

**Parere al Comune di Bardolino sullo schema di regolamento per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea, 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 del 19 giugno 2019 premesso che:

- l’Autorità ha ricevuto dal Comune di Bardolino (di seguito, anche: Comune), con nota prot. 6088 del 18/3/2019 (prot. ART 2566/2019 in pari data), richiesta di parere preventivo ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m), decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, relativamente allo schema di Regolamento “Disciplina degli autoservizi pubblici non di linea taxi e noleggio con conducente con autovettura” (di seguito, anche: schema di Regolamento), da approvare con successiva deliberazione del Consiglio Comunale, ai fini della sostituzione del Regolamento vigente (approvato con delibera del C.C. n. 46 del 30/11/2007), in attuazione delle nuove norme intervenute in tema di trasporti pubblici non di linea;
- a seguito di tale richiesta, tra il Comune e l’Autorità è intercorsa la corrispondenza di cui alle note prot. ART n. 3213/2019 del 4/4/2019, prot. n. 9204 del 19/4/2019 (acquisita al prot. ART n. 3924/2019 in pari data) e prot. n. 12642 del 6/6/2019 (acquisita al prot. ART n. 6043/2019 in pari data). In particolare, l’Autorità ha chiesto al Comune di fornire informazioni e/o dati relativamente ai seguenti aspetti:
  - organico potenziale ed effettivo delle licenze taxi e autorizzazioni noleggio con conducente (NCC) presenti nel Comune, comprensivo di eventuali licenze temporanee;
  - criteri e metodologia di calcolo in base ai quali sono stati stabiliti i contingenti taxi e NCC;
  - eventuale previsione di istituzione di un organismo consultivo e la sua composizione (i.e. Associazioni tassisti, consumatori, ecc.);
  - informazioni circa eventuali procedure, in essere o di prossima attivazione, per l’adeguamento del contingente taxi (bandi per l’assegnazione di nuove licenze) e per la modifica del livello/struttura tariffaria;
  - attivazione di tratte/tariffe predeterminate omnicomprendenti e l’utilizzo di un tariffario;
  - informazioni relative all’organizzazione del servizio taxi, con riferimento, ad esempio, alla flessibilità di turni e orari e all’eventuale attivazione di servizi di tipo “collettivo”;
  - eventuale adozione di applicazioni web che utilizzano piattaforme tecnologiche per l’interconnessione tra i passeggeri e i titolari di licenza;
  - strumenti individuati e concretamente adottati a presidio della qualità del servizio (a titolo esemplificativo, età e tipologia del veicolo, “Carta della qualità del servizio”);
  - modalità e strumenti di monitoraggio e vigilanza individuati dall’amministrazione comunale in relazione all’applicazione del sistema tariffario.

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

## **I. Profili giuridici e regolatori**

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 disci-

plina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a regioni ed enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente la gestione del servizio; detta legge, per la prestazione del servizio di taxi, prevede il rilascio della licenza da parte delle Amministrazioni Comunali attraverso un bando di pubblico concorso (art. 8).

In base alla suddetta normativa, in particolare, le regioni individuano i criteri cui devono attenersi i comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea e delegano agli Enti locali le relative funzioni amministrative. I comuni, con propri regolamenti, individuano: il numero e tipo di veicoli da adibire al servizio, le modalità per lo svolgimento del servizio, 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 "Al 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 sul settore del servizio taxi. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. n. 201/2011, nell'istituire l'Autorità di regolazione dei trasporti, ha attribuito alla stessa specifiche competenze in materia, tra cui:

- il monitoraggio e la verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. n. 201/2011 cit.);
- il rilascio di un parere preventivo alle regioni e ai comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. n. 201/2011 cit.), sulla base dei principi di seguito riportati:
  - 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;
  - 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;
  - 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;
  - 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).

L' Autorità con l' "Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità" del 21 maggio 2015 ha rappresentato l'esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi volte ad adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera, a distanza, ormai, di molti anni dall'adozione della legge n. 21/1992, anche tenuto conto dei recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo di tecnologie

informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità. In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l'Autorità ha evidenziato, tra l'altro, l'opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all'adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l'attenzione sulla necessità di "(...) dare attuazione [da parte dei Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi". Nel medesimo Atto di segnalazione l'Autorità ha auspicato la revisione del concetto di territorialità, proponendo l'ampliamento dell'ambito di gestione dei servizi attualmente incardinato sulle aree comunali, rimettendo alle regioni l'individuazione dei bacini ottimali di gestione dei servizi di taxi e NCC in ragione della natura economica, culturale e turistica dei territori, nonché le funzioni inerenti alla fissazione del relativo fabbisogno numerico di vetture.

## **II. Osservazioni dell'Autorità**

Facendo, dunque, seguito alla richiesta di parere avanzata dal Comune di Bardolino, avente specificamente ad oggetto lo schema di Regolamento, alla luce del quadro normativo sopra delineato, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità esprime di seguito le proprie osservazioni riferite alle tematiche di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. n. 201/2011 e segnatamente su:

- a. contingente/incremento del numero delle licenze taxi (art. 37, comma 2, lett. m), numero 1, del d.l. n. 201/2011);
- b. organizzazione del servizio taxi (art. 37, comma 2, lett. m), numero 2, del d.l. n. 201/2011);
- c. struttura tariffaria (art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del d.l. n. 201/2011);
- d. miglioramento della qualità di offerta del servizio (art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del d.l. n. 201/2011).

### **1. Contingente/incremento del numero di licenze - art. 37, comma 2, lett. m), numero 1, del decreto-legge 201/2011**

Occorre, in primo luogo, evidenziare che la legge regionale Veneto, del 30 luglio 1996, n. 22, recante "*Norme per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di servizi di trasporto non di linea per via di terra*" (di seguito, anche: legge regionale), in particolare all'art. 6, prevede che sia la Giunta regionale a stabilire con proprio provvedimento, sentite le province, i contingenti di licenze ed autorizzazioni rilasciabili dai comuni. Il medesimo art. 6, al comma 2, elenca poi alcune variabili socio-economico-territoriali - quali la popolazione residente nel territorio comunale, la domanda di mobilità, i servizi di trasporto pubblico locale esistenti e loro integrazioni con altri sistemi di trasporto, il flusso turistico di cura, o di soggiorno, la presenza di strutture economico-produttive, il trasporto disabili - sulla base delle quali la Giunta regionale deve definire i predetti contingenti. Spetta poi ai comuni stabilire con Regolamento, tra l'altro, il numero dei veicoli da adibire ad ogni singolo servizio nell'ambito dei contingenti stabiliti ai sensi del citato articolo 6.

La Deliberazione della Giunta regionale n. 4308/2007 (di seguito: DGR), all'allegato A, recante "*Indirizzi regionali per l'applicazione uniforme dei principi dettati dalla legge n. 248/2006 (Decreto Bersani) relativi al potenziamento dei servizi di trasporto esercitati mediante taxi*", calcola il contingente complessivo delle licenze assentibili a livello regionale e per comune tramite l'applicazione di una metodologia che tiene conto delle variabili indicate dalla legge regionale, unitamente ai quantitativi delle licenze e delle autorizzazioni già operanti.

L'organico potenziale dei veicoli adibiti al servizio taxi del Comune di Bardolino è stato stabilito secondo quanto previsto nel 2007 con la DGR sopra citata ed è stato confermato con Deliberazione del C. C. n. 29/2008 di approvazione del Regolamento sugli autoservizi pubblici non di linea; da allora non è mai stato modificato. Nel dettaglio, il Regolamento vigente indica che il numero di autorizzazioni ammesse per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente è determinato nel numero di 7 unità, mentre il numero di licenze taxi in 4

unità in aderenza a quanto stabilito dalle sopra richiamate disposizioni regionali. Le medesime previsioni sono contenute nello schema di Regolamento, rispettivamente al comma 1 dell'art. 8 per le autorizzazioni NCC e al comma 3 per le licenze taxi. Rispetto a tali previsioni, si rileva, secondo quanto specificato dallo stesso Comune, che il numero effettivo di autorizzazioni è di 4, mentre le licenze taxi operative sono 2.

Con la sopra citata comunicazione del 19 aprile, il Comune ha peraltro chiarito che non ci sono procedure di prossima attivazione volte all'incremento del contingente tax, senza tuttavia specificare le motivazioni per le quali si è discostato dagli indirizzi regionali, limitandosi, da un lato, a richiamare gli indicatori previsti dalla legge regionale e, dall'altro, a evidenziare che la maggioranza dei turisti (con riferimento ai quali si sarebbe registrato un aumento del 17,47% dal 2010 ad oggi), essendo di provenienza tedesca, prediligerebbe il trasporto con auto propria. Il Comune inoltre osserva che il trasporto di linea con bus copre l'intero territorio comunale con servizi continuativi per quanto concerne centro e frazioni comunali, e con collegamenti diretti con l'aeroporto di Verona Villafranca e con le stazioni ferroviarie di Verona e Peschiera del Garda.

Con riguardo a quanto sopra illustrato, si ritiene **che il Comune dovrebbe rendere operative tutte le licenze taxi previste nel Regolamento vigente (e confermate nello schema di Regolamento) ovvero attivare un numero di licenze temporanee tale da colmare lo scostamento rispetto alla previsione regionale.** Lo schema di Regolamento, infatti, prevede, correttamente, la facoltà di istituire autorizzazioni di NCC temporanee (art. 8), in considerazione del fatto che la domanda di servizi di trasporto non di linea, nelle località a spiccata vocazione turistico-lacuale come Bardolino, è fortemente caratterizzata da stagionalità, con una alta stagione di 4 mesi circa, da giugno a settembre. **Tuttavia, né il Regolamento vigente, né lo schema di Regolamento prevedono la facoltà di rilasciare licenze temporanee per il servizio taxi. Si prescrive, pertanto, di inserire nello schema di Regolamento specifiche previsioni inerenti il rilascio di licenze temporanee taxi,** alla luce di quanto stabilito sul tema dalla DGR (allegato A, par. 3.A.2) sul *"rilascio di titoli autorizzativi temporanei o stagionali"*.

**In alternativa, ove invece il Comune ritenga che l'adeguamento del contingente, anche attraverso l'emissione di licenze temporanee, non corrisponda alle effettive esigenze di mobilità del territorio, si ritiene necessario che lo stesso espliciti adeguatamente le motivazioni specifiche per le quali non intenda rendere operative tutte le licenze taxi previste nello schema di Regolamento, anche effettuando una valutazione della domanda e dell'offerta del servizio taxi che includa i comuni contermini dell'area lacuale, considerando altresì le autorizzazioni NCC operative.**

## **2. Organizzazione del servizio – art. 37, comma 2, lett. m), numero 2, del decreto-legge 201/2011**

L'organizzazione territoriale del servizio taxi nel Comune di Bardolino è basata su un'area di stazionamento riservata ubicata in luogo pubblico, individuata dall'Amministrazione comunale, con 2 parcheggi dove i 2 taxi in servizio possono sostare in attesa di acquisire una corsa.

Come specificato all'art. 37, comma 2 dello schema di Regolamento, i taxi sostano nell'area di stazionamento disponendosi secondo l'ordine di arrivo, e il conducente primo della fila è titolato a fornire la prestazione al richiedente. I turni garantiscono la copertura del servizio in orario sia diurno, sia notturno (22.00-7.00).

Nel medesimo art. 37, riguardo alle modalità di richiesta del servizio, è previsto che, quando il taxi è libero, è consentito l'accesso al servizio taxi fuori dai luoghi di stazionamento, con *"richiesta a vista durante la corsa o con qualsiasi altro mezzo di comunicazione"*, per l'immediata prestazione.

L'art. 36 dello schema di Regolamento prevede la possibilità per gli esercenti del servizio taxi di avvalersi del servizio centralizzato di radiotaxi; tuttavia, secondo quanto affermato dal Comune con la citata nota assunta al prot. ART 6034/2019 del 6/6/2019, i tassisti con licenza rilasciata dal Comune *"non aderiscono ad alcuna cooperativa e non sono agganciati né al Numero Unico Regionale 892369 né al Numero di Radiotaxi Veneto 199484950"*.

Pertanto, allo stato attuale, è possibile contattare gli unici due tassisti attraverso numeri di telefono cellulare personali, pubblicizzati tramite pagine *web* promozionali, oppure tramite un numero intestato al Comune al quale rispondono gli stessi tassisti tramite trasferimento di chiamata (una settimana ciascuno).

Con riferimento alle modalità di prenotazione della chiamata previste all'art. 36 dello schema di Regolamento, si rileva la sola presenza della modalità, seppure facoltativa, di un "servizio centralizzato di radiotelefono cui collegare le autovetture adibite al servizio" per il quale è oltretutto previsto un supplemento tariffario.

Al riguardo, si richiama l'attenzione del Comune sui vantaggi connessi alle modalità innovative di acquisizione della corsa - quali quelle fornite dalle applicazioni *web* che utilizzano piattaforme elettroniche per l'interconnessione tra i passeggeri e i titolari di licenza - sia per l'utente, in termini di maggiore trasparenza del costo della corsa, diminuzione dei tempi di attesa, affidabilità del servizio, sia per il titolare di licenza, in termini di aumento del numero di corse, diminuzione dei percorsi a vuoto, fidelizzazione del cliente.

**Si prescrive, pertanto, di riformulare il citato art. 36 dello schema di Regolamento, laddove fa riferimento al servizio radio-taxi inserendo, in alternativa, specifiche previsioni volte a promuovere lo sviluppo di sistemi innovativi e aperti che consentano l'interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi, senza vincoli.**

**Si precisa che la previsione di tali modalità di richiesta del servizio non devono limitare ulteriori sviluppi ed efficientamenti del servizio condizionando la libera scelta del titolare di licenza. Quest'ultimo, infatti, deve essere lasciato libero di poter utilizzare tutti i canali che ritenga opportuni al fine di acquisire le corse, senza limitazioni/vincoli imposti dal Comune e/o dalle Regioni o, eventualmente, da organismi associativi dei tassisti che erogano i servizi di radio-taxi.**

A tal proposito si evidenzia, per il futuro, la necessità di vigilare affinché la eventuale futura attivazione di servizi di radiotaxi erogati da organismi associativi dei tassisti non comporti indebite imposizioni agli aderenti di acquisire le proprie corse esclusivamente tramite la cooperativa o il consorzio gestore del servizio. L'Autorità ha già infatti avuto occasione di evidenziare che tali clausole, nel limitare l'incontro tra la domanda e l'offerta, restringono il confronto concorrenziale, con ripercussioni negative sui fruitori del servizio.

In merito ad altre tematiche organizzative, si osserva che l'art. 43, comma 4 opportunamente specifica che ogni taxi deve dotarsi di sistema di pagamento elettronico.

Relativamente, invece, al confronto fra amministrazione, organizzazioni di categorie ed utenti all'interno di una commissione consultiva (la cui istituzione è stabilita anche dalla legge regionale sopra citata, all'art. 13) - attualmente non prevista né dal Regolamento vigente, né dallo schema di Regolamento - si evidenzia come tale confronto potrebbe favorire l'efficienza e l'efficacia del servizio.

Il Comune, con la nota di chiarimenti sopra citata, ha evidenziato che le modifiche inerenti a ogni aspetto dell'Autoservizio Pubblico non di linea sono di norma "*concordate con le Associazioni di Categoria maggiormente rappresentative*", oltre che "*frutto delle richieste degli utenti e delle loro associazioni*", senza tuttavia evidenziare attraverso quali modalità avvenga il confronto con gli utenti e con le loro associazioni.

Alla luce di quanto sopra, si evidenzia l'opportunità di istituire la Commissione consultiva comunale, secondo quanto stabilito dall'art. 13 della legge regionale e dall'art. 4 della legge quadro.

Infine, con riferimento al **taxi ad uso collettivo (taxi sharing)**, disciplinato agli artt. 2 e 44 del Regolamento, si segnala l'opportunità di avviare un periodo di sperimentazione, ad esempio sulle tratte serali/notturne per le discoteche, come ipotizzato dallo stesso Comune.

### **3. Struttura tariffaria e tariffe predeterminate - art. 37, comma 2, lett. m), numero 3, del decreto-legge 201/2011**

Relativamente alle sezioni dello schema di Regolamento riguardanti la disciplina delle tariffe (in particolare art. 41), sulla base di analisi comparative effettuate su regolamenti di altri comuni, si evidenziano alcuni elementi suscettibili di una migliore trattazione all'interno dello stesso in termini di completezza, chiarezza e trasparenza, anche al fine di garantire la corrispondenza delle tariffe e della qualità del servizio alle esigenze del contesto urbano di Bardolino secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità.

Si ritiene necessario assicurare una corretta, trasparente e adeguata pubblicizzazione delle tariffe, mediante la pubblicazione del "tariffario", inclusivo di tutte le componenti del sistema tariffario vigente e delle principali condizioni di trasporto, tradotto almeno in lingua inglese, non solo nelle autovetture taxi, ma anche, a titolo esemplificativo e non esaustivo, sul sito *web* istituzionale del Comune e nei punti di maggior frequentazione turistica.

In relazione alla disciplina delle agevolazioni e scontistica tariffaria, lo schema di Regolamento non contiene indicazioni circa lo sconto tariffario pari al 20% da applicare all'importo finale del tassametro per le corse richieste da anziani ultrasessantenni, e da disabili, come pure comunicato dal Comune con nota sopra citata. **Sui punti evidenziati, pertanto, si rende necessario modificare opportunamente lo schema di Regolamento.** In relazione alle **tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti**, la cui attivazione è prevista dalla normativa vigente, oltre che dalla DGR citata, al par. 3.C.2, al fine di garantire maggiore tutela del passeggero, si segnala l'opportunità di prevederne l'attivazione nel Regolamento e di avviare una fase di sperimentazione.

#### **4. Qualità dell'offerta - art. 37, comma 2, lett. m), numero 4, del decreto-legge 201/2011**

Ai fini di un miglioramento della qualità del servizio offerto e allo scopo di garantire un trasporto taxi efficace ed efficiente, **si ritiene necessario che lo schema di Regolamento sia integrato** con le modalità e tempistiche di applicazione della **Carta dei servizi del servizio taxi di cui all'art. 52 dello schema di Regolamento e allegata allo stesso (All. B), eventualmente operando una revisione ed aggiornamento** degli indicatori ivi descritti.

Si reputa inoltre opportuno che il Comune preveda nello schema di Regolamento, quanto segue:

- in relazione alla procedura di segnalazione dei reclami da parte degli utenti (artt. 51 dello schema di Regolamento), indicare una casella di posta elettronica e/o un numero telefonico (anche non dedicato) da riportare nel "tariffario" che andrà esposto in modo visibile sulla vettura;
- veicoli a basso impatto ambientale per le nuove licenze, oltre che in caso di sostituzione di veicoli;
- veicoli attrezzati per il trasporto di utenti disabili gravi con obbligo di incarozzamento per le nuove licenze;
- ricevuta di pagamento rilasciata all'utente comprensiva dei seguenti dati: identificazione del taxi, data e orario della corsa, percorso effettuato e importo pagato.

Ai fini di un miglioramento dell'aspetto qualitativo relativamente ai criteri selettivi di accesso alla professione di tassista, si suggerisce di prevedere un'adeguata integrazione delle materie d'esame, inserendo la lingua inglese come obbligatoria e una seconda lingua straniera come titolo preferenziale, la conoscenza di applicazioni innovative ICT, e di tecniche di primo soccorso e nozioni comportamentali in caso di incidente.

In linea con la diffusione delle nuove tecnologie digitali e coerentemente con quanto precedentemente descritto, si evidenzia, al fine di semplificare e facilitare l'accesso al servizio, l'opportunità di promuovere l'utilizzo di tali tecnologie innovative, per accedere attraverso l'utilizzo di un dispositivo mobile (*smartphone* o *tablet*), ai servizi di chiamata, prenotazione e pagamento (anche anticipato per tratte con tariffe predeterminate e omnicomprehensive), con la possibilità per l'utente di valutare il servizio reso (*feedback*).

\*\*\*\*\*

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, per le quali il parere non può, allo stato, rendersi in senso favorevole, l'Autorità rimane disponibile ad esprimersi su un nuovo testo che recepisca quanto indicato.

Il presente parere è trasmesso al Comune di Bardolino e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 19 giugno 2019

Il Presidente  
Andrea Camanzi

(documento firmato digitalmente ai  
sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i.)