

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. LXXXIX
n. 41

SENTENZA

DELLA CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA (TERZA SEZIONE) 13 FEBBRAIO 2014. CAUSE RIUNITE C-419/12 E C-420/12 (CRONO SERVICE SCARL E ALTRI (C-419/12), ANITRAV - ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTO VIAGGIATORI (C-420/12) CONTRO ROMA CAPITALE, REGIONE LAZIO (C-420/12), CON L'INTERVENTO DI UGL TAXI – UNIONE GENERALE DEL LAVORO TAXI E ALTRI, CODACONS – COORDINAMENTO DELLE ASSOCIAZIONI PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE E DEI DIRITTI DEGLI UTENTI E CONSUMATORI (C-420/12). DOMANDA DI PRONUNCIA PREGIUDIZIALE: TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE PER IL LAZIO). RINVIO PREGIUDIZIALE – ARTICOLI 49, 101 E 102 DEL TFUE – SERVIZI DI NOLEGGIO AUTOVEICOLI CON CONDUCENTE – SITUAZIONE PURAMENTE INTERNA – COMPETENZA DELLA CORTE – PRESUPPOSTI PER LA RICEVIBILITÀ

(Articolo 144-ter del Regolamento del Senato)

Trasmessa alla Presidenza il 18 febbraio 2014

PAGINA BIANCA

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

13 febbraio 2014 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Articoli 49 TFUE, 101 TFUE e 102 TFUE – Servizi di noleggio autoveicoli con conducente – Situazione puramente interna – Competenza della Corte – Presupposti per la ricevibilità»

Nelle cause riunite C-419/12 e C-420/12,

aventi ad oggetto le domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italia), con sentenze non definitive del 20 giugno 2012, pervenute in cancelleria il 14 settembre 2012, nei procedimenti

Crono Service scarl e altri (C-419/12),

Anitrav – Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori (C-420/12)

contro

Roma Capitale,

Regione Lazio (C-420/12),

con l'intervento di:

UGL Taxi – Unione Generale del Lavoro Taxi e altri,

Codacons – Coordinamento delle associazioni per la tutela dell'ambiente e dei diritti degli utenti e consumatori (C-420/12),

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da M. Ilešič, presidente di sezione, C.G. Fernlund, A. Ó Caoimh (relatore), C. Toader e E. Jarašiūnas, giudici,

avvocato generale: J. Kokott

cancelliere: A. Impellizzeri, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 19 giugno 2013,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Crono Service scarl e altri, da P. Troianiello, avvocato;
- per l'Anitrav – Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori, da M. Piancatelli e V. Porro, avvocati;
- per Roma Capitale, da R. Rocchi e A. Rizzo, avvocati;

- per l'UGL Taxi – Unione Generale del Lavoro Taxi e altri, da N. Moravia e M. Giustiniani, avvocati;
 - per la Commissione europea, da F. Moro e J. Hottiaux, in qualità di agenti,
- sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 26 settembre 2013, ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Le domande di pronuncia pregiudiziale vertono sull'interpretazione degli articoli 3 TUE, da 3 TFUE a 6 TFUE, 49 TFUE, 101 TFUE e 102 TFUE.
- 2 Tali domande sono state sollevate nell'ambito di due controversie che vedono opporsi, l'una, la Crono Service scarl con altri centoundici ricorrenti a Roma Capitale e, l'altra, l'Anitrav – Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori a Roma Capitale e alla Regione Lazio in merito alla regolamentazione dell'esercizio dell'attività di noleggio autoveicoli con conducente (in prosieguo: il «noleggio con conducente»).

Il diritto italiano

La normativa nazionale

- 3 L'articolo 1 della legge del 15 gennaio 1992, n. 21, recante quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea (GURI n. 18 del 23 gennaio 1992), come modificata dal decreto legge del 30 dicembre 2008, n. 207 (GURI n. 304 del 31 dicembre 2008), convertito in legge, con modificazioni, dalla legge del 27 febbraio 2009, n. 14 (Supplemento ordinario alla GURI n. 49 del 28 febbraio 2009; in prosieguo: la «legge n. 21/1992»), definisce gli «autoservizi pubblici non di linea» come «quelli che provvedono al trasporto collettivo od individuale di persone, con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea».
- 4 L'articolo 3 della legge n. 21/1992 così prevede:
 - «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 (...)
 3. La sede del vettore e la rimessa devono essere situate, esclusivamente, nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione».
- 5 L'articolo 4 di detta legge enuncia che «[l]e regioni, stabiliti i criteri cui devono attenersi i comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, delegano agli enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative attuative (...), al fine anche di realizzare una visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri modi di trasporto, nel quadro della programmazione economica e territoriale», e che, «[n]el rispetto delle norme regionali, gli enti locali delegati all'esercizio delle funzioni amministrative (...) disciplinano l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea a mezzo di specifici regolamenti, anche uniformati comprensorialmente per ottenere una maggiore razionalità ed efficienza».

- 6 Conformemente all'articolo 5, paragrafo 1, della medesima legge:
- «I comuni, nel predisporre i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, stabiliscono:
- a) il numero ed il tipo dei veicoli (...) da adibire ad ogni singolo servizio;
- (...)
- d) i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e della autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente».
- 7 L'articolo 5 bis della legge n. 21/1992, rubricato «Accesso al territorio di altri comuni», consente ai comuni di regolare l'accesso al loro territorio, o specificamente all'interno delle zone a traffico limitato (in prosieguo: le «ZTL»), da parte dei titolari di autorizzazioni rilasciate da altri comuni, «mediante la preventiva comunicazione contenente, con autocertificazione, l'osservanza e la titolarità dei requisiti di operatività della presente legge e dei dati relativi al singolo servizio per cui si inoltra la comunicazione e/o il pagamento di un importo di accesso».
- 8 Ai sensi dell'articolo 8 della legge n. 21/1992:
- «1. La licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono rilasciate dalle amministrazioni comunali, attraverso bando di pubblico concorso, ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità in leasing del veicolo (...), che possono gestirle in forma singola o associata.
2. La licenza e l'autorizzazione sono riferite ad un singolo veicolo (...). È (...) ammesso il cumulo, in capo ad un medesimo soggetto, di più autorizzazioni per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente (...)
3. Per poter conseguire e mantenere l'autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente è obbligatoria la disponibilità, in base a valido titolo giuridico, di una sede, di una rimessa (...) situat[e] nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione».
- 9 L'articolo 11, paragrafo 4, della legge n. 21/1992 prevede quanto segue:
- «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 (...)».

La normativa regionale del Lazio

- 10 L'articolo 5 della legge regionale del Lazio del 26 ottobre 1993, n. 58, recante 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 [n. 21/1992] (*Bollettino ufficiale della Regione Lazio* n. 31 del 10 novembre 1993), come modificata dall'articolo 58 della legge regionale del Lazio del 28 dicembre 2006, n. 27 (Supplemento ordinario n. 5 al *Bollettino ufficiale della Regione Lazio* n. 36 del 30 dicembre 2006; in prosieguo: la «legge regionale n. 58/1993»), dispone:

«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. 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».

- 11 L'articolo 10 della legge regionale n. 58/1993, rubricato «Obblighi dei titolari di licenza per l'esercizio del servizio taxi e di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio [con] conducente», stabilisce al suo paragrafo 2 quanto segue:

«Fatto salvo quanto previsto (...), 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».

- 12 L'articolo 13 bis della medesima legge regionale ha stabilito i criteri per il calcolo per territorio del numero di licenze di taxi e di autorizzazioni al servizio di noleggio con conducente. A norma di tale disposizione:

«1. La provincia determina i criteri cui devono attenersi i comuni per calcolare il fabbisogno locale dei servizi di taxi e di noleggio con conducente e per stabilire, nei regolamenti di cui all'articolo 14, il numero dei veicoli (...) necessari per l'espletamento dei servizi stessi.

2. I criteri di cui al comma 1 prendono in considerazione, in particolare: a) la popolazione residente; b) l'estensione territoriale; c) l'intensità dei flussi turistici; d) la presenza di case di cura, di soggiorno, di poli generatori di mobilità; e) l'offerta di altri servizi pubblici di trasporto; f) il numero delle licenze e delle autorizzazioni già rilasciate.

3. La provincia provvede agli adempimenti di cui al comma 1 previa consultazione, nell'ambito di un'apposita conferenza istruttoria, dei comuni e delle rappresentanze delle categorie interessate.

(...)».

- 13 L'articolo 17 della legge regionale n. 58/1993 fissa i requisiti per l'iscrizione nel ruolo provinciale dei conducenti. Il suo paragrafo 1, lettera a), indica che, per tale iscrizione, occorre «essere cittadini italiani ovvero di un paese della Comunità economica europea».

La normativa comunale di Roma

- 14 Con la delibera dell'Assemblea capitolina, n. 68 dell'8 e del 9 novembre 2011, è stato approvato il testo emendato del Testo unico del regolamento capitolino per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea (in prosieguo: il «regolamento capitolino»).

- 15 L'articolo 8, comma 3, di detto regolamento dispone, in particolare, che, per il servizio di noleggio con conducente, «il prelevamento dell'utente oppure l'inizio del servizio sono effettuati con partenza dal territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione per qualunque destinazione nel rispetto degli obblighi previsti dall'art. 11) commi 3 e 4 della legge n. 21/1992».

- 16 All'articolo 9, comma 2, lo stesso regolamento indica che, per l'esercizio dell'attività di noleggio con conducente, è richiesta la disponibilità nel territorio comunale di una rimessa idonea allo stazionamento dei mezzi di servizio.

- 17 L'articolo 29, comma 1, del regolamento capitolino prescrive che «[l]o stazionamento delle autovetture di [noleggio con conducente], la cui autorizzazione è stata rilasciata da Roma

Capitale, avviene esclusivamente all'interno delle rimesse indicate nell'autorizzazione stessa, in cui i veicoli devono sostare a disposizione dell'utenza». Il comma 2 del medesimo articolo enuncia che «l'accesso al territorio di Roma Capitale ed alla ZTL è consentito» ai titolari di autorizzazioni al noleggio con conducente rilasciate da altri comuni solo se autocertifichino «l'osservanza» e «la titolarità dei requisiti di operatività» della legge n. 21/1992.

- 18 Al riguardo, la delibera della Giunta capitolina n. 403 del 14 dicembre 2011 [in prosieguo: la «delibera n. 403/2011»] ha disciplinato le modalità e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni all'accesso al territorio di Roma Capitale e alle ZTL istituite nel centro della città dei veicoli adibiti al noleggio con conducente autorizzati da altri comuni.
- 19 In virtù di due decisioni pubblicate, rispettivamente, il 12 e il 22 marzo 2012 sui siti Internet di Roma Capitale e dell'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità srl, entrambe in vigore dal 2 aprile 2012, gli operatori che esercitano l'attività di noleggio con conducente sulla base di un'autorizzazione rilasciata da comuni diversi da quello di Roma Capitale devono effettuare, per ogni permesso di accesso alle ZTL di detto comune, un versamento annuo di circa EUR 90.

Procedimenti principali e questione pregiudiziale

- 20 Oggetto dei due procedimenti principali è l'annullamento del regolamento capitolino, della delibera n. 403/2011 nonché delle decisioni del 12 e del 22 marzo 2012 citate al punto 19 della presente sentenza.
- 21 I ricorrenti nei procedimenti principali hanno evocato numerose cause di illegittimità, riguardo tanto al diritto italiano quanto al diritto dell'Unione, della legge n. 21/1992 come attuata in Roma Capitale dagli articoli 8, comma 3, 9, comma 2, e 29 del regolamento capitolino.
- 22 Benché i procedimenti di ricorso nazionali sembrino riguardare la complessiva regolamentazione citata al punto 20 della presente sentenza, risulta dal fascicolo a disposizione della Corte che, ai fini delle domande di pronuncia pregiudiziale, sono messe in questione dinanzi al Tribunale amministrativo regionale per il Lazio segnatamente le disposizioni degli articoli 8, comma 3, 9, comma 2, e 29, commi 1 e 2, del regolamento capitolino, «in quanto richiamano l'applicazione dell'art. 11, comma 4, della [legge n. 21/1992]».
- 23 Per il giudice del rinvio, la normativa nazionale controversa nei procedimenti principali, prevedendo che la sede del vettore e la rimessa siano situate necessariamente sul territorio del solo comune che ha rilasciato l'autorizzazione, che le prenotazioni per il servizio di noleggio con conducente siano effettuate presso la rimessa e che l'inizio e il termine di ogni singolo servizio abbiano necessariamente luogo nella rimessa situata nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione, con ritorno alla stessa, mentre il prelievo e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche sul territorio di altri comuni, sembra in contrasto con l'articolo 49 TFUE e con i «principi comunitari in materia di concorrenza».
- 24 Alla luce di tali considerazioni, il Tribunale amministrativo regionale per il Lazio ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale, redatta in termini identici nelle cause C-419/12 e C-420/12:

«Se gli articoli 49 TFUE, 3 TUE, [da] 3 [TFUE a] 6 [TFUE], 101 [TFUE] e 102 TFUE ostino all'applicazione degli articoli 3, comma 3, 8, comma 3 e 11 della legge [n. 21/1992], nella parte in cui dispongono rispettivamente che “[l]a sede del vettore e la rimessa devono

essere situate, esclusivamente, nel territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione"; che "[p]er poter conseguire e mantenere l'autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente è obbligatoria la disponibilità, in base a valido titolo giuridico, di una sede, di una rimessa o di un pontile di attracco situati nel territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione" e che "[l]e prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggi con conducente sono effettuate presso la rimessa. L'inizio e il termine di ogni singolo servizio di noleggi 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"».

- 25 Con ordinanza del presidente della Corte del 5 novembre 2012, le cause C-419/12 e C-420/12 sono state riunite ai fini delle fasi scritta ed orale del procedimento, nonché della sentenza.

Sulle domande di pronuncia pregiudiziale

- 26 Con la sua questione il giudice del rinvio domanda se varie disposizioni del diritto dell'Unione debbano essere interpretate nel senso che ostano a talune norme nazionali, regionali e comunali relative alle condizioni di autorizzazione e di esercizio dell'attività di noleggio con conducente nel Comune di Roma.
- 27 Considerato il tenore della questione posta, occorre ricordare anzitutto che, nell'ambito dell'articolo 267 TFUE, la Corte non è competente a pronunciarsi sull'interpretazione di disposizioni di legge o di regolamento nazionali né sulla conformità di tali disposizioni al diritto dell'Unione (v., in particolare, sentenze del 18 novembre 1999, Teckal, C-107/98, Racc. pag. I-8121, punto 33, nonché del 23 marzo 2006, Enirisorse, C-237/04, Racc. pag. I-2843, punto 24 e la giurisprudenza ivi citata).
- 28 Ciò posto, è giurisprudenza costante che la Corte, in caso di questioni formulate in modo improprio o che eccedano l'ambito delle funzioni attribuitele dall'articolo 267 TFUE, deve estrarre dal complesso degli elementi forniti dal giudice nazionale, in particolare dalla motivazione della decisione di rinvio, gli elementi di diritto dell'Unione che richiedono un'interpretazione tenuto conto dell'oggetto della controversia (v., in particolare, sentenza dell'11 marzo 2010, Attanasio Group, C-384/08, Racc. pag. I-2055, punto 18 e la giurisprudenza ivi citata). In tale ottica è compito della Corte riformulare, se necessario, le questioni sottoposte (v., in particolare, sentenze Attanasio Group, cit., punto 19; del 14 ottobre 2010, Fuß, C-243/09, Racc. pag. I-9849, punto 39 e la giurisprudenza ivi citata, nonché del 4 ottobre 2012, Byankov, C-249/11, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 57 e la giurisprudenza ivi citata).
- 29 Conformemente a tale giurisprudenza, si può ritenere che, sebbene per il suo tenore testuale la questione deferita sembri perseguire un'applicazione diretta del diritto dell'Unione alle controversie principali, il giudice del rinvio chieda, in realtà, un'interpretazione di tale diritto ai fini della presente controversia.
- 30 Ciò considerato, occorre comprendere la questione posta come diretta, in sostanza, a sapere se l'articolo 49 TFUE ovvero le norme dell'Unione in materia di concorrenza debbano essere interpretati nel senso che ostano a disposizioni come quelle oggetto dei procedimenti principali, le quali impongono per l'attività di noleggio con conducente gli obblighi dettagliati esposti in detta questione.

- 31 Al riguardo, per quanto attiene, in primo luogo, alle norme dell'Unione in materia di concorrenza, risulta da costante giurisprudenza della Corte che l'esigenza di giungere ad un'interpretazione del diritto dell'Unione che sia utile per il giudice nazionale impone che quest'ultimo definisca l'ambito di fatto e di diritto in cui s'inseriscono le questioni sollevate o che esso spieghi almeno le ipotesi di fatto su cui tali questioni sono fondate. Tali condizioni valgono in modo del tutto particolare nel settore della concorrenza, caratterizzato da situazioni di fatto e di diritto complesse (v., in particolare, sentenze *Attanasio Group*, cit., punto 32 e la giurisprudenza ivi citata, nonché del 10 maggio 2012, *Duomo Gpa e a.*, da C-357/10 a C-359/10, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 22).
- 32 Orbene, nella fattispecie, le decisioni di rinvio non forniscono alla Corte gli elementi di fatto e di diritto che le consentirebbero di determinare le condizioni in cui normative come quelle in discussione nei procedimenti principali sarebbero riconducibili alle disposizioni del diritto dell'Unione relative alla concorrenza. In particolare, dette decisioni non forniscono alcuna spiegazione del nesso che stabiliscono tra tali disposizioni e i procedimenti principali ovvero l'oggetto di detti procedimenti.
- 33 Ciò considerato, nella parte in cui chiede un'interpretazione delle disposizioni del diritto dell'Unione in materia di concorrenza, la questione deferita deve essere dichiarata irricevibile (v. per analogia, in particolare, sentenze *Duomo Gpa e a.*, cit., punto 24, e, in data odierna, *Airport Shuttle Express e a.*, C-162/12 e C-163/12, non ancora pubblicata nella Raccolta, punti da 37 a 42).
- 34 Per quanto attiene, in secondo luogo, all'articolo 49 TFUE, è pacifico che tutti gli elementi dei procedimenti principali sono collocati all'interno di un solo Stato membro. In tali circostanze, occorre che la Corte verifichi la propria competenza nelle presenti cause a pronunciarsi su detta disposizione (v. per analogia, in particolare, sentenze del 31 gennaio 2008, *Centro Europa 7*, C-380/05, Racc. pag. I-349, punto 64; del 22 dicembre 2010, *Omalet*, C-245/09, Racc. pag. I-13771, punti 9 e 10, nonché *Duomo Gpa e a.*, cit., punto 25).
- 35 Infatti, disposizioni come quelle oggetto dei procedimenti principali, le quali, secondo il loro tenore letterale, sono applicabili indistintamente agli operatori stabiliti sul territorio della Repubblica italiana e agli operatori stabiliti negli altri Stati membri, possono, di norma, essere ricondotte alle disposizioni relative alle libertà fondamentali garantite dal Trattato FUE solo in quanto si applichino a situazioni che hanno un collegamento con gli scambi fra Stati membri (v. in tal senso, in particolare, sentenze del 7 maggio 1997, *Pistre e a.*, da C-321/94 a C-324/94, Racc. pag. I-2343, punto 45; del 5 dicembre 2000, *Guimont*, C-448/98, Racc. pag. I-10663, punto 21, nonché *Duomo Gpa e a.*, cit., punto 26 e la giurisprudenza ivi citata).
- 36 Riguardo, più in particolare, all'articolo 49 TFUE, risulta dalla giurisprudenza della Corte che tale disposizione non può essere applicata ad attività le quali non presentino nessun elemento di collegamento con una qualsivoglia situazione prevista dal diritto dell'Unione ed i cui elementi rilevanti rimangano confinati, nel loro insieme, all'interno di un unico Stato membro (v. in tal senso, in particolare, sentenze dell'8 dicembre 1987, *Gauchard*, 20/87, Racc. pag. 4879, punto 12; del 20 aprile 1988, *Bekaert*, 204/87, Racc. pag. 2029, punto 12; del 1° aprile 2008, *Governo della Comunità francese e Governo vallone*, C-212/06, Racc. pag. I-1683, punto 33, nonché del 21 giugno 2012, *Susisalo e a.*, C-84/11, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 18 e la giurisprudenza ivi citata).

- 37 Nello caso di specie, poiché le controversie principali presentano carattere locale e i fatti che ne sono oggetto sono tutti circoscritti al territorio di un unico Stato membro, gli effetti transfrontalieri delle normative oggetto dei procedimenti principali non possono essere presunti. Orbene, nulla nelle decisioni di rinvio denota che le controversie principali presentino un qualsivoglia interesse transfrontaliero o un collegamento con una delle situazioni previste dal diritto dell'Unione. In particolare, il giudice del rinvio non ha spiegato come le disposizioni controverse nei procedimenti principali possano ostacolare l'esercizio, da parte di operatori cittadini di Stati membri diversi dalla Repubblica italiana, della libertà di stabilimento sancita dall'articolo 49 TFUE.
- 38 Certo, come risulta dalla giurisprudenza susseguente alla citata sentenza Guimont, una risposta a questioni vertenti sulle libertà fondamentali del diritto dell'Unione potrebbe essere comunque utile al giudice del rinvio anche in una situazione puramente interna, segnatamente nell'ipotesi in cui il diritto nazionale gli imponesse di riconoscere ad un cittadino nazionale gli stessi diritti di cui, nella stessa situazione, il cittadino di un altro Stato membro beneficerebbe in forza del diritto dell'Unione (v., in particolare, sentenze del 1° luglio 2010, Sbarigia, C-393/08, Racc. pag. I-6333, punto 23, nonché Susisalo e a., cit., punto 20 e la giurisprudenza ivi citata).
- 39 Nella fattispecie, l'ipotesi evocata nella giurisprudenza citata al punto precedente concerne, nel contesto dei procedimenti principali, i diritti che un cittadino di uno Stato membro diverso dalla Repubblica italiana potrebbe trarre dal diritto dell'Unione se si trovasse nella medesima situazione dei ricorrenti nei procedimenti principali.
- 40 Orbene, dinanzi al giudice del rinvio i ricorrenti principali sembrano voler conseguire l'accesso, a condizioni diverse da quelle loro attualmente imposte, o addirittura senza alcuna condizione, al territorio di Roma Capitale, in particolare alle sue ZTL, per esercitarvi l'attività di noleggio con conducente. Risulta nondimeno dalle decisioni di rinvio che un siffatto accesso non servirebbe per esercitare tale attività in modo stabile e continuato a partire da detto territorio e in forza di specifica autorizzazione, bensì per esercitarla in modo occasionale e a partire da altri territori, in forza di autorizzazioni rilasciate da altri comuni, senza però dover rispettare tutte le condizioni previste da queste ultime.
- 41 Pertanto, diversamente che nelle circostanze all'origine di sentenze come le sentenze Attanasio Group, citata, nonché del 1° giugno 2010, Blanco Pérez e Chao Gómez (C-570/07 e C-571/07, Racc. pag. I-4629), o del 26 settembre 2013, Ottica New Line (C-539/11, non ancora pubblicata nella Raccolta), la situazione che ha dato luogo ai ricorsi principali è riconducibile non alla libertà di stabilimento bensì, prima facie, alla libera prestazione di servizi.
- 42 Tuttavia, in forza dell'articolo 58 TFUE, in materia di trasporti, la libera prestazione di servizi è disciplinata non dall'articolo 56 TFUE, bensì dal titolo VI della terza parte del Trattato FUE, che concerne la politica comune dei trasporti (v. sentenza del 22 dicembre 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, causa C-338/09, Racc. pag. I-13927, punti 29 e 30). Inoltre, come rammenta il giudice del rinvio, in sostanza, le attività di noleggio con conducente come quelle dei procedimenti principali non rientrano nell'ambito di applicazione delle disposizioni adottate, sul fondamento dell'articolo 91, paragrafo 1, TFUE, ai fini della liberalizzazione dei servizi di trasporto.
- 43 Ne consegue che, alla luce delle circostanze specifiche delle controversie principali, un'eventuale interpretazione dell'articolo 49 TFUE non presenterebbe alcun nesso con la realtà o con l'oggetto delle medesime controversie (v., per analogia, sentenza Sbarigia, cit., punti 23, 24, 27 e 28). Orbene, è giurisprudenza costante della Corte che in un caso del

genere essa non è competente a rispondere a una questione pregiudiziale (v. in tal senso, in particolare, sentenze del 15 dicembre 1995, *Bosman*, C-415/93, Racc. pag. I-4921, punto 61; del 1° ottobre 2009, *Woningstichting Sint Servatius*, C-567/07, Racc. pag. I-9021, punto 43; *Omalet*, cit., punto 11, e del 7 giugno 2012, *Vinkov*, C-27/11, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 44).

- 44 Tutto ciò considerato, la Corte non è competente a rispondere alle presenti domande di pronuncia pregiudiziale, proposte dal Tribunale amministrativo regionale per il Lazio, nella parte in cui vertono sull'interpretazione dell'articolo 49 TFUE. Nella parte in cui vertono sull'interpretazione di altre disposizioni del diritto dell'Unione, tali domande devono essere dichiarate irricevibili.

Sulle spese

- 45 Nei confronti delle parti dei procedimenti principali le presenti cause costituiscono un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara:

La Corte di giustizia dell'Unione europea non è competente a rispondere alle domande di pronuncia pregiudiziale proposte dal Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italia) con sentenze non definitive del 20 giugno 2012, nelle cause riunite C-419/12 e C-420/12, nella parte in cui vertono sull'interpretazione dell'articolo 49 TFUE. Nella parte in cui vertono sull'interpretazione di altre disposizioni del diritto dell'Unione, tali domande sono irricevibili.

Firme

