

SEGNALAZIONE

ai sensi dell'art. 21 della legge 10 ottobre 1990, n. 287

in relazione alla legge della Regione Lazio n. 58 del 26 ottobre 1993, con
riguardo alla disciplina dei collegamenti con i porti e gli aeroporti effettuati
tramite autoservizi pubblici di trasporto non di linea

inviata

al Presidente della Regione Lazio

Rif. n. S2047

Al Presidente della Regione Lazio
c.a. Dott. Nicola Zingaretti
Via Cristoforo Colombo, 212
00145 Roma

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha ricevuto una segnalazione in merito alle distorsioni della concorrenza discendenti dalla legge della Regione Lazio n. 58 del 26 ottobre 1993 (*“Disposizioni per l'esercizio del trasporto pubblico non di linea e norme concernenti il ruolo dei conducenti dei servizi pubblici di trasporto non di linea, di cui all'articolo 6 della legge 15 gennaio 1992, n. 21”*) in relazione alle quali, nella sua adunanza del 4 settembre 2014, ha inteso svolgere le seguenti considerazioni ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287/90.

In particolare, l'art. 5-*bis* di tale legge, aggiunto dall'art. 6 della legge della Regione Lazio 14 febbraio 2005, n. 7, prevede che per i collegamenti con i porti e gli aeroporti, aperti al traffico civile, sono autorizzati ad effettuare servizio di taxi e di noleggio con conducente (d'ora in avanti, NCC) i titolari di licenze e autorizzazioni rilasciate dal comune capoluogo di Regione, nonché dal comune o dai comuni nel cui ambito territoriale i porti e gli aeroporti ricadono.

Già all'indomani dell'approvazione delle modifiche alla legge regionale Lazio n. 58/93, ad opera della legge regionale Lazio n. 7/05¹, l'Autorità invitava codesta Regione a riesaminare la previsione per cui *“il prelevamento dell'utente e l'inizio del servizio avvengano esclusivamente nel territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione”* (art. 5, legge regionale n. 58/93) evidenziando come la limitazione dell'esercizio dell'attività di NCC al territorio del Comune autorizzante e la conseguente

¹ Nella riunione del 28 febbraio 2005 (DC5082/Attività di noleggio con conducente – area metropolitana di Roma).

preclusione dell'area territoriale del Comune di Roma da parte degli esercenti l'attività di NCC autorizzati da altri Comuni non fosse giustificata sotto il profilo concorrenziale.

Più di recente, con segnalazione del 4 agosto 2010², l'Autorità ha evidenziato le distorsioni della concorrenza riconducibili alle norme della suddetta legge regionale che prevedono come requisito indispensabile per lo svolgimento dell'attività di autotrasporto pubblico non di linea l'iscrizione ad un ruolo provinciale e il relativo obbligo di cancellazione dal ruolo provinciale di provenienza in caso di trasferimento ad altro ruolo (articoli 16 e 22 della legge regionale n. 58/93).

Considerazioni analoghe devono essere svolte con riferimento al citato art. 5-*bis* della medesima legge che incide significativamente sul livello di concorrenza caratterizzante i collegamenti con i porti e gli aeroporti mediante autotrasporto pubblico non di linea.

Limitare il numero dei soggetti a cui è consentito svolgere il servizio di taxi e di NCC ai titolari di licenze e autorizzazioni rilasciate dal comune capoluogo di Regione, nonché dal comune o dai comuni nel cui ambito territoriale i porti e gli aeroporti ricadono, rappresenta un vincolo eccessivamente restrittivo, a svantaggio dei titolari di licenze taxi e autorizzazioni NCC di altri comuni, in specie qualora svolgano servizio di accompagnamento di passeggeri in partenza.

Tali limitazioni non appaiono, peraltro, né funzionali né proporzionali alle eventuali esigenze dei comuni e non sono compatibili con i principi comunitari di libertà di stabilimento e libera prestazione dei servizi sanciti dagli articoli 56 e 49 del TFUE. La previsione di vincoli o di oneri di natura territoriale - come quelli in questione - si pone infatti in contrasto con i richiamati principi del diritto comunitario che ostano, all'applicazione di una normativa nazionale per effetto della quale la prestazione di servizi nello Stato membro diventa più difficile della prestazione di servizi all'interno dell'Unione europea. Secondo la giurisprudenza della Corte di Giustizia, infatti, le citate norme del Trattato impongono l'abolizione delle restrizioni alla libertà di stabilimento e alla libera prestazione dei servizi: devono essere considerate come tali tutte le misure che vietano, ostacolano o comunque rendono meno attraente l'esercizio di tali libertà³.

² AS736 – *Rilascio autorizzazioni per l'esercizio di noleggio con conducente*, in Boll. n. 30/10.

³ Cfr. sentenze 15 gennaio 2002, causa C-439/99, *Commissione/Italia*, Racc. Pag. 1-305, punto 22; 5 ottobre 2004, causa C-442/02, *CaixaBank France*, Racc. pag. 1-8961, punto 11; 30 marzo 2006, causa C-451/03,

A conclusione di quanto precede, l'Autorità auspica che le considerazioni suddette possano costituire la base per un riesame complessivo della materia.

IL PRESIDENTE
Giovanni Pitruzzella