



**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 il Lazio**

**(Sezione Terza)**

ha pronunciato la presente

**SENTENZA**

sul ricorso numero di registro generale 7629 del 2018, integrato da motivi aggiunti, proposto da Consorzio Autoservizi Regionali - C.A.R., Federnoleggio - Confesercenti, Eco Mobility Trend, Transfert Rome Coop. A.R.L., in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentati e difesi dall'avvocato Pietro Troianiello, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso il suo studio in Roma, via della Giuliana 58;

***contro***

Enac - Ente Nazionale Aviazione Civile, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentato e difeso dall'Avvocatura Generale dello Stato, domiciliataria ex lege in Roma, via dei Portoghesi, 12; Ente Nazionale per L'Aviazione Civile "Enac"-, Aeroporti di Roma - Adr, non costituiti in giudizio;

*nei confronti*

Aeroporti di Roma S.p.A., in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentato e difeso dagli avvocati Marco Giustiniani, Valerio Pescatore, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

*per l'annullamento*

per l'annullamento

- dell'Ordinanza n. 6/2018, datata 19.4.2018, dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile "ENAC" – Direzione Aeroportuale Lazio con la quale è stato adottato il Regolamento per la circolazione, la sosta e la fermata nella viabilità land-side sull'aeroporto di Fiumicino e di tutti gli atti presupposti, connessi e consequenziali e, in particolare, della Nota dell'ENAC del 4.6.2018 (prot. n. 59426-P).

Per quanto riguarda i motivi aggiunti presentati da CONSORZIO AUTOSERVIZI REGIONALI - C.A.R. il 25\10\2018 :

per l'annullamento, previa sospensiva,

- dell'Ordinanza n. 6/2018, datata 19.4.2018, dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile "ENAC" – Direzione Aeroportuale Lazio, con la quale è stato adottato il Regolamento per la circolazione, la sosta e la fermata nella viabilità land-side sull'aeroporto di Fiumicino e di tutti gli atti presupposti, connessi e consequenziali e, in particolare, della Nota dell'ENAC del 4.6.2018 (prot. n. 59426-P) nonché dei seguenti ulteriori atti:

- Ordinanza n. 9/2018, datata 19.6.2018, dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile "ENAC" – Direzione Aeroportuale Lazio, che ha abrogato l'Ordinanza n. 6/2018, con la quale è stato adottato il REV 1 del Regolamento per la circolazione, la sosta e la fermata nella viabilità land-side sull'aeroporto di Fiumicino e di tutti gli atti presupposti, connessi e consequenziali e, in particolare, della Nota dell'ENAC dell'1.8.2018 (prot. n. 84889), della Nota dell'AdR Mobility s.r.l. del 9.8.2018 (prot.

n. U0001151) e del successivo provvedimento, ancorché non conosciuto, con cui è stata modificata l'area di sosta per i veicoli NCC nella zona Arrivi dell'aeroporto.

Visti il ricorso, i motivi aggiunti e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio di Enac - Ente Nazionale Aviazione Civile e di Aeroporti di Roma S.p.A.;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 26 gennaio 2022 il dott. Roberto Montixi e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

#### FATTO

1. Con il ricorso in epigrafe, i ricorrenti hanno impugnato l'Ordinanza n. 6/2018, datata 19.4.2018, dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile "ENAC" – Direzione Aeroportuale Lazio con la quale è stato adottato il Regolamento per la circolazione, la sosta e la fermata nella viabilità land-side sull'aeroporto di Fiumicino e tutti gli atti correlati, quali, in particolare, la nota dell'ENAC del 4.6.2018, prot. n. 59426-P.
2. L'Enac, infatti, considerata la necessità di procedere ad una riorganizzazione della disciplina della viabilità e della sosta lato land-side dello scalo di Fiumicino per renderla maggiormente fruibile ed efficace per ogni tipologia di utenza ed operatore, con l'Ordinanza impugnata ha adottato il gravato Regolamento, elaborato dalla Società Aeroporti di Roma S.p.a. quale concessionaria ai sensi della Legge 10.11.1973, n. 755.
3. Tale regolamento, individua, tra gli altri, le aree di sosta e di parcheggio degli autoveicoli lato land- side, compresi i veicoli destinati al servizio di noleggio auto con conducente (NCC).

4. Avverso tale provvedimento sono insorti i ricorrenti che hanno proposto quattro distinti motivi di doglianza.

4.1 Con il primo motivo, viene censurata l'ordinanza laddove, all'art. 1 e all'art. 4, Capo I del Regolamento, in asserito contrasto con le previsioni che impongono il controllo dell'ENAC sull'attività svolta dall'AdR, avrebbe conferito a quest'ultima il potere di modificare in via autonoma la consistenza delle aree adibite a sosta e fermata, la destinazione di utenza e/o le modalità di utilizzo delle medesime aree, nonché la circolazione stradale dei veicoli, inclusi quelli adibiti al servizio NCC.

Ciò in quanto Aeroporti di Roma sarebbe stata abilitata ad effettuare tali modifiche con una mera comunicazione ad ENAC e senza che quest'ultima sia tenuta ad esercitare la benché minima forma di vigilanza sulle proposte di modifica formulate dal gestore aeroportuale né tantomeno sia tenuta a recepire tali modifiche in un'apposita ordinanza.

In tal modo, sarebbe stato consentito ad ADR di disciplinare le aree di sosta e fermata in area aeroportuale e la circolazione dei veicoli adibiti al servizio NCC senza alcuna garanzia in termini di imparzialità e buon andamento dei servizi land-side, quale il servizio NCC, e senza tenere in debito conto gli interessi pubblici di mobilità, ma agendo solo al fine del perseguimento di proprie utilità.

In tale contesto, si sarebbero potute ridurre le aree destinate alla sosta e fermata delle auto adibite al noleggio con conducente, destinandole ad altre attività più remunerative per il gestore aeroportuale o ubicandole in zone ancora più lontane dalle uscite passeggeri dei terminal e limitando ulteriormente la circolazione dei veicoli adibiti a NCC.

Il tutto con conseguente pregiudizio per l'utenza e per gli stessi operatori NCC.

Sul punto, i ricorrenti osservano anche che l'Ordinanza impugnata violerebbe palesemente anche l'art. 1, L. 33/2012 nonché l'art. 7, comma 6, Codice della strada.

Infatti, l'art. 1, L. 33/2012, fissa la competenza a gestire i flussi veicolari in entrata e in uscita negli aeroporti in capo all'ENAC, che, sentita la società di gestione aeroportuale, disciplina la materia attraverso apposite ordinanze, stabilendo così le aree da destinare alla sosta e alla fermata dei veicoli e, parimenti, l'art. 6, comma 7, Codice della strada, prevede che la competenza a disciplinare la circolazione nelle strade interne all'aeroporto sia riservata all'ENAC.

Gli atti impugnati, quindi, nel conferire ad Aeroporti di Roma, il potere di modificare autonomamente le aree di sosta e fermata nonché quello di disciplinare la circolazione nelle strade aeroportuali, si porrebbe in contrasto con la disciplina sopra richiamata.

In definitiva, gli atti impugnati sarebbero illegittimi in quanto non prevederebbero alcuna forma di vigilanza e/o controllo sull'operato dell'AdR in tema di sosta e circolazione dei veicoli, inclusi quelli adibiti al servizio NCC, nonché conferirebbero all'AdR una competenza in tali materie che per legge è esclusivamente dell'ENAC e tutto ciò in palese violazione delle prerogative dell'Ente di vigilanza, e correlata lesione dei diritti degli utenti e degli operatori NCC.

4.2. Con il secondo motivo di gravame, vengono censurate le disposizioni impugate perché concreterebbero una palese discriminazione tra operatori in violazione dell'art. 3 Cost.

I ricorrenti censurano il Capo II del Regolamento nella parte in cui disciplina le aree ad accesso limitato (ZTL) e, in particolare, l'art. 3 che stabilisce che, sulla viabilità secondaria, è consentito il transito e la sosta ai veicoli adibiti al servizio taxi e al trasporto pubblico locale -quale è il servizio NCC ex L. 21/1992- solo se muniti di autorizzazione rilasciata dal Comune di Fiumicino e non anche da altri Comuni.

Sostiene il ricorrente che consentire l'accesso solo agli operatori con autorizzazioni al servizio rilasciate dal Comune dove si trova l'area ad accesso limitato creerebbe

una ingiusta discriminazione a danno dei vettori con autorizzazioni rilasciate da altri Comuni.

La discriminazione operata dal Regolamento impugnato, impedendo agli operatori NCC con autorizzazioni rilasciate da Comuni diversi da Fiumicino di accedere alla viabilità secondaria posta in ZTL “fronte Terminal quota arrivi”, cioè una delle vie di transito ed accesso per l’aeroporto più comode per il trasportato, favorirebbe ingiustamente gli operatori autorizzati da detto Comune, che potrebbero quindi offrire alla clientela un servizio di trasporto dall’aeroporto di Fiumicino molto più comodo e vantaggioso rispetto agli altri, con la inevitabile conseguenza che il potenziale cliente interessato ad utilizzare un servizio di trasporto pubblico dall’aeroporto sarebbe indotto a rivolgersi agli operatori con autorizzazione rilasciata dal Comune di Fiumicino in danno agli altri operatori.

4.3. Con il terzo motivo di ricorso, i ricorrenti contestano la disposizione regolamentare laddove, al punto 4.1. del Capo IV, prevede che l’operatore NCC in attesa del cliente possa sostare esclusivamente negli stalli appositamente dedicati nei parcheggi Multipiano B al piano terreno e nel cosiddetto PR7.

In particolare, con il Regolamento impugnato sarebbero stati ridotti di circa il 25% gli spazi in aeroporto destinati alla sosta dei veicoli per il servizio NCC e sarebbe stato determinato un sensibile peggioramento degli stessi con conseguente abbassamento del livello offerto ai passeggeri in transito da e per l’aeroporto.

Sottolineano gli esponenti che le previgenti disposizioni dell’ENAC prevedevano che agli operatori NCC fossero destinati sia il Multipiano A che il Multipiano B e che il parcheggio PR7 ora loro destinato è molto più piccolo e molto più lontano dalle uscite pedonali dello scalo rispetto al parcheggio del Multipiano A, con stalli di dimensioni molto ridotte, e maggiormente disagiata per la stessa utenza servita.

In particolare, le aree in questione sarebbero prive di display atti ad indicare all'ingresso il numero di parcheggi disponibili, con conseguente frequente carenza di stalli liberi (in ragione dell'affermata loro riduzione), lunghe file all'entrata e all'uscita dai parcheggi, incidenti tra veicoli causati dagli spazi angusti, frequenti guasti alle sbarre poste all'uscita, e conseguente congestione del traffico e rallentamenti.

Anche per tale motivo, dunque, l'ordinanza impugnata si rivelerebbe irragionevole e contraddittoria rispetto al dichiarato obiettivo di rendere lo scalo di Fiumicino maggiormente fruibile per ogni tipologia di utenza e operatore.

4.4. Con il quarto motivo, infine, viene censurata la violazione della Legge 21/1992 e della Legge Regione Lazio 58/93.

In sintesi, i ricorrenti evidenziano che le disposizioni impuginate si porrebbero in contrasto con le leggi sopra richiamate (L.21/92 e L.R. 58/93) nel testo scaturente dalle disposizioni emendative della predetta disciplina contenute nell'art. 29, comma 1 quater del D.L. 207/2008, convertito con modifiche nella L.14/2009, la cui efficacia era stata sospesa fino al 31.12.2010 dapprima con l'art. 7 bis, comma 1 del D.L. 5/2009 e in forza di successive disposizioni fino al 31.12.2018.

Nell'argomentare della parte ricorrente, per effetto della sospensione delle modifiche introdotte alla legge 21/92, le disposizioni ivi indicate (ed incise dalla novella la cui efficacia è stata, come detto, sospesa) non avrebbero potuto continuare ad operare, con ciò determinando che gli artt. 3, 8 e 11 di tale legge avrebbero potuto continuare ad operare limitatamente alla parte non interessata dalle sostituzioni introdotte (ma non operative) dalla legge 14/2009.

Stessa sorte, ma per differenti ragioni, avrebbe avuto la Legge Regionale 58/1993. Tale legge sarebbe da ritenersi oramai abrogata in forza della Legge annuale per il mercato e la concorrenza n. 124 del 4.8.2017, contenente la delega al Governo per

la revisione della disciplina in materia di autoservizi pubblici non di linea di cui alla L. 21/1992.

In particolare, i ricorrenti sostengono che i limiti e gli obblighi territoriali di cui agli artt. 3, (che prevede 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 viaggio e che lo stazionamento dei mezzi avviene all'interno delle rimesse), all'art 8 (che stabilisce che “per poter conseguire l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente è obbligatoria la disponibilità di una rimessa (...), presso la quale i veicoli (...) sostano e sono a disposizione dell'utenza”) e dell'art. 11 (a mente del quale “le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso le rispettive rimesse”) della Legge 21/1992 e le omologhe previsioni di cui alla L.R. Lazio n. 58/1993 contrasterebbero con i principi e i criteri previsti dall'art. 1, comma 179, Legge delega n. 124/2017 in tema di adeguamento dell'offerta dei servizi alle applicazioni web e di promozione della concorrenza ai fini dell'adozione della Legge annuale per il mercato e la concorrenza. Poiché, sostiene il ricorrente, i principi e i criteri direttivi contenuti nelle norme di delegazione producono effetti abrogativi sin dalla data dell'entrata in vigore della legge delega, in attesa dell'adozione del successivo decreto legislativo da parte del Governo i provvedimenti impugnati sarebbero illegittimi in quanto si fonderebbero su una normativa non in vigore.

Ulteriormente, gli esponenti evidenziano come, in ogni caso, tali norme dovrebbero essere disapplicate per contrasto con il diritto UE.

Infatti al servizio NCC, dovrebbe applicarsi la Direttiva 2000/31/CE dell'8.6.2000 in tema di commercio elettronico. Tale Direttiva, all'art. 9 prevede che “Gli Stati membri provvedono affinché il loro ordinamento giuridico renda possibili i contratti per via elettronica. Essi, in particolare, assicurano a che la normativa relativa alla

formazione del contratto non osti all'uso effettivo dei contratti elettronici e non li privi di efficacia e validità in quanto stipulati per via elettronica”.

Pertanto, in ossequio a tale fonte sovranazionale, lo Stato sarebbe tenuto a consentire che la richiesta di trasporto NCC possa essere effettuata dal cliente e ricevuta ed accettata dal vettore –con conseguente perfezionamento del contratto di trasporto- ovunque, attraverso l'uso delle modalità che la tecnologia oggi consente, quali email, messaggistica istantanea (whatsapp, telegram, sms, ecc.), social network, utilizzando strumenti mobili, quali smartphone, tablet, computer portatili.

Da ciò se ne trarrebbe che le limitazioni ai contratti di trasporto stipulati con tali strumenti, quale l'obbligo di ricevere le richieste di servizio obbligatoriamente presso la rimessa nonché quello di tornare in rimessa a fine servizio (con correlato divieto di ricevere richieste durante lo svolgimento di altro servizio) di cui agli artt. 3, 8 e 11, L. 21/1992 (sia ante che post modifiche di cui al D.L. 207/2008) e alla L. R. Lazio n. 58/1993 sarebbero in palese contrasto con la suddetta disciplina dell'Unione europea e, dunque, sarebbero inapplicabili.

Il titolare dell'autorizzazione NCC, in definitiva -ai sensi e per gli effetti degli artt. 1 e 9, Direttiva 2000/31– dovrebbe poter ricevere ed accettare prenotazioni fuori dalla rimessa e/o durante lo svolgimento di altro servizio nonché, al fine di adempiere ai contratti di trasporto così stipulati, iniziare il servizio di trasporto fuori dalla rimessa, cioè senza previo ritorno alla stessa.

Sulla scorta di tale ricostruzione il ricorrente, infine, insta affinché la questione, in presenza di dubbi interpretativi inerenti all'applicazione della citata direttiva UE 2000/31, venga rimessa alla CGUE ai sensi dell'art. 267 TFUE.

5. Propone, infine, domanda risarcitoria per i danni conseguenti allo sviamento di clientela cagionato dalle misure gravate.

6. Si sono costituite in giudizio l'ENAC e la società Aeroporti di Roma spa;

6.1. ADR preliminarmente, sottolinea come l'impugnata ordinanza 6/2018, sia stata abrogata con l'ordinanza 9 del 19.6.2018, recante lievi modifiche al regolamento che per effetto delle stesse assumeva la denominazione rev.1.

Con riguardo al primo motivo di ricorso con il quale il ricorrente asserisce che con l'adozione del Regolamento impugnato l'ENAC si sarebbe di fatto 'spogliato' del potere di regolazione tecnica, vigilanza e controllo in ambito aeroportuale, conferendo ad ADR S.p.A. la facoltà di disciplinare la viabilità all'interno dell'Aeroporto e di modificarne autonomamente la consistenza delle aree, le modalità di utilizzo e la circolazione stradale dei veicoli, ADR eccepisce preliminarmente l'inammissibilità della censura in quanto rivolta ad una mera disposizione di natura regolamentare, non immediatamente lesiva dei diritti e/o interessi di alcun soggetto, trattandosi di mera eventuale delega di funzioni. Pertanto l'eventuale lesività dell'azione amministrativa, (e il conseguente interesse al ricorso) sarebbe potuto emergere solo all'esito dell'esercizio della delega, tramite emanazione dell'atto attuativo.

Nel merito, sottolinea come ENAC non abbia affatto dismesso i propri poteri di controllo e vigilanza in ambito aeroportuale. Ciò sarebbe comprovato sia dal disposto dell'art. 1, penultimo comma, del Capo I del Regolamento che testualmente prevede che le «future», «eventuali modifiche» devono essere «comunicate da ADR ad ENAC Direzione Aeroportuale Lazio», sia dall'art. 2 della stessa ordinanza che contempla, in sintesi, un procedimento per la modifica del Regolamento composto da due fasi; la prima di proposta che pertiene ad ADR e la seconda di adozione spettante ad ENAC in ossequio alle proprie prerogative di controllo.

Con riguardo al secondo motivo, con la quale il ricorrente evidenzia che l'art. 3 del Capo II, limiterebbe l'accesso alla viabilità secondaria, fronte Terminal arrivi, dell'aeroporto 'Leonardo Da Vinci' ai soli titolari di autorizzazioni 'NCC' rilasciate

dal Comune di Fiumicino, ADR evidenzia come la norma in questione si riferirebbe unicamente al trasporto pubblico locale di linea (quale non è il NCC) e che, in realtà, la specifica disposizione sul punto è contenuta nel Capo IV del Regolamento che, agli articoli 2, 3, 4 e 5, consente agli operatori 'NCC', indipendentemente dal Comune che ha rilasciato la relativa autorizzazione, di accedere ai Terminal e di sostare nei parcheggi c.d. multipiano.

Quindi, per raggiungere i Terminal ed accedere ai parcheggi in attesa dei clienti, gli operatori 'NCC' senz'altro possono transitare nella relativa area di viabilità secondaria.

Unica preclusione per essi è, in realtà, l'accesso e il transito «sulla viabilità secondaria piano Arrivi in via Generale Santini in quanto zona dedicata esclusivamente al traffico privato dei passeggeri o loro accompagnatori.

Tale divieto era, peraltro, già previsto per effetto dell'ordinanza dell'ENAC n. 16/2014 ed è funzionale a riservare una zona del sedime stradale al traffico dei privati che, per caratteristiche e numeri, esige adeguata tutela.

In merito al terzo motivo di doglianza, inerente all'intervenuta riduzione degli spazi di sosta dedicati al servizio di NCC e all'asserito peggioramento del servizio offerto, ADR contesta in punto di fatto le circostanze riferite in ricorso, producendo apposita planimetria atta ad evidenziare l'intervenuto incremento degli stalli disponibili e i dati attestanti il livello di riempimento dei parcheggi dedicati agli operatori NCC che non avrebbero mai registrato un afflusso di automezzi superiore alla capienza.

In ogni caso, sottolinea che per recepire le esigenze di una utenza in costante aumento, ADR S.p.A. ha già programmato, nel riordino delle strutture destinate alla sosta e qualora ciò si rendesse necessario, l'ampliamento del parcheggio 'PR7' con ulteriori 109 stalli.

In merito al quarto motivo di doglianza, afferente all'asserita violazione della L.21/1992 e della L.R. Lazio 58/93 per contrasto con il diritto UE, ADR evidenzia che il servizio di noleggio con conducente è un servizio di trasporto non di linea a carattere locale e che gli obblighi per gli esercenti NCC, e sanzionati dall'art. 6 Capo IV dell'impugnato regolamento, sono previsti anche dall'originaria versione delle disposizioni della L. 21/1992.

Inoltre, sottolinea che confrontando le versioni originarie dell'art. 3, dell'art. 8, comma 3 e dell'art. 11, commi 3 e 4 della L. n. 21/1992 con le relative versioni introdotte dal D.L. n. 207/2008, poi 'sospese', emergerebbe con evidenza l'intenzione del legislatore: ovvero quella di limitarsi ad apportare modifiche alla normativa e non certo di abrogarla per introdurne ex novo un'altra. Ciò sarebbe comprovato dal fatto che sono state sostituite ovvero introdotte parole o frasi su un testo che, per il resto, è rimasto immutato; ed immutata ne è altresì rimasta la ratio di fondo: legare il servizio, con natura e finalità locali, alle esigenze di una specifica e delimitata area territoriale.

In definitiva, sostiene l'erroneità dell'esito interpretativo che propone il ricorrente sostanziantesi nell'insussistenza di un attuale obbligo, in capo agli esercenti il servizio 'NCC', di far stazionare i mezzi all'interno della rimessa e di raccogliere presso di essa le prenotazioni; oltre che del divieto di stazionamento sul suolo pubblico.

ADR evidenzia, altresì, come le omologhe disposizioni dettate dalla Legge Regionale Lazio, n° 58/1993 non siano mai stati sospese e siano sempre rimaste in vigore. In tale assetto, afferma quindi l'infondatezza dell'argomento per il quale la legge-delega, con la quale al Governo è stato attribuito il potere di disciplinare il settore degli autoservizi pubblici non di linea, avrebbe determinato l'abrogazione delle norme anteriori, anche regionali e comunali; ciò in ragione della non diretta applicabilità della delega contenuta nella L. n. 124/2017.

Con riferimento all'asserito contrasto con il diritto dell'Unione Europea sottolinea come anche alla luce delle pronunce della Corte di Giustizia dell'Unione Europea, 13/2/2014, nelle cause C-162/12, C-163/12, C-419/12 e C-420/12, sia assodato che il servizio di trasporto NCC costituirebbe materia di esclusiva rilevanza del singolo stato membro.

In punto di danno ADR evidenzia, infine, l'assenza di qualsiasi lesione del mercato e della libera concorrenza, evidenziando di aver sempre consentito l'accesso alle infrastrutture aeroportuali a tutti gli operatori NCC.

6.2. Enac, nel costituirsi in giudizio, produce apposita relazione recante omologhe argomentazioni difensive.

7. A seguito dell'abrogazione dell'impugnata ordinanza n° 6/2018, sostituita da quella n° 9 del 19 giugno 2018, la ricorrente ha proposto motivi aggiunti rivolgendo, nella sostanza, a tale ultimo atto le doglianze proposte avverso il primo provvedimento gravato.

7.1 In primo luogo, viene censurato il Regolamento in parola laddove prevede un numero di stalli notevolmente insufficiente rispetto al numero di veicoli adibiti al servizio NCC e il sensibile peggioramento delle condizioni di servizio offerte ai passeggeri in transito dall'aeroporto.

Viene, in particolare, prodotta una rilevazione degli accessi alle aree parcheggio per evidenziare la carenza di posteggi rispetto all'afflusso di vetture, e viene rappresentata la rilevante distanza di tali aree rispetto alle uscite pedonali dei passeggeri, nonché l'assenza di qualsivoglia assistenza per i passeggeri con mobilità ridotta al fine di raggiungere dalle uscite pedonali gli stalli per le vetture NCC.

7.2. Con il secondo motivo viene riproposta la censura avverso l'ordinanza impugnata laddove, in asserito contrasto con le previsioni che impongono il controllo dell'ENAC sull'attività svolta dall'AdR, avrebbe conferito a quest'ultima il

potere di modificare in via autonoma la consistenza delle aree adibite a sosta e fermata, la destinazione di utenza e/o le modalità di utilizzo delle medesime aree nonché la circolazione stradale dei veicoli, inclusi quelli adibiti al servizio NCC.

Viene sottolineato che Enac non esercita alcun controllo sull'operato di ADR e ciò sarebbe confermato dalla nota dell'1.8.2018 nella quale Enac afferma di non essere a conoscenza del numero dei ticket attestanti il numero giornaliero complessivo di passaggi in aeroporto dei veicoli NCC.

Ancora, sottolinea che il recente ampliamento degli stalli (ritenuti, tuttavia, ancora insufficienti) sarebbe stato effettuato in assenza di Ordinanza ENAC.

In tale contesto, connotato dalla condotta omissiva di ENAC, ADR avrebbe destinato aree precedentemente adibite alla sosta per gli NCC ad altre attività, ubicando quelle per tale servizio in zone ancora più lontane e conseguentemente incentivando l'impiego di altre tipologie di trasporti che garantirebbero al gestore aeroportuale maggiori utili.

7.3. Con il terzo motivo di gravame viene pedissequamente riproposta la censura afferente alla asserita perpetrata discriminazione tra operatori scaturente dall'introduzione dell'art. 3 del regolamento che, sulla viabilità secondaria consente il transito e la sosta ai soli veicoli adibiti al servizio taxi e al trasporto pubblico locale muniti di autorizzazioni rilasciate dal Comune di Fiumicino.

7.4. Con il quarto motivo, infine, vengono parimenti replicate le doglianze in ordine all'affermata violazione della L. 21/1992 e della Legge Regione Lazio 58/1993 e il contrasto delle disposizioni impugnate con il Diritto UE.

Viene, inoltre, riproposta la domanda risarcitoria.

8. Con memoria del 10.11.2018, ADR ripropone le argomentazioni difensive rivolte avverso l'atto introduttivo del giudizio.

In essa, e con specifico riferimento al primo motivo aggiunto, ribadisce che il numero degli stalli adibiti agli NCC è stato considerevolmente aumentato, essendo previsti ulteriori 109 posteggi e tale incremento era stato previsto e concordato con ENAC.

ADR, produce, inoltre, documentazione fotografica estratta da “google maps” da cui si evince che la distanza tra tali aree parcheggio e il terminal 3 risulta ben al di sotto di quella indicata da parte ricorrente e sottolinea come la documentazione prodotta ex adverso inerente al numero di vetture NCC presenti nelle aree di sosta risultava inattendibile in quanto teneva conto unicamente delle vetture in ingresso e non anche di quelle in uscita. A tal fine, ADR produce anche i prospetti relativi alle percentuali di presenze effettive medie in uno dei parcheggi dedicati da cui risulta il mancato superamento della capacità ricettiva del parcheggio.

Con riguardo ai passeggeri con mobilità ridotta, infine, evidenzia l'operatività del servizio di assistenza gratuita fornita da ADR Assistance srl.

Con riguardo al secondo motivo aggiunto, ADR precisa che l'introdotta modifica del parcheggio “PR7” non ha determinato alcuna modifica regolamentare ma si è tradotta nel semplice ampliamento del numero degli stalli che non richiedeva l'adozione di alcun formale provvedimento di ENAC e che, comunque, non poteva di certo ritenersi peggiorativo del servizio NCC

Con riguardo al quarto motivo, inoltre, ADR segnalava l'infruttuosa scadenza del termine per l'esercizio della delega legislativa con conseguente inattuabilità dei principi e criteri direttivi fissati per via legislativa.

9. Con ordinanza n° 9686 del 19/11/2018 veniva respinta la domanda cautelare proposta.

10. In vista dell'udienza di merito le parti hanno depositato memorie.

In particolare, la ricorrente evidenzia come ADR avesse ripetutamente nuovamente modificato a sua esclusiva discrezione le aree di sosta e fermata in area aeroportuale senza garantire l'imparzialità e il buon andamento dei servizi land-side, senza tenere in debito conto gli interessi pubblici di mobilità e agendo al solo fine di ritrarre proprie utilità anche economiche;

Insiste per l'annullamento dell'art. 3 del Capo III del regolamento impugnato e eccepisce l'illegittimità del regolamento laddove si fonda sull'art. 11, comma 4 della legge 21/92 dichiarato costituzionalmente illegittimo nella parte in cui prevede l'obbligo di iniziare e terminare ogni singolo servizio NCC presso le rimesse, con ritorno alle stesse.

ADR ripropone le argomentazioni difensive già formulate, soffermandosi, in particolare, sulla sopravvenienza normativa rappresentata dall'art. 10-bis, settimo comma del D.L. n. 135/2018 che ha abrogato l'art. 7-bis del D.L. n. 5/2009: la disposizione, cioè, che aveva sospeso l'efficacia delle modifiche apportate dall'art. 29, comma 1-quater del D.L. 30/12/2008, n. 209 alla L. n. 21/1992.

Per effetto di tale articolato quadro normativo, le modifiche alla L. n. 21/1992, introdotte dall'art. 29-quater del D.L. n. 207/2008, sono oggi pienamente vigenti. Da qui eccepisce la sussistenza dei presupposti per la cessazione della materia del contendere o, comunque, la palese infondatezza delle censure avversarie riferite in precedenza sub (a), (b), (c) e (d) in quanto fondantesi tutte sulla illustrata 'sospensione' delle nuove norme in materia di 'NCC'.

Inoltre, sottolinea come, se da un lato, la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 10-bis, comma 1, lettera e), del D.L. n. 135/2018, nella parte in cui ha inserito, all'art. 4 della L. n. 21/1992, la previsione secondo cui l'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente devono avvenire presso le rimesse di cui all'articolo 3, comma 3, con ritorno alle stesse»;

nonché dell'art. 10-bis, comma 1, lettera f), nella parte in cui ha aggiunto il comma 4-bis all'art. 11 della L. n. 21/1992, dall'altro lato ha confermato la legittimità costituzionale del restante testo della legge n. 21/1992 e della 'impalcatura' normativa che sorregge (e disciplina) l'intero settore del trasporto pubblico locale non di linea italiano.

ADR ribadisce, conclusivamente, che rilievo centrale assume il fatto che il noleggio con conducente ('NCC') è un servizio di trasporto non di linea a carattere locale, destinato innanzitutto all'utenza residente o in transito nel Comune che rilascia l'autorizzazione al singolo vettore. E ciò emergerebbe con nettezza dalle stesse disposizioni della legge 21/92.

Alla pubblica udienza del 26 gennaio 2022 la causa è stata trattenuta in decisione.

#### DIRITTO

Il Collegio, stante l'intervenuta abrogazione dell'impugnata ordinanza n° 6 del 2018 e della conseguente emanazione dell'ordinanza 9/2018, tempestivamente gravata con motivi aggiunti, prende le mosse dall'analisi di quest'ultimo gravame che, peraltro, sostanzialmente ripropone avverso la nuova regolamentazione inerente alla circolazione, sosta e fermata nella viabilità "land-side sull'aeroporto di Fiumicino (contraddistinta "REV.01"), le censure rivolte avverso il testo originario del citato regolamento.

Con il primo motivo aggiunto, gli esponenti censurano l'insufficienza ed inidoneità degli stalli adibiti agli operatori NCC.

Il motivo non è fondato.

ADR ha documentalmente dato evidenza dell'intervenuto sensibile ampliamento degli stalli messi a disposizione degli operatori NCC.

Parimenti, ha dato evidenza del fatto che il segnalato esubero di vetture NCC circolanti nelle aree di parcheggio rispetto alle postazioni adibite per la sosta degli

operatori eroganti tale servizio non trovi riscontro nei prospetti ufficiali che contemplano il flusso in ingresso e in uscita delle vetture in tali aree.

Appare, pertanto, una petizione di principio, priva di adeguato corredo probatorio, l'affermata insufficienza e inidoneità degli stalli nell'area aeroportuale dedicata agli operatori in parola.

Al contempo, non appare esorbitante né discriminatorio per tale tipologia di servizio, il posizionamento delle predette aree di sosta rispetto ai terminal di riferimento.

Le percorrenze evidenziate da ADR tramite la documentazione prodotta consente, infatti, di ritenere ragionevole la distanza tra i punti di sosta delle vetture NCC e i Terminal. Ciò anche in considerazione dell'esigenza di dover gestire in maniera equilibrata e funzionale tutti gli spazi aeroportuali contemperando le legittime pretese di tutti gli operatori che gravitano nell'intorno dello scalo.

In un simile contesto, quindi, anche all'esito di una verifica ab estrinseco, non appare sussistente il prospettato grave peggioramento del servizio NCC in aeroporto paventato da parte ricorrente.

Vero è che, fisiologicamente, gli spazi a disposizione dello scalo, anche alla luce del rilevante flusso di utenza e dei correlati operatori che su di esso gravitano, sono limitati e pertanto la regolamentazione delle aree di transito e sosta, da un lato, deve tenere conto dell'esigenza di garantire un equilibrato ed efficace contemperamento delle esigenze di tutti gli attori che operano all'interno, dall'altro, deve armonizzarsi con la fondamentale disciplina normativa che individua le caratteristiche dei servizi erogabili all'utenza dai predetti operatori.

Con il secondo motivo aggiunto viene censurata l'ordinanza in questione laddove, all'art. 1 e all'art. 4, Capo I del Regolamento, in asserito contrasto con le previsioni che impongono il controllo dell'ENAC sull'attività svolta dall'AdR, avrebbe

conferito a quest'ultima il potere di modificare in via autonoma la consistenza delle aree adibite a sosta e fermata, la destinazione di utenza e/o le modalità di utilizzo delle medesime aree nonché la circolazione stradale dei veicoli, inclusi quelli adibiti al servizio NCC.

Anche tale motivo è, tuttavia, privo di pregio.

In disparte dei profili di ammissibilità della censura, stante che la potenzialità lesiva della prospettata delega non può che attualizzarsi solo all'esito delle eventuali iniziative di ADR idonee a modificare l'assetto delle aree per come delineate dal Regolamento approvato, la disamina dell'ordinanza del 19.6.2018, consente di rilevare come tale prospettata "delega in bianco" da parte di ENAC al concessionario ADR non sussista.

Infatti, ADR è abilitata ad un mero potere di proposta indirizzata alla Direzione Aeroportuale del Lazio di ENAC, in capo alla quale, poi, risiederà il compito di approvare le eventuali modifiche con il relativo provvedimento di adozione.

Tale iter "bifasico" è agevolmente ritraibile dal tenore letterale della disposizione di cui all'art. 2 dell'ordinanza.

Alla luce di tale disposto, il contenuto dell'art. 1 del regolamento in parola, nel prevedere un obbligo di comunicazione da ADR ad ENAC non può che essere intesa quale comunicazione preventiva, soggetta a vaglio e ad approvazione di ENAC in ragione delle prerogative da questa detenute.

Peraltro, le situazioni rappresentate da parte ricorrente, afferenti a presunti interventi di modifica delle aree di sosta nella zona arrivi e di assegnazione di stalli ad altri operatori non paiono concretare, anche in ragione della provvisorietà delle misure e del limitatissimo impatto delle stesse, la consistenza di vere e proprie innovazioni logistiche meritevoli dell'adozione di formali passaggi regolatori.

Ciò, anche alla luce del rappresentato –ed incontestato- significativo incremento delle postazioni complessive a disposizione di tale categoria di operatori NCC.

Anche l'ulteriore profilo rappresentato a supporto della dimostrazione dello scarso coinvolgimento di ENAC nella gestione condotta da ADR, inerente alla mancata cognizione dell'Ente dei dati degli accessi, non appare meritevole di pregio sia in ragione del fatto che gli aspetti prettamente operativi quali quelli afferenti ai dati di ingresso ed uscita dei mezzi è fisiologico che siano appannaggio della medesima ADR, sia poiché tali dati sono poi stati dalla medesima concessionaria messi a disposizione a testimonianza del fatto che il numero degli stalli adibiti risultano più che capienti rispetto all'afflusso medio delle vetture NCC.

Con il terzo motivo aggiunto viene dai ricorrenti censurato il Capo II del Regolamento nella parte in cui disciplina le aree ad accesso limitato (ZTL) e, in particolare, l'art. 3 che stabilisce che sulla viabilità secondaria è consentito il transito e la sosta ai veicoli adibiti al servizio taxi e al trasporto pubblico locale -quale è il servizio NCC ex L. 21/1992- solo se muniti di autorizzazione rilasciata dal Comune di Fiumicino e non anche da altri Comuni, determinando in tal modo una palese discriminazione tra operatori.

Anche tale motivo non è meritevole di apprezzamento.

Anche in questo caso, la semplice lettura del dato regolamentare dà evidenza del fatto che le disposizioni in applicazione agli operatori NCC non siano quelle richiamate dalla ricorrente, all'art. 3 del regolamento (e assunte come discriminatorie nei confronti dei veicoli adibiti al servizio taxi e al trasporto pubblico locale) quanto quelle che sono contenute nel capo IV, sotto la rubrica “servizio di noleggio con conducente”.

Le norme richiamate, infatti, afferiscono ai servizi di linea che non riguardano gli NCC.

Per tali ultimi operatori, infatti, il predetto capo IV non prevede alcuna limitazione di accesso alla viabilità secondaria salvo lo specifico divieto contenuto al comma 2 dell'art. 4 in ragione dell'esigenza di prevedere una zona dedicata al traffico esclusivamente privato dei passeggeri e degli accompagnatori.

Pertanto, il prospettato contenuto discriminatorio delle disposizioni richiamate non sussiste.

Con il quarto motivo di censura i ricorrenti denunciano la violazione della Legge 21/1992 e della Legge Regione Lazio n° 58/1993 e del contrasto con il diritto dell'Unione Europea.

In sintesi, i ricorrenti evidenziano che, per effetto della reiterata sospensione delle modifiche introdotte alla legge 21/92, le disposizioni ivi indicate non avrebbero potuto continuare ad operare, con ciò determinando che gli artt. 3, 8 e 11 di tale legge avrebbero potuto continuare ad operare limitatamente alla parte non interessata dalle sostituzioni introdotte (ma non operative) dalla legge 14/2009.

Secondo il ricorrente anche la Legge Regionale 58/1993 sarebbe da ritenersi abrogata in ragione dell'emanazione della Legge delega n. 124 del 4.8.2017, afferente alla revisione della disciplina in materia di autoservizi pubblici non di linea di cui alla L. 21/1992.

Per effetto di tale assetto normativo, a detta del ricorrente, i limiti e gli obblighi per l'esercizio del servizio NCC sarebbero inoperanti, da un lato e a livello di normazione nazionale, per via della disposta sospensione dell'efficacia della legge emendativa e, dall'altro a livello regionale, per il contrasto di quest'ultima con i principi e i criteri fissati dalla predetta legge delega.

Orbene, le sopravvenienze normative esonerano il Collegio dall'esigenza di soffermarsi in merito alla fondatezza della ricostruzione inerente alla vigenza delle leggi sopracitate.

Infatti, l'art. 10 bis del D.L. 135/2018, convertito con modificazioni nella Legge 12 del 2019 ha abrogato l'art. 7-bis del D.L. 5/2009 mediante la quale era stata sospesa l'efficacia delle modifiche apportate alla Legge 21/1992.

Pertanto, tali modifiche sono pienamente in vigore.

Ne discende, che il consolidato quadro normativo conferma la piena operatività delle disposizioni inerenti ai limiti e agli obblighi territoriali di cui alla Legge 21/1992, oltre che delle omologhe disposizioni contenute nella legge regionale per effetto –a tacer d'altro- dello spirare del termine per l'esercizio della delega governativa.

Risultano pertanto infondate le censure rubricate sub n° 4 nei motivi aggiunti.

Parimenti infondato, infine, si rivela il motivo di doglianza in raffronto all'asserito contrasto delle disposizioni impugnate con il diritto UE.

Secondo la tesi dei ricorrenti, gli artt. 3, terzo comma, 8, terzo comma e 11 della citata legge 21/1992, non potrebbero comunque trovare applicazione in quanto confliggenti con il diritto eurounitario.

In particolare, viene sottolineato che l'art. 9 della Direttiva 2000/31/CE impone agli Stati membri di consentire la conclusione dei contratti per via elettronica. Se ne trarrebbe, nella tesi sostenuta nel ricorso e nei motivi aggiunti, che per i contratti di trasporto NCC dovrebbe essere riconosciuta la libera circolazione del servizio senza il benchè minimo ostacolo territoriale o di altro genere; ed in definitiva, non potrebbero trovare applicazioni le norme statuenti l'obbligo di ricevere le richieste di servizio presso la rimessa, nonché quello di tornare in rimessa a fine servizio: pertanto, conclude parte ricorrente, il titolare dell'autorizzazione NCC deve poter ricevere ed accettare prenotazioni fuori dalla rimessa e/o durante lo svolgimento di altro servizio nonché, al fine di adempiere ai contratti di trasporto così stipulati, iniziare il servizio di trasporto fuori dalla rimessa.

In sede di memoria in vista del merito, inoltre, parte ricorrente evidenzia che –alla luce della medio tempore intervenuta sentenza della Corte Costituzionale n° 56 del 2020- l’art. 6, capo IV dell’impugnato regolamento, nella parte in cui ribadisce l’obbligo di prenotazione del servizio NCC presso la rimessa, prevede sanzioni qualora venga contestata all’operatore NCC l’offerta del servizio in assenza della prenotazione presso la rimessa; tale previsione confliggerebbe in ragione dell’intervento cassatorio della Corte Costituzionale laddove la citata legge 21/1992 impone un viaggio di ritorno “a vuoto” presso la rimessa prima di iniziare un nuovo servizio.

Da ciò, ad avviso del ricorrente, se ne trarrebbe la legittimità di offrire il servizio NCC senza tornare alla rimessa per ricevere ivi la prenotazione per il servizio successivo ma mentre il veicolo è fuori dalla rimessa, durante lo svolgimento di altro servizio.

Il Collegio, sul punto, anche al fine di fare chiarezza alla luce delle richiamate sopravvenienze normative espone quanto segue.

L’art. 6 dell’impugnato regolamento, rubricato “accertamento violazioni e sanzioni” prevede il divieto, a titolo non esaustivo, dell’esercizio dell’attività in parola in assenza di autorizzazione o in presenza di prenotazioni non effettuate presso la rimessa, dell’offerta del servizio in assenza di prenotazione presso la rimessa, di stazionamento al di fuori delle aree indicate nel regolamento, in assenza della compilazione e tenuta del “foglio di servizio” o altra documentazione idonea ad attestare la prenotazione da parte del cliente e del prelievo irregolare dei clienti.

Tali previsioni regolamentari risultano pienamente conformi alla disciplina normativa dettata dalla L. 21/92, così come da ultimo emendata dall’art. 10-bis, commi 1, lettere a), b), e) e f), 6, 7, 8 e 9, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135 (Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per

la pubblica amministrazione), convertito, con modificazioni, nella legge 11 febbraio 2019, n. 12, e risultante dall'intervento della Corte Costituzionale 56 del 2020.

La lettera e) del comma 1 dell'art. 10-bis, nel sostituire il comma 4 dell'art. 11 della legge n. 21 del 1992, già sostituito dall'art. 29, comma 1-quater, del d.l. n. 207 del 2008, continua a stabilire (in linea con il disposto dell'art. 3, comma 1) che «le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso la rimessa o la sede, anche mediante l'utilizzo di strumenti tecnologici» (primo periodo).

L'intervento della Corte Costituzionale, ha inciso esclusivamente sul secondo periodo del comma 4 laddove prevede che l'inizio e il termine di ogni singolo servizio di NCC «devono avvenire presso le rimesse di cui all'articolo 3, comma 3, con ritorno alle stesse» (secondo periodo).

La Corte ha, in tale occasione, richiamato alcuni principi dalla stessa affermati proprio in tema di NCC laddove ha ribadito che “lo Stato, (...) esercitando in tale ambito la propria competenza esclusiva per la tutela della concorrenza, ha inteso «definire il punto di equilibrio fra il libero esercizio dell'attività di trasporto e gli interessi pubblici interferenti con tale libertà (art. 1, comma 4, della legge n. 218 del 2003). Il bilanciamento così operato –fra la libertà di iniziativa economica e gli altri interessi costituzionali– (...), può dunque condurre a un esito in forza del quale la tutela della concorrenza «si attua anche attraverso la previsione e la correlata disciplina delle ipotesi in cui viene eccezionalmente consentito di apporre dei limiti all'esigenza di tendenziale massima liberalizzazione delle attività economiche» (sentenza n. 30 del 2016, che richiama la sentenza n. 49 del 2014).

Ulteriormente, con il recente arresto la Corte Costituzionale ha precisato che “Intervenendo direttamente sull'organizzazione e sullo svolgimento del servizio di NCC, il legislatore statale ha adottato misure dirette allo scopo di assicurarne

l'effettiva destinazione a un'utenza specifica e non indifferenziata e a evitare interferenze con il servizio di taxi, con l'obiettivo di rafforzare, tramite il contrasto dei diffusi comportamenti abusivi presenti nel settore, un assetto di mercato definito con norme in cui si esprime il bilanciamento tra la libera iniziativa economica e gli altri interessi in gioco.

Tale servizio – pur potendo essere svolto senza vincoli territoriali di prelevamento e di arrivo a destinazione dell'utente (art. 11, comma 4, terzo periodo, della legge n. 21 del 1992, come sostituito dall'art. 10-bis, comma 1, lettera e) – mira infatti a soddisfare, in via complementare e integrativa (art. 1, comma 1, della legge n. 21 del 1992), le esigenze di trasporto delle singole comunità, alla cui tutela è preposto il Comune che rilascia l'autorizzazione. In questa prospettiva, (...) ciò che viene percepito dalla ricorrente come una discriminatoria restrizione della concorrenza su base territoriale costituisce invece un limite intrinseco alla stessa natura del servizio (...).”

Infine, si è osservato che “l'estrema facilità con cui possono essere commessi abusi nel settore del trasporto pubblico locale non di linea e, per converso, l'estrema difficoltà dei controlli e di conseguenza della repressione delle condotte (...) giustificano l'adozione di misure rigorose dirette a prevenire la possibilità di abusi.

In questa logica, l'obbligo di ricevere le richieste di prestazioni e le prenotazioni presso la rimessa o la sede, anche con l'utilizzo di strumenti tecnologici, e l'obbligo di compilare e tenere un “foglio di servizio” (art. 11, comma 4, quarto, quinto e sesto periodo, della legge n. 21 del 1992, come sostituito dall'art. 10-bis, comma 1, lettera e), costituiscono misure non irragionevoli e non sproporzionate. Esse appaiono infatti per un verso adeguate ad assicurare l'effettività del fondamentale divieto per i vettori NCC di rivolgersi a un'utenza indifferenziata senza sottostare al regime del servizio pubblico di piazza, e per altro verso impositive di un onere a carico dei

vettori NCC rapportato alle caratteristiche del servizio offerto – che presuppone pur sempre un'apposita e nominativa richiesta di prestazione – e non eccessivamente gravoso, essendo possibile farvi fronte senza un aggravio dell'organizzazione dell'azienda, che presuppone comunque la necessità di una sede o di una rimessa come base dell'attività aziendale. “

Infine, sotto lo specifico profilo afferente al rispetto della direttiva UE richiamata, il Collegio ritiene sufficiente osservare come la norma primaria abbia esplicitamente introdotto la possibilità di stipula dei contratti per via elettronica, operando in piena coerenza con i dettami della normativa.

Tale modalità di stipula, peraltro, non preclude la piena vigenza delle regole che disciplinano le modalità di erogazione operativa del servizio, le quali, in ragione delle richiamate intrinseche caratteristiche dello stesso, si rivelano coerenti con la normativa interna e recentemente vagliata dal Giudice delle leggi, ben potendosi armonizzare l'introduzione delle nuove tecnologie in parola con la disciplina che connota ontologicamente la tipologia (e i correlati limiti) del servizio erogato.

In ragione delle suesposte considerazioni il ricorso proposto con motivi aggiunti va respinto siccome infondato, il ricorso introduttivo, alla luce dell'intervenuta abrogazione dell'ordinanza n° 6 del 2018, si rivela improcedibile per sopravvenuta carenza d'interesse a coltivare l'impugnativa stante che nessuna concreta utilitas potrebbe derivare alla parte ricorrente dalla decisione di merito del rimedio giurisdizionale proposto (Consiglio di Stato, sez. IV, 29 aprile 2014, n. 2209, Consiglio di Stato, sez. VI<sup>^</sup>, 11.10.2021 n° 6824).

Anche le pretese risarcitorie avanzate dalla ricorrente formulate sub specie di sviamento di clientela, relativamente alla quale, peraltro, parte ricorrente non ha allegato alcun elemento di corredo probatorio, devono essere disattese stante la rilevata legittimità dell'operato della resistente.

Le spese seguono la soccombenza e vengono liquidate come da dispositivo.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo del Lazio (sezione Terza), definitivamente pronunciando sul ricorso e sui motivi aggiunti li respinge siccome in parte improcedibili e in parte infondati.

Condanna le parti ricorrenti, in solido, alla rifusione delle spese del giudizio, che vengono liquidate in € 3.000,00 (tremila,00) a favore di ciascuna delle parti costituite.

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

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 26 gennaio 2022 con l'intervento dei magistrati:

Alfonso Graziano, Presidente FF

Chiara Cavallari, Referendario

Roberto Montixi, Referendario, Estensore

**L'ESTENSORE**  
**Roberto Montixi**

**IL PRESIDENTE**  
**Alfonso Graziano**

IL SEGRETARIO