

N. 05165/2015 REG.PROV.COLL.

N. 02112/2011 REG.RIC.



REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio

(Sezione Seconda Ter)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 2112 del 2011, proposto da: Società Airport Shuttle Express Scarl, in persona del legale rappresentante p.t., e Giovanni Panarisi, rappresentati e difesi dall'avv. Pietro Troianiello, con domicilio eletto presso l'avv. Pietro Troianiello in Roma, Via della Giuliana, 58;

contro

Comune di **Grottaferrata**, in persona del legale rappresentante p.t., rappresentato e difeso dall'avv. Marco Giustiniani, con domicilio eletto presso Nico Moravia in Roma, Via Bocca di Leone 78;

e con l'intervento di

adiuvandum:

Associazione nazionale delle imprese di noleggio auto e autobus con conducente - Federnoleggio, in persona del legale rappresentante p.t., rappresentata e difesa dall'avv. Pietro Troianiello, con domicilio eletto presso l'avv. Pietro Troianiello in Roma, Via della Giuliana, 58;



per l'annullamento

- del provvedimento del Comune di **Grottaferrata** di cui al prot. n. 4639, datato 1.2.2011, con il quale è stata disposta la sospensione per trenta giorni, a fare data dal 14.3.2011, dell'autorizzazione n. 4 per l'esercizio di noleggio auto con conducente;

- di tutti gli atti presupposti, connessi e consequenziali; nonché per il risarcimento dei danni conseguenti;

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visto l'atto di costituzione in giudizio del Comune di Grottaferrata;

Viste le memorie difensive;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 5 febbraio 2015 la dott.ssa Maria Laura Maddalena e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

Con il ricorso in epigrafe, i ricorrenti impugnano il provvedimento di cui al prot. n. prot. n. 4639 del 1º febbraio 2011 del Responsabile del III Settore, con il quale il comune di **Grottaferrata** ha disposto la sospensione per trenta giorni, a fare data dal 14.3.2011, dell'autorizzazione n. 4 per l'esercizio di noleggio auto con conducente intestata al sig. Paranisi.

Il provvedimento è stato adottato sull'assunto che il noleggiatore deve utilizzare in via esclusiva la rimessa ubicata sul territorio che ha rilasciato l'autorizzazione per il servizio NCC e l'inizio e il termine del servizio devono avvenire esclusivamente presso detta rimessa.



Nel caso di specie invece, il comune aveva riscontrato che il veicolo di cui all'autorizzazione n. 4 della quale è titolare il sig. Paranisi, non utilizzava la rimessa ubicata sul territorio comunale e pertanto ha disposto la sospensione per 30 giorni dell'autorizzazione.

Ricorrono quindi sia il sig. Paranisi, in quanto titolare della autorizzazione in questione, che la Airport shuttle express, alla quale detta autorizzazione è stata conferita ex art. 7 della l. 21/1992.

Espongono i ricorrenti che, il servizio di noleggio con conducente è un servizio pubblico non di linea che provvede al trasporto collettivo o individuale di persone, con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea.

Nel quadro comunitario, gli artt. 49 e 54 del Trattato di funzionamento dell'UE, aventi efficacia diretta, e la giurisprudenza della Corte di giustizia Ue vietano le restrizioni alla libertà di stabilimento delle imprese in uno Stato membro.

Pertanto, i vettori non residenti stabiliti in uno Stato membro e da questi autorizzati devono poter effettuare il trasporto su strada, sicché qualsiasi misura nazionale, sia legislativa che amministrativa, in tema di trasporto, che crei discriminazioni tra operatori italiani e stranieri, deve essere disapplicata per contrasto con la disciplina comunitaria.

Tale normativa non può che applicarsi anche al servizio di noleggio auto con conducente, in assenza di una disciplina specifica sul punto.

I ricorrenti deducono, pertanto, l'illegittimità dell'impugnato provvedimento di sospensione per contrasto con il diritto comunitario, in quanto fondato su norme (artt. 3 e 11, L. n. 21 del 1992 di recente modificate dall'art. 29, comma 1 quater D.L. 30.12.2008, n. 2007, convertito con modificazioni dalla legge 27.2.2009, n. 14) che impongono che l'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente debbano avvenire nella rimessa, necessariamente situata nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione, con ritorno ad essa.

Dette norme, infatti, impedirebbero in sostanza alle imprese costituite in altri Paesi membri di effettuare trasporti nazionali su strada nel territorio di altri Stati membri senza disporvi di una sede o di un altro stabilita mento (c.d. trasporto di

cabotaggio).

Essi sottolineano inoltre che, al fine di far venir meno il contrasto con il diritto comunitario, è stata presentata una proposta di legge (doc. 7 allegato al ricorso).

I ricorrenti chiedono, pertanto, l'annullamento del provvedimento impugnato per violazione del diritto comunitario ovvero di rinviare la questione alla Corte di giustizia dell'Unione europea.

Secondo i ricorrenti, la normativa regionale (artt. 5 e 10 della l. reg. n. 58 del 1993) sarebbe in contrasto con le norme comunitarie poste a tutela della concorrenza, oltre che per i profili sopra esposti, anche perché essa obbliga il cliente a scegliere il noleggiatore non in base ai criteri tipici di un sistema concorrenziale, bensì in base ad un criterio territoriale che favorisce artificiosamente determinati operatori a danno di altri.

Tale disciplina, in sostanza, penalizzerebbe i noleggiatori con autorizzazioni rilasciate dai comuni del Lazio più piccoli, a favore di quelli più grandi.

Anche in relazione a questo aspetto, i ricorrenti chiedono, pertanto, l'annullamento del provvedimento impugnato per violazione del diritto comunitario ovvero di rinviare la questione alla Corte di giustizia dell'Unione europea.

A dire dei ricorrenti, il provvedimento impugnato sarebbe anche illegittimo a causa della incostituzionalità nelle norme nazionali e regionali in base alle quali esso è stato adottato, per violazione degli artt. 1, 3, 16, 41, 117 e 120 Cost. in quanto:

- la materia del trasporto pubblico locale appartiene alla competenza esclusiva delle regioni, mentre l'unica competenza statale riconosciuta in questo ambito è quella finalizzata alla tutela della concorrenza (si pensi ad esempio alla legge statale n. 218

del 2003 che ha previsto per l'attività di noleggio autobus con conducente che

l'autorizzazione non è soggetta a limiti territoriali);

- qualsiasi norma che ponga limiti al libero esercizio del lavoro in qualunque parte

del territorio nazionale o che ostacoli in qualsiasi modo la libera circolazione delle

persone e delle cose tra le Regioni deve considerarsi illegittima per violazione, in

particolare, degli artt. 41 e 120 Cost.;

- la legge 21/1992, artt. 3, comma 3 e 11, comma 4, realizza una situazione di

arbitraria disparità di condizioni di esercizio dell'impresa basata sul dato geografico.

I ricorrenti chiedono, pertanto, il rinvio delle suddette norme alla Corte

costituzionale.

Essi sostengono, altresì, che la normativa regionale (l. n. 58/1993, artt. 5 e 10) sia

costituzionalmente illegittima anche sotto altro profilo, in quanto crea una

disparità di trattamento tra noleggiatori con autorizzazioni rilasciate da comuni del

Lazio e noleggiatori con autorizzazioni rilasciate da altri comuni, a discapito dei

primi.

La Costituzione, infatti, impedisce alle Regioni di porre ostacoli allo svolgimento

delle attività professionali.

Anche in relazione a tale profilo, i ricorrenti chiedono il rinvio alla Corte

costituzionale.

Come ultima doglianza, i ricorrenti deducono la violazione dell'art. 7 della legge n.

241 del 1990 in relazione alla mancata comunicazione alla cooperativa Airport

Shuttle Express, da considerarsi parte necessaria del procedimento, in quanto la

comunicazione di avvio del procedimento è stata fatta unicamente nei confronti

del sig. Panarisi.

I ricorrenti, in conclusione, chiedono il risarcimento dei danni derivanti dalla

esecuzione del provvedimento impugnato, consistenti nella perdita dei potenziali

Associazione Tutela Legale Taxi Via Sibari 10, 00183 Roma



clienti con il conseguente sviamento di clientela. Non trattandosi di danno quantificabile, essi ne chiedono la liquidazione in via equitativa.

L'associazione Nazionale delle Imprese di Noleggio auto e autobus con conducente è intervenuta ad adiuvandum, in qualità di associazione di categoria che ha nel suo statuto lo scopo precipuo di tutelare le interessi delle imprese di noleggio auto e autobus con conducente.

L'istanza cautelare è stata accolta con ordinanza del 7 aprile 2011 n. 1222.

Con ordinanza collegiale n. 2205 del 2012, il Collegio ha sottoposto alla Corte di giustizia dell'Unione europea la seguente questione pregiudiziale:

a) se gli articoli 49 TFUE, 3 Trattato UE, 3, 4, 5 e 6 Trattato UE, 101 e 102 TFUE nonché il regolamento CEE 2454/1992 e regolamento CE n. 12/1998 ostino all'applicazione degli articoli 3, comma 3, e 11 della legge n. 21 del 1992 nella parte in cui dispongono rispettivamente che "3. La sede del vettore e la rimessa devono essere situate, esclusivamente, nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione." e che "... Le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso la rimessa. L'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente devono avvenire alla rimessa, situata nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione, con ritorno alla stessa, mentre il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche nel territorio di altri comuni...".

b) se gli articoli 49 TFUE, 3 Trattato UE, 3, 4, 5 e 6 Trattato UE, 101 e 102 TFUE nonché il regolamento CEE 2454/1992 e regolamento CE n. 12/1998 ostino all'applicazione degli articoli 5 e 10 della legge regionale Lazio 26 ottobre 1993, n. 58 nella parte in cui dispongono rispettivamente che "... Il prelevamento dell'utente o l'inizio del servizio avvengono all'interno del territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione" e che "... il prelevamento dell'utente e l'inizio del servizio avvengono esclusivamente nel territorio del comune che ha rilasciato la licenza o l'autorizzazione e sono effettuati verso qualunque destinazione, previo assenso del conducente per le destinazioni al di fuori del territorio comunale....".

Il comune di **Grottaferrata** si è quindi costituto e ha depositato una memoria, datata 19 aprile 2012.

La Corte di giustizia dell'Unione europea, III sezione, con sentenza del 13 febbraio 2014 C- 162/12 e C-163/12, ha affermato di non essere competente a rispondere alle domande di pronuncia pregiudiziale nella parte in cui vertono sull'interpretazione dell'art. 49 TFUE e le ha dichiarate, per il resto, irricevibili.

In sostanza, la Corte ha ritenuto non pertinente la questione di interpretazione dell'art. 49 del Trattato al contesto delle controversie pendenti dinanzi al giudice di rinvio, in quanto non si tratta di operatori economici provenienti da altri Stati membri ma solo di operatori nazionali.

Con memoria del 29.12.2014, i ricorrenti hanno insistito per l'accoglimento del ricorso, facendo riferimento ai principi di divieto di discriminazione, tutela della attività economica tutelati dalla CEDU e alla intervenuta costituzionalizzazione dei principi comunitari.

Essi, in particolare, hanno invocato la direttiva CE del 12.12.2006, n. 123, che conferirebbe il diritto ad accedere liberamente all'attività di noleggio auto con conducente o al suo esercizio, senza che ciò possa essere subordinato a criteri quali il luogo di stabilimento, residenza, domicilio o di prestazione principale dell'attività. Sotto questo profilo, i ricorrenti hanno formulato una nuova eccezione di costituzionalità per violazione del diritto dell'Unione europea e dell'art. 14 della Convenzione EDU nonché del Protocollo n. 12; art. 1, Protocollo n. 1 e art. 6, par. 1, della Convenzione.

Con memoria del 31.12.2014, depositata in vista della decisione di merito, il comune di **Grottaferrata** ha chiesto il rigetto del ricorso alla luce della citata pronuncia della Corte di giustizia e per la manifesta infondatezza delle questioni di legittimità costituzionale prospettate, eccependo la novità delle ulteriori questioni prospettate.



In particolare, il Comune ha rilevato che, essendo la normativa regionale di identico contenuto rispetto a quella nazionale sul punto, nessun vantaggio deriverebbe ai ricorrenti dall'eventuale dichiarazione di incostituzionalità della fonte statale, in quanto la legge regionale resterebbe perfettamente applicabile.

Inoltre, le disposizioni regionali censurate non pongono alcun limite all'attività di impresa del lavoratore ma disciplinano un determinato servizio che attiene al trasporto pubblico locale, ovvero destinato a rivolgersi alle comunità locali cui si riferiscono le singole licenze e autorizzazioni rilasciate.

La natura locale del servizio è, dunque, garantita dall'obbligo per il veicolo di sostare nella rimessa indicata per la gestione del servizio, sita nel territorio comunale di rilascio dell'autorizzazione, e nell'obbligo di partire e ritornare ad essa dopo ogni servizio; ferma restano la possibilità – prevista dalla normativa statale - di prelevamento del cliente utente e di arrivo a destinazione, senza limiti territoriali, anche nel territorio di altri comuni.

Infine, qualora un operatore volesse avviare una attività di impresa strutturata a livello nazionale, il Comune ha rilevato che egli potrebbe farlo mediante il c.d. cumulo delle autorizzazioni, espressamente consentito dalla legge n. 21 del 1992.

Infine, in relazione alla censura di violazione dell'art. 7 l. 241/90, il comune ha invocato l'applicazione dell'art. 21 octies l. 241/90.

Tanto i ricorrenti che il comune hanno quindi depositato memorie di replica, insistendo e meglio argomentando le loro precedenti difese.

All'odierna udienza, la causa è stata trattenuta in decisione.

DIRITTO

Si controverte nel presente giudizio del provvedimento di cui al prot. n. prot. n. 4639 del 1º febbraio 2011 del Responsabile del III Settore, con il quale il Comune di **Grottaferrata** ha disposto, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lett. a), della legge regionale Lazio 26 ottobre 1993, n. 58, la sospensione per trenta giorni, a decorrere



dal 14 marzo 2011, dell'autorizzazione n. 4 del 21 febbraio 2001 per l'esercizio di noleggio auto da rimessa con conducente (d'ora in poi anche n.c.c.) rilasciata dal medesimo Comune in favore del signor Giovanni Panarisi.

Il provvedimento è stato adottato per la riscontrata violazione degli articoli 3 e 11, comma 4, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, e degli articoli 5 e 10 della legge regionale Lazio 26 ottobre 1993, n. 58, nella parte in cui prevedono l'uso esclusivo ed obbligatorio della rimessa ubicata nel territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione per lo svolgimento del servizio di cui trattasi nonché l'inizio e termine del servizio presso la medesima rimessa.

Nella motivazione del provvedimento si evidenzia che, a seguito degli accertamenti effettuati dalla Polizia Municipale, è risultato che il veicolo adibito a n.c.c. di cui alla predetta autorizzazione non utilizzava l'autorimessa ubicata all'interno del territorio comunale, come localizzata ed indicata dal titolare nell'istanza di rilascio del relativo titolo autorizzatorio, bensì la rimessa ubicata presso la sede della società cooperativa Airport Shuttle Express s.c.a.r.l., cui era stata conferita l'autorizzazione ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 21 del 1992, e che, pertanto, disponeva totalmente del veicolo adibito al servizio in questione.

Prima di procedere all'esame delle censure dedotte è opportuno brevemente riferire del quadro normativo nazionale sul tema.

L'articolo 3 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, rubricato "Servizio di noleggio con conducente", nel testo sostituito dall'articolo 29, comma 1-quater, lettera a), del D.L. 30 dicembre 2008, n. 207, vigente al momento dell'adozione del provvedimento impugnato e di presentazione del ricorso in trattazione, disponeva che "1. Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la rimessa, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio.

2. Lo stazionamento dei mezzi deve avvenire all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco.



3. La sede del vettore e la rimessa devono essere situate, esclusivamente, nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione.".

Il successivo articolo 11, rubricato "Obblighi dei titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi e di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente", nel testo integrato dall'articolo 29, comma 1-quater, lettera d), del D.L. 30 dicembre 2008, n. 207, vigente al momento dell'adozione del provvedimento impugnato e di presentazione del ricorso in trattazione, disponeva altresì che "...4 ... L'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente devono avvenire alla rimessa, situata nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione, con ritorno alla stessa, mentre il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche nel territorio di altri comuni. ...".

La legge regionale Lazio 26 ottobre 1993, n. 58, articolo 5, rubricato "Servizio di noleggio con conducente", stabilisce, nel testo sostituito dall'articolo 58 della legge regionale Lazio del 28 dicembre 2006, n. 27, che "Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la sede del vettore, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o a viaggio. Il prelevamento dell'utente o l'inizio del servizio avvengono all'interno del territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione. Il servizio è effettuato per qualunque destinazione. Lo stazionamento dei mezzi avviene all'interno delle rimesse".

L'articolo 10, rubricato "Obblighi dei titolari di licenza per l'esercizio del servizio taxi e di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente", dispone, inoltre, nel testo sostituito dall'articolo 10 della legge regionale n. 7 del 14 febbraio 2005, che "2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 3, comma 2 bis, dall'articolo 5, comma 1 bis, dall'articolo 5 bis e dall'articolo 5 ter, il prelevamento dell'utente e l'inizio del servizio avvengono esclusivamente nel territorio del comune che ha rilasciato la licenza o l'autorizzazione e sono effettuati verso qualunque destinazione, previo assenso del conducente per le destinazioni al di fuori del territorio comunale. ...".

concorrenza nell'Unione.

Con il primo motivo di ricorso, (rubricato al n. 2) nell'atto introduttivo del giudizio), i ricorrenti deducono la violazione dell'art. 49 e 54 del Trattato di funzionamento dell'UE, sostenendo che la normativa regionale e statale sopra riferita sarebbe in contrasto con i principi di libertà di stabilimento e di

Dette norme, infatti, impedirebbero in sostanza alle imprese costituite in altri Paesi membri di effettuare trasporti nazionali su strada nel territorio di altri Stati membri senza disporvi di una sede o di un altro stabilimento (c.d. trasporto di cabotaggio). Sempre nel primo motivo, i ricorrenti sostengono ancora, come ulteriore profilo di illegittimità comunitaria, che la normativa regionale (artt. 5 e 10 della l. reg. n. 58/1993) sarebbe in contrasto con le norme comunitarie poste a tutela della concorrenza, oltre che per i motivi sopra esposti, anche perché essa obbliga il cliente a scegliere il noleggiatore non in base ai criteri tipici di un sistema concorrenziale, ma in base ad un criterio territoriale che favorisce artificiosamente determinati operatori a danno di altri.

Tale disciplina, in sostanza, penalizza i noleggiatori con autorizzazioni rilasciate dai comuni del Lazio più piccoli, a favore di quelli più grandi.

Il collegio ritiene che, alla luce della sentenza della Corte di giustizia del 13.2.2014, resa nel caso in esame, tali doglianze debbano essere disattese.

Ed invero, la Corte di giustizia, con riferimento all'art. 49 del Trattato, ne ha escluso l'applicabilità nel caso di specie trattandosi di procedimenti che non hanno alcun collegamento con scambi tra gli Stati membri e che rimangono confinati, nel loro insieme, all'interno di uno Stato membro (cfr. par. 42 e 43).

In senso analogo si è peraltro di recente pronunciato il Consiglio di Stato, affermando che: le invocate norme comunitarie a tutela della concorrenza sono poste a presidio della libera circolazione delle imprese da uno Stato membro

all'altro, e non all'interno di un solo Stato membro (cfr. Cons. Stato, V sez., 22.1.2015, n. 261)

Tale profilo è dirimente e vale a sgomberare il campo da ogni considerazione circa le ulteriori questioni che la Corte di giustizia UE ha dichiarato irricevibili.

Si tratta delle questioni concernenti i seguenti obblighi, sospettati di illegittimità comunitaria nella ordinanza di rimessione:

-che la sede del vettore sia nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione;

-che le prenotazioni per il noleggio con conducente siano effettuato presso la rimessa utilizzata ai fini di detta attività;

-che l'utente sia prelevato unicamente all'interno del territorio del comune che ha rilasciato la stessa autorizzazione.

Con riferimento anche a questi profili, infatti, non si pongono problemi di applicazione dell'art. 49 del Trattato, in quanto la questione ha unicamente rilevanza all'interno dello Stato membro.

Inoltre, come pure rilevato dal Consiglio di Stato nella citata sentenza, gli artt. 101 e 102 del TFUE riguardano a profili estranei alla presente fattispecie perché attengono a comportamenti anticoncorrenziali delle imprese e dunque al rapporto tra queste ultime e non tra le stesse e un'autorità pubblica (cfr. Cons. Stato, V sez., 22.1.2015, n. 261).

Infine, dette questioni, a parte quella dell'obbligo di porre la sede della rimessa in ambito comunale, non sono nemmeno rilevanti nel caso in esame, in cui – come si è detto – si discute unicamente della legittimità della previsione dell'obbligo per il noleggiatore di partire dalla rimessa ubicata nel territorio comunale e di tornarvi alla fine del servizio.

Le censure di illegittimità comunitaria devono essere pertanto tutte disattese.

Con il secondo motivo (rubricato al n. 3) nell'atto introduttivo del giudizio), i

ricorrenti eccepiscono la questione di legittimità costituzionale sotto vari profili

delle norme nazionali e regionali in base alle quali è stato adottato il

provvedimento impugnato.

Essi, nelle ultime memorie, hanno inoltre sottolineato che la Corte costituzionale,

con sent. n. 264 del 13.11.2013, avrebbe accolto analoga questione.

Si trattava, in quel caso, della questione incidentale di costituzionalità di una legge

della regione Molise che prevedeva, per i soggetti che intendessero esercitare il

servizio di autonoleggio con conducente, l'obbligo di risiedere o avere la sede

legale dell'impresa nel territorio della regione di cui fa parte il comune autorizzante.

La Corte costituzionale ha ravvisato, in quella occasione, una ingiustificata

compressione dell'assetto concorrenziale del mercato che favorisce i richiedenti già

da tempo localizzati nel territorio regionale e ne ha perciò dichiarato

l'incostituzionalità.

Osserva il collegio che, come rilevato dalla difesa del comune di Grottaferrata, il

precedente menzionato dai ricorrenti non si attaglia al caso in esame.

In quel caso infatti, si trattava della previsione della residenza nella regione del

richiedente da almeno un anno e dell'avere la sede legale dell'impresa nel territorio

regionale come condizione necessaria per poter ottenere l'iscrizione al ruolo di

conducenti di taxi/NCC.

Nel caso in esame, invece, nessun obbligo di questa natura è richiesto, ma è solo

previsto che, una volta autorizzato, il noleggiatore utilizzi la rimessa posta nel

territorio comunale, partendo da essa e ritornandovi alla fine di ogni servizio.

E' del tutto evidente, pertanto, che si tratti di situazioni completamente diverse in

quanto la previsione della legge regionale molisana era volta a discriminare gli

operatori non residenti nella regione per l'ottenimento della iscrizione a ruolo,

mentre la normativa in esame nel presente giudizio semplicemente disciplina le

Associazione Tutela Legale Taxi Via Sibari 10, 00183 Roma



condizioni di esercizio della autorizzazione per NCC già rilasciata, in ipotesi, anche ad un operatore proveniente da altra Regione o altro Comune.

Tali considerazioni consentono di disattendere le eccezioni di legittimità costituzionale sollevate nella memoria di discussione del 29.12.2014, con riferimento alla violazione delle norme interposte del diritto europeo (direttiva 123/2006 e art. 49 del Trattato) e della Convenzione EDU (art. 14 della Convenzione EDU nonché del Protocollo n. 12; art. 1, Protocollo n. 1 e art. 6, par. 1, della Convenzione).

Va, infatti, chiarito in primo luogo che i servizi di noleggio con conducente sono espressamente esclusi dalla direttiva n. 123 del 2006, ai sensi dell'art. 2, par. 2, lett. d) e del considerando 21.

Tale conclusione è avallata dalla Corte di giustizia nella sentenza 13.2.2014, C-419/12 e C-163/12 al par. 6 nonché dalla giurisprudenza del TAR Lazio (cfr. sent. II, 4 settembre 2012, n. 7516).

Peraltro, la stessa Commissione europea si è espressa in tal senso nella risposta ad una interrogazione parlamentare del parlamento europeo (v. memoria del comune di **Grottaferrata** del 14 gennaio 2015, p.5-7, dove il testo della risposta di tale interrogazione è riportato).

In questi termini si è anche mostrato di recente il Legislatore nazionale.

Il decreto legge 13 agosto 2011, n.138, "Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo (c.d. "manovra bis")", all'articolo 3, rubricato "Abrogazione delle indebite restrizioni all'accesso e all'esercizio delle professioni e delle attività economiche", comma 11 bis, introdotto in sede di conversione del decreto legge, prevede infatti testualmente che "11-bis. In conformità alla direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, sono invece esclusi dall'abrogazione delle restrizioni disposta ai sensi del comma 8 i servizi di taxi e noleggio con conducente non di linea,



svolti esclusivamente con veicoli categoria M1, di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59" (art. 1, comma 1, della legge di conversione 14 settembre 2011, n. 148). Il citato comma 8 si riferisce, appunto, alle "Le restrizioni in materia di accesso ed esercizio delle attività economiche previste dall'ordinamento vigente (...)"mentre la categoria M1 si riferisce ai veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente, ai quali appunto non si applica il Regolamento comunitario n. 12/98, che riguarda invece solo i veicoli idonei a trasportare più di nove persone.

Inoltre, l'articolo 6 del D.Lgs. 26 marzo 2010, n. 59 (che ha recepito la direttiva 123/2006), rubricato "Servizi di trasporto" prevede "1. Le disposizioni del presente decreto non si applicano ai servizi di trasporto aereo, marittimo, per le altre vie navigabili, ferroviario e su strada, ivi inclusi i servizi di trasporto urbani, di taxi, di ambulanza, nonché i servizi portuali e i servizi di noleggio auto con conducente. ..."

Nessuna violazione del parametro comunitario può dunque essere prospettata sotto il profilo della violazione della direttiva comunitaria n. 123/2006.

Per quanto riguarda le prospettate violazioni della Convenzione EDU, si rinvia a quanto già chiarito circa l'insussistenza di una attitudine discrimatoria nella disciplina in esame, volta invece a contemperare le esigenze del servizio con la dimensione locale del suo ambito di riferimento.

Anche l'eccezione di costituzionalità per violazione degli artt. 1,3 16, 41 e 120 Cost. è manifestamente infondata.

Il servizio di NNC, infatti, contrariamente a quanto affermato dai ricorrenti nell'ultima memoria, è un servizio pubblico locale, finalizzato in primo luogo a soddisfare le esigenze della comunità locale e di coloro che si vengano a trovare sul territorio comunale, anche se ovviamente in modo non esclusivo.

Il servizio, infatti, può essere effettuato senza limiti territoriali.

La dimensione locale del servizio, tuttavia, va preservata; e ciò appunto fanno la

legge statale e quella della regione Lazio laddove stabiliscono l'obbligo di partenza

e di ritorno dopo ogni servizio alla rimessa autorizzata, avente sede nel comune,

nonché l'obbligo di usare detta rimessa.

In questo modo, infatti, si garantisce l'implementazione e la "localizzazione" nel

servizio in ambito comunale, senza però escludere che il servizio possa svolgersi in

qualsiasi ambito territoriale.

Non è, dunque, condivisibile la tesi dei ricorrenti secondo cui solo il servizio taxi

sarebbe al servizio della comunità locale o di coloro che si vengano a trovare sul

territorio comunale, mentre il servizio di NNC non lo sarebbe; in caso contrario,

infatti, non si comprenderebbe la ragione per cui il servizio di NNC debba essere

autorizzato dai singoli comuni anziché con provvedimento dell'amministrazione

centrale.

Peraltro, qualora un operatore intendesse avviare un'attività imprenditoriale di

maggiori dimensioni, a livello nazionale, potrebbe farlo mediante il c.d. cumulo

delle autorizzazioni NCC espressamente ammesso dall'art. 8, comma 2, della legge

n. 21 del 1992.

Le considerazioni sopra svolte consentono anche di ritenere manifestamente

infondata l'eccezione di incostituzionalità della legge n. 21 del 1992, artt. 3, comma

3 e 11, comma 4, per violazione dell'art. 3 Cost., in quanto essa realizzerebbe una

situazione di arbitraria disparità di condizioni di esercizio dell'impresa basata sul

dato geografico.

Occorre inoltre sottolineare come la questione, pure adombrata nel ricorso, della

asserita natura discriminatoria della disposizione regionale - laddove questa

prevede, in senso maggiormente restrittivo della fonte statale, che, salvo le deroghe

previste, "il prelevamento dell'utente e l'inizio del servizio avvengono esclusivamente nel territorio

del comune che ha rilasciato la licenza o l'autorizzazione e sono effettuati verso qualunque

Associazione Tutela Legale Taxi Via Sibari 10, 00183 Roma

destinazione, previo assenso del conducente per le destinazioni al di fuori del territorio comunale" - non rilevi nel caso di specie, in quanto di detta norma non ha fatto applicazione il provvedimento impugnato.

Per mere esigenza di completezza, va soggiunto che l'art. 11 della l. 21/1992, comma 4, prevede a tal proposito che: "il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche nel territorio di altri comuni.": per cui, a livello di normativa statale la clientela può essere prelevata anche al di fuori dell'ambito comunale.

Va, infine, rilevato che nonostante effettivamente in molte occasioni in sede parlamentare e da parte di Autorità indipendenti si sia adombrato il rischio di criticità delle disposizioni in esame, in quanto eccessivamente gravose per il noleggiaore, il Legislatore, non ha tuttavia fino ad ora provveduto a riformare la disciplina vigente.

Con riferimento alla asserita violazione dell'art. 117, comma 4, Cost. per ingerenza della legge statale in ambito rimesso alla competenza esclusiva delle regioni, osserva il Collegio che, in disparte ogni considerazione sulla riconducibilità della disciplina statale alla materia della tutela della concorrenza, di competenza statale, la questione non appare rilevante.

Infatti, anche qualora dovesse ritenersi l'incostituzionalità della legge statale in questione, rimarrebbe ancora in vigore la normativa regionale, la quale ha, sul punto, identico tenore di quella statale.

Né può avere rilievo, a questi fini, la considerazione espressa dalle ricorrenti a pag. 5 della memoria di replica depositata per l'udienza di discussione, secondo cui "nelle altre regioni italiane non vi è una norma regionale di tenore analogo e, dunque, è ivi vigente la l. 21/1992 con evidente ingerenza statale in una materia di competenza regionale".

Infatti, oggetto del presente giudizio è una controversia che si svolge nell'ambito della regione Lazio e, pertanto, sono ininfluenti e irrilevanti, ai fini del giudizio di



rilevanza della questione di costituzionalità, le normative statali applicabili in altre regioni.

In conclusione, il secondo motivo di ricorso (rubricato al n. 3) nell'atto introduttivo del giudizio), in tutte le sue articolazioni, deve essere respinto.

Va esaminato,in ultimo, il terzo ed ultimo motivo di ricorso (rubricato al n.4) nell'atto introduttivo del giudizio), con cui si deduce la violazione dell'art. 7 della l. 241/90 per mancata comunicazione di avvio del procedimento alla società cooperativa Ariport Shuttle Scarl.

La censura va disattesa in applicazione dell'art. 21 octies l. 241/90 ,considerata la natura vincolata del provvedimento.

In conclusione, il ricorso impugnatorio deve essere respinto.

Nel consegue anche l'infondatezza della domanda risarcitoria per i danni derivanti dal provvedimento.

Le spese seguono la soccombenza e si liquidano come in dispositivo.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione Seconda Ter) definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, lo respinge e respinge altresì la domanda risarcitoria.

Condanna i ricorrenti e l'interveniente Federnoleggio, in solido tra loro, alla rifusione delle spese di lite in favore del comune di **Grottaferrata**, che liquida in complessivi euro 2.000, oltre accessori di legge.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 5 febbraio 2015 con l'intervento dei magistrati:

Giuseppe Rotondo, Presidente FF

Mariangela Caminiti, Consigliere

Maria Laura Maddalena, Consigliere, Estensore



L'ESTENSORE

IL PRESIDENTE

DEPOSITATA IN SEGRETERIA $Il\ 08/04/2015$

IL SEGRETARIO

(Art. 89, co. 3, cod. proc. amm.)