

Pubblicato il 17/03/2022

N. 00339/2022 REG.PROV.COLL.

N. 00897/2021 REG.RIC.



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana

(Sezione Prima)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 897 del 2021, proposto da Corrado Mirannalti, Edoardo Luiso, Marco Carraresi, Riccardo Bolelli, rappresentati e difesi dagli avvocati Fabio Piccioni, Matteo Spatocco, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio Fabio Piccioni in Firenze, via C. Landino n. 7/A;

contro

Comune di Lucca, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentato e difeso dagli avvocati Carmela Di Filippo, Luca Campinoti, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

nei confronti

Tassisti Lucchesi Consorziati Soc. Coop., non costituito in giudizio;

e con l'intervento di

ad

opponendum:

Autorità di Regolazione dei Trasporti, in persona del legale rappresentante pro

tempore, rappresentato e difeso dall'Avvocatura Distrettuale di Firenze nel cui ufficio in via degli Arazzieri, 4 è ex lege domiciliata;

per l'annullamento:

della deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Lucca n. 47 del 4/5/2021 e del “Regolamento comunale per l'esercizio dei servizi pubblici di trasporto non di linea” che essa ha approvato, pubblicato all'albo pretorio in data 10.5.2021 (per 15 giorni consecutivi, v. avviso di pubblicazione e di tutti gli atti ad esso connessi ancorchè incogniti, nella parte in cui snaturano le caratteristiche e le differenze tra la licenza taxi e quella NCC creando confusione tra i due servizi ed assegnando un evidente ingiusto vantaggio competitivo ad un titolare di un diritto di esclusiva, in violazione della normativa nazionale e comunitaria;

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visto l'atto di costituzione in giudizio di Comune di Lucca;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 23 febbraio 2022 il dott. Raffaello Gisondi e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

I ricorrenti in qualità di esercenti del servizio di noleggio con conducente e di imprese individuali che svolgono il servizio di noleggio con conducente nel comune di Lucca impugnano in parte qua alcune disposizioni del regolamento di disciplina del trasporto non di linea adottato dall'omonimo comune.

Con il primo ed il quarto motivo viene impugnato l'art. 24 del regolamento in epigrafe nella parte in cui dispone che la corsa del servizio taxi è acquisibile anche “mediante sistemi di chiamata diretta ovvero telefono cellulare” (comma 2) e che

“Il tassista è libero di utilizzare tutti i canali che ritenga opportuni al fine di acquisire le corse, senza limitazioni e/o vincoli imposti dal Comune e/o dagli organismi che erogano il servizio di radiotaxi” (comma 3).

A giudizio dei ricorrenti tali norme violerebbero il principio secondo cui il servizio di taxi sarebbe rivolto ad una utenza indifferenziata.

La censura è fondata.

Le norme che disciplinano il servizio di taxi e quello di NCC vanno lette in maniera speculare: così come ai noleggiatori non è consentita la acquisizione di servizi da clientela indifferenziata attraverso lo stazionamento su suolo pubblico allo stesso modo ai taxisti sono precluse le modalità di acquisizione degli ordini proprie dei NCC che presuppongono un rapporto fiduciario con una clientela specifica.

Tutto il sistema di regolamentazione del settore del trasporto non di linea si basa su tale equilibrio che non è stato intaccato dalle evoluzioni tecnologiche recenti (applicazioni) e meno recenti (radio taxi) che hanno interessato i servizi di comunicazione fra taxisti ed utenza le quali contemplano sempre la presenza di una centralina di intermediazione e smistamento che fa da filtro fra la singola vettura e il richiedente.

Si può discutere se il sopra descritto quadro regolatorio debba rivisto alla luce della spinta verso la liberalizzazione dei servizi indotta dai principi UE, ma, finché le norme che lo prevedono rimangono in vigore, si tratta di tema che deve essere affrontato dal legislatore, anche perché un intervento giudiziario su singoli punti sarebbe comunque disorganico andando a squilibrare il sistema a pro o a sfavore di una delle categorie interessate senza poter costruire un nuovo assetto razionale e bilanciato.

Con il secondo motivo viene impugnato l'art. 24, comma 8, del citato articolato nella parte in cui dispone che “Fermo restando, per i mezzi di N.C.C., il divieto di

stazionamento su suolo pubblico, fermata e sosta nei comuni dove è esercitato il servizio taxi, è in ogni caso consentita la fermata su suolo pubblico dei predetti mezzi durante l'attesa del cliente che ha effettuato la prenotazione del servizio e nel corso dell'effettiva prestazione del servizio stesso”.

A dire dei ricorrenti la norma comunale istituirebbe un divieto assoluto di stazionamento su suolo pubblico per le autovetture a noleggio che non troverebbe riscontro nella normativa nazionale la quale si limiterebbe a precludere lo stazionamento finalizzato al procacciamento di clientela in quanto forma di indebita concorrenza col servizio offerto dai taxi. La norma del regolamento comunale si porrebbe altresì in contrasto con quanto disposto dalla Corte costituzionale con la sentenza 56/2020 che ha dichiarato illegittimità del secondo periodo del comma 4 dell'art. 11, della legge n. 21 del 1992, come sostituito dall'art. 10-bis, comma 1, lettera e), del d.l. n. 135 del 2018, nella parte in cui obbligava i conducenti a tornare in rimessa al termine di un servizio prima di poterne effettuare uno nuovo.

La censura è priva di fondamento.

L'art. 11 comma 3 della L. 21/92 vieta agli esercenti del NCC lo stazionamento della autovettura su suolo pubblico nei comuni ove si svolge il servizio di taxi.

Si tratta all'evidenza di una misura precauzionale volta ad impedire che lo stazionamento su suolo pubblico non direttamente motivato da ragioni di servizio possa agevolare la acquisizione di servizi di trasporto da parte di viandanti occasionali.

Il regolamento del comune di Lucca ne riproduce il contenuto senza aggiungere ulteriori elementi di rigidità.

I ricorrenti paventano invece che una lettura rigida dell'articolato potrebbe dar luogo ad inconvenienti come l'impossibilità di soste anche brevi per necessità momentanee.

Ma tali timori non hanno fondamento atteso che la norma primaria e quella attuativa anche, se non ammettono deroghe non espressamente previste, devono essere interpretate secondo un canone di ragionevolezza: sicché la sosta in attesa del cliente, a malori o necessità fisiologiche non possono considerarsi vietate in quanto strettamente correlate all'espletamento del servizio o all'attività di guida su strada.

A tali soste tecniche non è assimilabile il fermo della autovettura durante la pausa fra un servizio e l'altro la quale si risolve in una deroga non espressamente contemplata alla norma primaria e non necessitata dalla declaratoria di incostituzionalità dell'obbligo di rientro in rimessa.

La Corte costituzionale non ha infatti inciso sulla norma che prevede il divieto di stazionamento dei NCC su suolo pubblico osservando anzi che essa, così come altre misure preventive, trova la sua giustificazione nell'estrema facilità con cui possono essere commessi abusi nel settore del trasporto pubblico locale non di linea.

Con il terzo motivo i ricorrenti censurano l'art. 2 comma 4 del regolamento comunale nella parte in cui prevede la possibilità di incentivi finanziari ad iniziative volte ad introdurre innovazione tecnologiche che agevolino la fruizione del servizio solo a favore degli esercenti dei taxi.

La censura non appare sostenuta da interesse visto che la radicale diversità delle fasce di mercato coperte dai due servizi impedisce che il sostegno dato ad uno di essi possa risolversi in un danno per l'altro.

La stessa non ha, in ogni caso, fondamento atteso che mentre quello svolto dai taxi è un servizio pubblico di trasporto rispondente a necessità della collettività ed assoggettato ad un penetrante controllo e regolamentazione anche tariffaria quello di NCC, pur essendo anche esso soggetto ad una qualche forma di

regolamentazione, resta sempre una attività economica puramente privata rivolta ad una utenza specifica il cui corrispettivo è lasciato alla libera contrattazione.

Tali fondamentali caratteri differenziali giustificano la possibilità di un intervento di incentivazione finanziaria (peraltro strettamente finalizzato al miglioramento della qualità del servizio) da parte delle pubbliche autorità.

Appare altresì inammissibile anche la quarta censura con la quale i ricorrenti lamentano la assenza di una loro rappresentanza nella commissione consultiva comunale per il trasporto non di linea.

Non si vede infatti come l'operato della predetta commissione possa comportare danni o benefici per la categoria dei NCC la cui attività si svolge su un piano meramente privatistico fatti salvi i limiti e gli obblighi che è lo stesso legislatore a stabilire in modo puntuale.

Sussistono giusti motivi per compensare le spese di lite.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana, Sezione I, definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, accoglie il primo e quarto motivo annullando per l'effetto i commi 2 e 3 dell'art. 24 del regolamento impugnato nelle parti meglio indicate in motivazione; respinge i restanti motivi; compensa le spese di lite.

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

Così deciso in Firenze nella camera di consiglio del giorno 23 febbraio 2022 con l'intervento dei magistrati:

Roberto Pupilella, Presidente

Luigi Viola, Consigliere

Raffaello Gisondi, Consigliere, Estensore

L'ESTENSORE

IL PRESIDENTE

Raffaello Gisondi

Roberto Pupilella

IL SEGRETARIO