

Parere al Comune di Marsciano 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.

L’Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 9 gennaio 2025

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Marsciano (di seguito, anche: Comune), con nota del 25/11/2024 acquisita al prot. ART n. 120865/2024 in pari data, la richiesta di parere preventivo ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con riferimento alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi secondo il documento che viene indicato nella nota di richiesta come “*Allegato A delibera*”;
- in data 28/11/2024 il Comune ha inviato una comunicazione, acquisita al prot. ART n. 122920/2024 in pari data, con cui rettifica la proposta relativa alla componente tariffaria denominata “diritto di sosta”;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi è stato analizzato il vigente “*Regolamento per l’esercizio del servizio di taxi*” (di seguito: Regolamento), adottato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 174 del 30/11/2006, 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 inerente alla gestione del servizio.

In base alla suddetta normativa, in particolare, le Regioni individuano i criteri cui devono attenersi i Comuni nel redigere i regolamenti sull’esercizio degli autoservizi pubblici non di linea. I Comuni, con propri regolamenti, individuano: il numero e il tipo di veicoli da adibire al servizio, le modalità per lo svolgimento di questo, i criteri per la determinazione delle tariffe, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza.

Col decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (“*Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all’evasione fiscale*”), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell’ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l’accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello

qualitativo dello stesso. In particolare, l'art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste «[a]l fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana [...]».

Successivamente il legislatore è nuovamente intervenuto nel settore. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. 201/2011, nell'istituire l'Autorità di regolazione dei trasporti, ha attribuito alla stessa specifiche competenze in materia, tra cui:

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

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

Ulteriori misure «per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma» sono previste dall'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 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»*.

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 pure estendibili al servizio taxi, ha affermato che i servizi di autotrasporto non di linea accrescono *«il grado di “effettività” della libertà di circolazione (art. 16 Cost.), 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 esprime le proprie osservazioni ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del d.l. 201/2011, nell'esercizio della propria funzione di verifica della corrispondenza dei livelli di offerta, delle tariffe e della qualità del servizio taxi alle esigenze dei diversi contesti urbani secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti.

2.1 Adeguamento del sistema tariffario

Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a base multipla, approvate con deliberazione di Giunta Comunale

del 2008 che il Comune dichiara non reperibile nei propri archivi. Alcune tariffe (diritto fisso¹, costo chilometrico, supplementi notturno/festivo) risultano differenziate tra le corse urbane e quelle extraurbane. La Tabella 1 riporta il confronto tra la struttura tariffaria attuale e quella proposta 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
Corse urbane			
Diritto fisso (€)	2,30	3,10	34,8%
Costo chilometrico (€/km), con scatti ogni 100 m	0,90	1,20	33,3%
Diritto di sosta (€/h), con scatti ogni 30"	16,80	24,00	42,9%
Tariffa minima (€)	4,05	5,40	33,3%
Supplemento festivo	0,60	0,80	33,3%
Supplemento notturno (dalle 22:00 alle 24:00)	1,15	1,50	30,4%
Supplemento notturno (dalle 24:00 alle 06:00)	2,30	3,00	30,4%
Corse extraurbane			
Diritto fisso (€)	5,60	7,50	33,9%
Costo chilometrico (€/km)	1,20	1,60	33,3%
Supplemento festivo	2,00	2,70	35,0%
Supplemento notturno	3,00	4,00	33,3%
Altri supplementi			
Supplemento passeggeri oltre il 3 ^a (€/cad)	0,60	0,80	33,3%
Supplemento bagagli (€/cad)	0,60	0,80	33,3%
Supplemento animali (€/cad)	1,15	1,50	30,4%
Supplemento ghiaccio-nebbia-neve	+20%	+20%	0

Per il periodo da gennaio 2008 a ottobre 2024 la variazione ISTAT dei prezzi al consumo in base all'indice FOI generale (senza tabacchi) è stata del **+33,6%**. L'aggiornamento del sistema tariffario proposto dal Comune presenta incrementi percentuali delle singole componenti tariffarie generalmente inferiori alla variazione ISTAT di periodo, che risulta invece superata per le seguenti componenti: diritto fisso, diritto di sosta, supplemento festivo per corse extraurbane.

La descrizione della struttura del sistema tariffario, che si evince dalla documentazione trasmessa dal Comune, non consente un'oggettiva e trasparente conoscenza di tutti i parametri di funzionamento del tassametro e di formazione del prezzo finale della corsa per l'utente. In particolare, occorre:

- a) specificare la velocità sotto la quale la tariffazione avviene su base oraria e sopra la quale avviene su base chilometrica;
- b) precisare se il supplemento festivo e quello notturno sono cumulabili tra loro.

¹ Nella maggior parte dei comuni la voce "diritto fisso" è denominata "scatto alla partenza". Analogamente: il "diritto di sosta" è denominato "tariffa oraria"; il "costo chilometrico" è denominato "tariffa chilometrica"; la "tariffa minima" è denominata "corsa minima".

Con riguardo al precedente punto b) è altresì opportuno valutare la sostenibilità economica per l'utenza dell'eventuale cumulo.

Pertanto, è necessario l'inserimento di tali informazioni, a beneficio degli utenti, nell'Atto di approvazione delle tariffe e, conseguentemente, nel Tariffario.

Il Regolamento, risalente al 2006, non tiene conto degli sviluppi normativi e tecnologici intervenuti negli ultimi anni, di cui si è dato cenno in premessa.

Al riguardo, si evidenzia che il punto 60 delle Linee guida prevede che le tariffe siano soggette ad aggiornamento periodico con frequenza «*di norma pari a cinque anni e comunque individuata tenendo conto della necessità di garantire il principio di accessibilità del servizio taxi*». Perciò, tenendo conto del principio stabilito nelle Linee guida, nonché della mancata indicazione della periodicità di aggiornamento tariffario nel Regolamento, **è opportuno che l'Atto di approvazione delle tariffe riporti l'indicazione che il prossimo adeguamento tariffario avverrà tra cinque anni, salvo mutamenti significativi del quadro macroeconomico.**

Poiché non vi è evidenza che la quantificazione delle tariffe sia avvenuta in passato secondo il principio dell'orientamento ai costi di produzione del servizio, **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 delle diverse voci, purché neutrali in termini di prezzo della corsa standard² (vedi *infra*).

Inoltre, rilevano le considerazioni seguenti.

- 1) Il compenso extra per i servizi notturni è dato da un importo fisso che si aggiunge al prezzo della corsa calcolato con le tariffe a consumo; tale importo vale: a) 1,15 € per le corse urbane effettuate tra le 22:00 e le 24:00; b) 2,30 € per le corse urbane effettuate tra le 24:00 e le 6:00; c) 3,00 € per le corse extraurbane. Questa triplice previsione, oltre a complicare il sistema tariffario, si rivela iniqua per l'utenza perché, a parità di durata e percorrenza del servizio di trasporto, produce prezzi totali differenti. Dunque, in coerenza coi principi di semplificazione e trasparenza menzionati al punto 62 delle Linee guida, **è necessario che tra le 22:00 e le 6:00 venga stabilito un unico supplemento notturno, identico per tutte le tipologie di servizio.**
- 2) Anche il diritto fisso (*alias* scatto alla partenza) ed il supplemento festivo risultano differenziati tra corse urbane ed extraurbane. Tuttavia, non v'è ragione per tale differenziazione, considerato che ai servizi extraurbani già si applica, presumibilmente fin dall'inizio, una tariffa chilometrica più elevata. Perciò, **è necessario che il diritto fisso e il supplemento festivo siano invariabili fra servizi urbani ed extraurbani.**

La Tabella 2 riporta il confronto tra i prezzi relativi alla corsa standard calcolato dagli Uffici dell'Autorità con le tariffe vigenti e quelle proposte.

² 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.

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'	8,20 €	11,10 €	+35,4%

Gli aumenti relativi alle singole voci tariffarie comportano per il prezzo della corsa standard un aumento 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 con l'indice FOI al prezzo della corsa standard calcolato con le tariffe vigenti.**

2.2 Tariffe fisse, predeterminate, sharing

L'attuale sistema tariffario del Comune prevede 4 destinazioni extraurbane alle quali si applicano tariffe fisse: (i) aeroporto di Perugia, (ii) stazione ferroviaria di Ponte San Giovanni, (iii) stazione ferroviaria di Perugia Fontivegge, (iv) stazione ferroviaria di Terni. Nella proposta di adeguamento tariffario, ad esse si affianca una quinta destinazione a tariffa predeterminata, cioè l'Ospedale in località Pantalla.

Le tariffe fisse riguardano i servizi di collegamento con località situate fuori dal territorio comunale; poiché in tal caso non vige l'obbligo per il tassista di effettuare il servizio, l'importo di queste tariffe rappresenta un punto di incontro tra la disponibilità a pagare degli utenti e l'adeguata remunerazione del tassista. Invece, le tariffe predeterminate riguardano i servizi entro il territorio comunale ed il loro importo deve risultare più vantaggioso per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a consumo sicché, ai fini della fissazione dell'importo di ciascuna tariffa predeterminata, vanno effettuate apposite simulazioni impiegando la metodologia prevista dai punti 65-70 delle Linee guida.

Alla luce di quanto sopra, **è opportuno che l'aumento delle 4 tariffe fisse esistenti rimanga contenuto entro la rivalutazione ISTAT FOI.** Invece, nelle more di effettuare le summenzionate simulazioni, **è necessario che la nuova tariffa predeterminata da/per l'Ospedale venga trasformata in "tariffa massima garantita", per l'applicazione della quale il tassmetro dovrà essere attivato all'inizio della corsa e il prezzo applicabile sarà il minore tra quello calcolato con le tariffe a consumo e la tariffa predeterminata.**

2.3 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. Al riguardo, **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), evitando ridondanze. 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 ferroviarie, 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 Marsciano, con l'invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 9 gennaio 2025

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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