idem* per le altre due voci analoghe). In ogni caso, il Tariffario esposto nelle vetture taxi non riporta le modalità in base alle quali si applica la Tariffa chilometrica 1 e la Tariffa chilometrica 2.

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:

- la specificazione che la Tariffa chilometrica 1 è urbana e che la Tariffa chilometrica 2 è extraurbana;
- la velocità sotto la quale la tariffazione avviene su base oraria e sopra la quale avviene su base chilometrica;
- la frequenza degli scatti nella tariffazione su base chilometrica (es.: 1 scatto ogni 100 m), che risulta invece definita nella tariffazione su base oraria (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.**

II.2 Metodologia di determinazione dell'aggiornamento tariffario

Per il periodo da giugno 2014 a luglio 2026 (ultimo dato disponibile alla data di richiesta del parere), la variazione ISTAT dell'indice FOI dei prezzi al consumo (senza tabacchi) è stata del +24,8%. Nella proposta di aggiornamento del Comune, le componenti tariffarie subiscono incrementi percentuali inferiori alla variazione ISTAT di periodo, ad eccezione del supplemento animali e del "supplemento oltre il 4° passeggero trasportato" (v. *infra*).

Poiché gli aumenti prospettati comportano per il prezzo della corsa standard² un aumento in linea con la rivalutazione ISTAT-FOI, l'adeguamento tariffario appare complessivamente sostenibile per l'utenza. Tuttavia, si segnalano i seguenti rilievi critici.

- 1) La corsa minima è una soglia che evita ai tassisti di svolgere servizi a remunerazione troppo bassa. 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 bilanciata con i principi di ragionevolezza e proporzionalità. Per tale ragione, **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 potrebbe essere pari al 50% del prezzo della corsa standard).
- 2) Oltre alla tariffa chilometrica extraurbana (Tariffa 2) è presente una ulteriore tariffa chilometrica (Tariffa 3) di importo inferiore, caratterizzata dalla nota seguente: «*da applicarsi per le Frazioni, oltre il limite del percorso autostradale, oltre la "Torre Prarola, oltre strada "residenziale Capo Berta incrocio via Serrati e incrocio via Diano Calderina*». In disparte la comprensibilità di questa nota per gli utenti che non sono autoctoni e non in possesso dell'esatta conoscenza dei luoghi ivi indicati, non è chiaro se la Tariffa 3 opera in modo simile alla Tariffa 2 (cioè solo a base chilometrica, in accordo all'art. 13, comma 2, della legge 21/1992) – ma allora risulta ridondante – oppure in modo simile alla Tariffa 1 (cioè a base multipla) – ma allora risulta impropria ai sensi dell'art. 13, comma 2, della legge 21/1992. Quindi, ai fini di maggiore semplicità e trasparenza, **è opportuno eliminare la Tariffa 3 e introdurre al suo posto uno sconto sul prezzo calcolato dal tassametro per le corse extraurbane verso le frazioni**.
- 3) Nel sistema tariffario è prevista una maggiorazione percentuale del +20% per il trasporto di un numero di passeggeri superiore a 4; poiché generalmente le autovetture sono omologate per 5 posti (incluso il conducente), questo supplemento si configura come un "supplemento minivan". Generalmente, quando presente, il supplemento minivan viene declinato secondo due tipologie: (i) un importo fisso per ogni passeggero oltre il 4° (tipicamente di 1 €/pax), oppure (ii) un importo fisso, a prescindere dal numero di passeggeri (tipicamente di 4 €). La scelta di applicare una maggiorazione percentuale non è di per sé censurabile ma deve rispondere a principi di ragionevolezza e proporzionalità affinché non diventi un aggravio per l'utenza. Quindi, **è necessario ridenominare il "supplemento oltre il 4° passeggero trasportato" in "supplemento minivan" e stabilirne l'entità affinché non incida in maniera eccessiva sull'accessibilità del servizio ed in particolare sul prezzo**

² La corsa standard si basa su un percorso urbano di 5 km con sosta/attesa di 5' effettuata in un giorno ferialo da parte di un utente privo di bagagli. Col sistema tariffario vigente, ipotizzando una corsa con partenza dal posteggio, il prezzo della corsa standard risulta 11,60 €, sicché il prezzo aggiornato non deve superare 14,48 €.

delle corse di lunga percorrenza.

II.3 Tariffe fisse, predeterminate, *sharing*

Il sistema tariffario vigente comprende anche 5 tragitti urbani a tariffa predeterminata tra la stazione ferroviaria ed altri punti di interesse (centro città, ospedali, porto), approvate con deliberazione della Giunta Municipale n. 267 del 31/10/2018.

Queste tariffe, definendo un importo prestabilito, omnicomprendivo e invariabile per determinati percorsi, garantiscono una maggiore trasparenza del prezzo del servizio e rappresentano, pertanto, un elemento di maggior tutela del passeggero. Per il periodo da ottobre 2018 a luglio 2026 (ultimo dato disponibile alla data di richiesta del parere), la rivalutazione ISTAT-FOI è stata del +22,2%. Nella proposta del Comune di adeguamento tariffario gli aumenti applicati a queste tariffe risultano inferiori a questa variazione.

Tuttavia, il punto 67 delle Linee guida prevede che le tariffe predeterminate debbano risultare più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a consumo e che, per la fissazione dell'importo di ciascuna tariffa predeterminata, siano effettuate apposite simulazioni. Nelle more delle suddette simulazioni, **è necessario che le tariffe predeterminate siano stabilite come "tariffe massime garantite", per l'applicazione delle quali il tassametro dovrà essere sempre attivato all'inizio della corsa e il prezzo applicabile sarà il minore tra quello calcolato con le tariffe a consumo e la tariffa predeterminata.**

Inoltre, il sistema tariffario comprende anche 4 tariffe fisse extraurbane denominate tariffe "Discotaxi", le quali, in base alla DGM n. 267/2018 con cui sono state approvate, consistono in un prezzo fisso per gruppi fino a 4 persone, che aumenta del 20-45% nel caso di gruppi superiori a 4 persone. Poiché è evidente che il trasporto di gruppi composti da oltre 4 persone richiede l'impiego di un minivan, per coerenza logica la maggiorazione da applicarsi in tal caso dovrebbe essere la stessa prevista dal "supplemento oltre il 4° passeggero trasportato". Dunque, **è necessario rideterminare le tariffe "Discotaxi" per i gruppi composti da oltre 4 passeggeri, in modo che l'importo non superi quello base maggiorato di un importo corrispondente al supplemento minivan.**

Infine, si evidenzia che la tavola con il nuovo tariffario contiene un errore nella sezione relativa alle tariffe fisse: queste tariffe vengono distinte tra "Feriale" e "Festivo Nott.", ma tale differenziazione si applica solo ai tragitti indicati sotto la titolazione "Tragitti da/per stazione ferroviaria"; invece ai tragitti indicati sotto la titolazione "Servizio Discotaxi" non si applica la differenziazione Feriale/Notturmo ma solo quella per l'utilizzo di un veicolo minivan. Pertanto, **è necessario apportare le dovute correzioni.**

II.4 Tariffario

Riguardo al Tariffario da esporre al pubblico, si rammenta che esso deve ottemperare alle indicazioni fornite nell'art 34, commi 9 e 10, del Regolamento in vigore (indicare il prezzo della corsa standard, riportare il logo del Comune e i recapiti dell'Ufficio reclami, essere reso disponibile anche in lingua inglese, essere pubblicato sul sito internet del Comune, ecc.).

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

Torino, 1° ottobre 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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