

AUTORITA' AMMINISTRATIVE INDIPENDENTI - TRASPORTI: T.A.R. Lazio -Roma, Sezione Terza, Sentenza 17 luglio 2025, n. 14132.

1. Autorità amministrative indipendenti – Autorità di regolazione dei trasporti – Parere in materia di provvedimenti regionali e comunali riguardanti il servizio taxi – Natura – Non vincolante -Ragioni.

2. Autorità amministrative indipendenti – Autorità di regolazione dei trasporti –Legittimazione ad impugnare i provvedimenti regionali e comunali riguardanti il servizio taxi – Vizio di incompetenza – Deducibilità -Ragioni.

1. I pareri resi dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito (con modificazioni) dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, in materia di provvedimenti regionali e comunali riguardanti il servizio taxi, ancorché obbligatori non hanno natura vincolante. (1).

In motivazione, la sezione ha precisato che il parere espresso dall'ART esprime la valutazione dell'Autorità quanto all'applicazione, nel caso concreto, dei criteri generali previsti dalla legge, ma non potrebbe mai assumere ex se portata vincolante, in quanto in caso contrario si porrebbe al riconoscimento in capo all'Autorità un vero e proprio ruolo di amministrazione attiva nella materia, in contrasto anche con i chiarimenti della giurisprudenza costituzionale secondo cui, in materia di tariffe, canoni e pedaggi la legge attribuisce all'Autorità il compito di stabilire solo i criteri, mentre resta impregiudicata in capo ai soggetti competenti la determinazione in concreto dei corrispettivi per i servizi erogati (sentenza n. 41/2013). Pertanto, allorché intenda impugnare gli atti adottati dai Comuni e dalle Regioni ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. n. 201/2011, l'Autorità è onerata di individuare gli specifici profili di violazione di legge e/o eccesso di potere da cui tali atti siano affetti, senza che possa ritenersi sufficiente il mero richiamo alla mancata conformazione a un parere reso ai sensi della norma richiamata.

2. L'art. 37, comma 2, lett. n), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito (con modificazioni) dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, riferito alla legittimazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti di impugnare innanzi il tribunale amministrativo regionale per il Lazio gli atti adottati, ai sensi della precedente lett. m), dalle regioni e dai comuni, deve essere interpretato nel senso che in relazione ai provvedimenti impugnati l'Autorità può far valere anche il vizio di incompetenza. (2).

In motivazione, la sezione ha precisato che l'ambito delle funzioni riconosciute all'Autorità è definito in funzione (anche) delle attribuzioni dei soggetti pubblici chiamati a svolgere, nelle materie oggetto di intervento, funzioni di amministrazioni attive. Pertanto, se non fosse consentito all'Autorità di far valere in giudizio il vizio di incompetenza ne risulterebbero pregiudicate le stesse attribuzioni dell'Autorità, nella misura in cui l'eventuale azione di soggetti privi di competenza si presterebbe all'aggravamento delle funzioni di regolazione e di vigilanza di cui essa è titolare. Inoltre, il vizio di incompetenza implica in ogni caso, e a prescindere dal merito dell'azione amministrativa, una radicale alterazione dell'esercizio della funzione pubblica, ivi inclusa quella di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), d.l. n. 201/2011, sicché tale specifico vizio è senz'altro riconducibile all'ambito materiale indicato dalla norma.

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

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

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 2 luglio 2025 il dott. Marco Savi e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

1. In data 12 gennaio 2021 il Comune di Genova ha trasmesso all'Autorità una richiesta di parere preventivo ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con riferimento allo schema di delibera di Giunta avente ad oggetto *“Adeguamento tariffario ed istituzione di nuove tariffe fisse per il servizio taxi”*.

2. A seguito delle successive interlocuzioni, in data 4 novembre 2021 l'Autorità, nell'esercizio della propria funzione di verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti, ha reso al Comune il parere n. 18/2021, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lett. m), del D.L. n. 201/2011, formulando prescrizioni e raccomandazioni riguardanti la struttura tariffaria e la corretta e trasparente pubblicizzazione delle tariffe. In particolare:

- con riguardo alle tariffe predeterminate per corse dirette senza fermate, l'ART ha evidenziato come *“l'articolazione proposta delle tariffe fisse risulti di non immediata comprensione, a causa del vincolo di minimo tre passeggeri e della progressività per persona (in riferimento alle tariffe fisse da Stazione Brignole a Stazione Principe) e della presenza di supplementi anche in tali tariffe predeterminate (sia nella citata tariffa fra stazioni, sia in quella da/per aeroporto)”*, rilevando altresì come *“la tariffa fissa da/per aeroporto, se comparata con quella tassametrica (in particolare se calcolata per 1 persona) risulti praticamente immutata o addirittura non conveniente per l'utente”*, ritendendo pertanto *“necessario che il Comune provveda alla revisione di tutte le tariffe fisse, verificandone innanzitutto la convenienza per l'utente rispetto alla tariffa tassametrica (a titolo esemplificativo, almeno 5-10% inferiore), e massimizzandone la chiarezza rendendole omnicomprensive e riconsiderando il vincolo minimo di 3 passeggeri che risulta non ragionevole”*;
- con riferimento alle modalità comunicative per l'utenza del sistema tariffario, l'ART ha rilevato che il tariffario completo proposto dal Comune *“appare di non immediata comprensibilità, a causa della intrinseca complessità del quadro tariffario e della conseguente difficoltà grafica di presentare in modo chiaro e sintetico tale quadro. Oltre alle diverse pagine (3-4) presentate dal Comune per il riassunto delle tariffe, sono infatti necessarie anche almeno due mappe (una per le tariffe fisse da/per aeroporto verso/da centro città, una per le tariffe “al volo” in zona “City”) per permettere all'utente di comprendere il quadro globale”*. L'Autorità ha, pertanto, invitato *“il Comune a produrre un*

“tariffario”, inteso come strumento chiaro, sintetico, esaustivo che permetta all’utente medio la comprensione del quadro tariffario in tutte le sue articolazioni. Tale documento sintetico ed esaustivo deve essere esposto non solo sulle autovetture taxi, ma anche, a titolo esemplificativo, sul sito web istituzionale del Comune in un’area dedicata attualmente non reperibile, negli hub trasportistici e nei punti di maggior frequentazione turistica”.

3. Il Comune ha, quindi, adottato la delibera impugnata, senza tuttavia recepire le predette prescrizioni.

4. Osserva ART che la legge quadro in materia di autoservizi pubblici non di linea, legge n. 21/1992, fissa i principi in materia e demanda a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente alla gestione del servizio. Ai sensi di detta legge i Comuni, con propri regolamenti, individuano – tra l’altro – i criteri per la determinazione delle tariffe.

5. La predetta disciplina deve essere letta in combinato disposto con l’art. 37, comma 2, lettera m) del d.l. 201/2011, che delega a comuni e regioni l’adeguamento del servizio e all’Autorità di regolazione dei trasporti la verifica che i citati principi di “adeguamento” del servizio siano rispettati. Quest’ultima, infatti, non solo rilascia pareri sulle modifiche alla disciplina da parte degli enti territoriali, ma può anche, ai sensi della lettera n) del medesimo comma 2, adire il TAR Lazio in caso di mancata conformazione del Comune ai principi di adeguamento del servizio.

6. Ciò premesso, con il presente ricorso l’Autorità deduce *“Violazione e falsa applicazione dell’art. 37, comma 2, lett. m) del decreto-legge 201/2011 – violazione e falsa applicazione dell’art. 6 del decreto-legge n. 225/2006 - violazione del parere n. 18/2021 dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti – eccesso di potere”*. In riferimento alle inottemperanze evidenziate, sarebbero integrati i presupposti per adire il TAR del Lazio, ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera n), del D.L. n. 201/2011. In particolare:

a) quanto alla determinazione di una tariffa fissa con fissazione di un numero minimo di tre passeggeri, essa non sarebbe conforme ai criteri di ragionevolezza e proporzionalità di cui all’articolo 37, comma 2, lettera m), del D.L. n. 201/2011 nella misura in cui, come rappresentato nel parere dell’Autorità n. 18/2021, introduce un sistema tariffario discriminatorio, rispetto alla comparazione con la tariffa tassametrica per la medesima tratta, nei confronti degli utenti che viaggiano singolarmente o in coppia, comprimendone il relativo diritto alla mobilità;

b) quanto alla pubblicizzazione del tariffario, quale strumento chiaro, sintetico ed esaustivo, il provvedimento non sarebbe conforme ai principi di correttezza e trasparenza di cui all’articolo 37, comma 2, lettera m), paragrafo 3), del D.L. n. 201/2011, nella misura in cui si provvede a darne conoscenza all’utenza esclusivamente all’interno del veicolo e in una pagina dedicata del sito web del Comune di Genova, senza prevedere altre forme di pubblicizzazione, seppur indicate nel parere

n. 18/2021, maggiormente idonee ad assicurare la corretta e trasparente pubblicizzazione delle tariffe agli utenti.

7. Con motivi aggiunti notificati e depositati il 27.1.2025, l'ART ha rilevato, in primo luogo, che con delibera del Consiglio comunale n. 17 del 5 aprile 2022 il Comune ha proceduto all'adozione del nuovo Regolamento per il servizio taxi, il quale contiene previsioni, in punto di pubblicizzazione delle tariffe, per effetto delle quali deve ritenersi cessata la materia del contendere quanto al suddetto profilo. L'ART ha, tuttavia, impugnato la determinazione dirigenziale n. 7281 del 28.11.2024, articolando due ordini di censure.

8. Con il primo motivo aggiunto si deduce "*Incompetenza*". Il provvedimento impugnato sarebbe illegittimo in quanto la competenza alla determinazione delle tariffe del servizio taxi andrebbe individuata in capo alla Giunta comunale, essendo preclusa la relativa adozione con determinazione dirigenziale.

9. Con il secondo motivo aggiunto si deduce "*Violazione e falsa applicazione delle Linee Guida ART*". Il provvedimento sarebbe anche illegittimo in quanto non si conformerebbe alle Linee guida approvate dall'Autorità, che costituiscono atto di declinazione dei principi elencati dal legislatore con l'art. 37, comma 2, lettera m) del d.l. 201/2011, e rappresentano conseguentemente la base per il rilascio dei pareri di competenza dell'Autorità. Il Comune, per discostarsi dalle indicazioni dell'Autorità che discendono dalle Linee Guida, avrebbe dovuto dimostrare l'irragionevolezza delle assunzioni dell'Autorità e l'opinabilità della regola tecnica. Tuttavia, nulla sarebbe stato fatto dal momento che il Comune avrebbe semplicemente omissso di adempiere alle prescrizioni fornite dall'Autorità che sono il precipitato delle menzionate Linee Guida.

10. Si è costituito il Comune di Genova, eccependo preliminarmente l'inammissibilità del ricorso per mancata notifica ad almeno un controinteressato, che sarebbe da individuarsi in una delle organizzazioni sindacali di categoria che hanno partecipato ai lavori della Commissione prevista dall'art. 10 del Regolamento taxi, nonché l'inammissibilità della censura di incompetenza formulata nei motivi aggiunti, in quanto l'Autorità avrebbe legittimazione esclusivamente in relazione alle questioni di merito della disciplina, e concludendo, comunque, per il rigetto del ricorso.

11. In data 11.6.2025 l'ART ha presentato memorie di replica.

12. All'udienza pubblica del 2.7.2025 la causa è stata trattenuta in decisione.

DIRITTO

13. Va preliminarmente rigettata l'eccezione di inammissibilità dell'impugnativa sollevata dal Comune di Genova in relazione all'asserita omissione della notifica del ricorso a soggetti controinteressati.

14. Nel caso di specie, infatti, l'oggetto del giudizio è costituito da atti amministrativi generali, caratterizzati dall'essere rivolti a una pluralità indistinta di destinatari e in relazione ai quali, secondo una giurisprudenza consolidata, non sono configurabili posizioni di controinteresse in sede di impugnazione, per l'assenza di soggetti che ricavano un beneficio diretto dai medesimi (cfr. TAR Sardegna, I, 27.12.2024, n. 946; Cons. Stato, V, 15.3.2022, n. 1807). La qualifica di controinteressato deve infatti riconoscersi solo a chi, dal provvedimento stesso, riceva un vantaggio diretto e immediato, cioè un positivo ampliamento della propria sfera giuridica, e non invece in capo a chi subisca conseguenze soltanto indirette o riflesse (Cons. Stato, IV, 20.8.2024, n. 7173; id., VI, 2.1.2024, n. 16; id., V, 14.1.2022, n. 256).

15. Ciò premesso, va anzitutto dichiarata cessata la materia del contendere in ordine alla censura, contenuta nel ricorso introduttivo, relativa alla pubblicità delle tariffe. Come rilevato dalla parte ricorrente, infatti, il nuovo Regolamento per il servizio taxi contiene, in materia, in linea con quanto indicato dall'Autorità con il Parere n. 18/2021.

16. In relazione all'ulteriore censura formulata con il ricorso introduttivo, occorre evidenziare che la successiva adozione della determina dirigenziale n. 7281/2024 non ne comporta l'improcedibilità. La predetta determina, infatti, si è limitata ad aggiornare le seguenti tariffe:

- tariffa per km percorso da 0 a 6° km;
- tariffa per km percorso oltre il 6° km;
- tariffa per ogni km percorso extraurbano;
- tariffa per ogni km percorso extraurbano oltre il 40°km;
- tariffa oraria temporale.

Per il resto, essa si è limitata a riepilogare il quadro tariffario vigente, che rimane pertanto ancorato quanto ai relativi presupposti di legittimità ai rispettivi atti istitutivi, da individuare, per le tariffe non oggetto di modifica, nella delibera della Giunta comunale n. 300/2021.

17. Prima di affrontare il merito della questione è, tuttavia, necessario soffermarsi sulla natura delle attribuzioni dell'ART e sui limiti in cui è configurabile un valore precettivo ai pareri adottati ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. n. 201/2011.

18. Al riguardo, va subito precisato che il Collegio non ritiene di poter accedere alla ricostruzione dell'Autorità secondo cui i pareri in questione sarebbero vincolanti, laddove la vincolatività sarebbe lampante proprio facendo riferimento al potere di ricorrere contro gli atti difformi adottati dalle amministrazioni comunali.

19. L'argomento, in tutta evidenza, prova troppo, non essendovi alcun collegamento, sul piano logico-giuridico, tra la natura (vincolante o meno) del parere e il potere di impugnare in giudizio provvedimenti adottati in violazione di legge o eccesso di potere. D'altra parte, non è neppure vero,

secondo la tesi sostenuta dall'Autorità, che se i pareri non fossero ritenuti vincolanti non vi sarebbe un parametro di riferimento per il relativo sindacato di legittimità, posto che il suddetto parametro è integrato dai criteri di cui all'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. n. 201/2011.

20. Il parere espresso dall'ART, semplicemente, esprime la valutazione dell'Autorità quanto all'applicazione, nel caso concreto, dei criteri generali previsti dalla legge, ma non potrebbe mai assumere *ex se* portata vincolante: a ritenere il contrario bisognerebbe riconoscere all'Autorità un vero e proprio ruolo di amministrazione attiva nella materia che, tuttavia, non è in alcun modo previsto dalla normativa. Come, infatti, rilevato dalla giurisprudenza costituzionale (cfr. sent. n. 41/2013), in materia di tariffe, canoni e pedaggi la legge attribuisce all'Autorità il compito di stabilire solo i criteri, mentre resta impregiudicata in capo ai soggetti competenti la determinazione in concreto dei corrispettivi per i servizi erogati.

21. Consegua da quanto sopra che l'Autorità, allorquando intenda impugnare gli atti adottati dai Comuni e dalle Regioni ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m), del d.l. n. 201/2011, è onerata di individuare gli specifici profili di violazione di legge e/o eccesso di potere da cui tali atti siano affetti, senza che possa ritenersi sufficiente il mero richiamo alla mancata conformazione a un parere reso ai sensi della norma richiamata.

22. Ciò detto, con il ricorso introduttivo l'Autorità ha dedotto:

- la violazione e falsa applicazione dell'art. 37, comma 2, lett. m) del decreto-legge 201/2011;
- la violazione e falsa applicazione dell'art. 6 del d.l. n. 223/2006;
- la violazione del parere n. 18/2021;
- l'eccesso di potere.

Tali censure sono state sviluppate nei termini che seguono: *“Quanto alla determinazione di una tariffa fissa con fissazione di un numero minimo di tre passeggeri, è opportuno evidenziare come la stessa non appaia conforme ai criteri di ragionevolezza e proporzionalità di cui all'articolo 37, comma 2, lettera m), del D.L. n. 201/2011 nella misura in cui, come già rappresentato nel parere dell'Autorità n. 18/2021, introduce un sistema tariffario discriminatorio, rispetto alla comparazione con la tariffa tassametrica per la medesima tratta, nei confronti degli utenti che viaggiano singolarmente o in coppia, comprimendone il relativo diritto alla mobilità”*.

23. Dalla complessiva documentazione prodotta in atti, tuttavia, l'addotta irragionevolezza non emerge. Nel parere dell'ART il rilievo è riferito specificamente alle tariffe fisse da Stazione Brignole a Stazione Principe. Dalle simulazioni effettuate dal Comune (cfr. doc. 4 della produzione documentale di parte ricorrente), per la predetta corsa la tariffa tassametrica, in condizioni di traffico regolari ed esclusi i supplementi, è di euro 10,40 (importo corrispondente a tariffe che, sulla base

delle considerazioni svolte dall'ART a pag. 5 del parere, vanno ritenute corrispondenti ai criteri di cui all'art. 37 del d.l. n. 201/2011).

24. Orbene, l'applicazione della tariffa fissa di euro 4,00 a prescindere dal numero di persone determinerebbe, all'evidenza, in caso di servizio reso nei confronti di un solo cliente, il pagamento di un corrispettivo inferiore alla metà di quello calcolato con il tassametro in condizioni normali e, quindi, di un importo idoneo a comprimere irragionevolmente i margini di profitto. Anche ove la tariffa venisse applicata a due persone, l'importo complessivamente dovuto (8,00 euro) sarebbe inferiore di quasi il 25% rispetto a quello ottenuto mediante la tariffa tassametrica media.

25. Applicata a un numero minimo di 3 passeggeri, invece, la tariffa fissa determina un corrispettivo superiore di 2,00 euro rispetto a quello del solo percorso, ma leggermente inferiore alla tariffa tassametrica in presenza di supplementi bagagli (verosimilmente presenti considerato il tipo di percorso).

26. Da quanto sopra esposto non emerge, pertanto, una manifesta irragionevolezza nella suesposta articolazione della tariffa, i cui margini di opinabilità non eccedono l'ambito delle valutazioni riservate dell'Amministrazione.

27. Sotto il suindicato profilo il ricorso introduttivo va, pertanto, rigettato.

28. Passando ai motivi aggiunti, occorre preliminarmente scrutinare la censura di incompetenza, in relazione alla quale il Comune ha eccepito la carenza di legittimazione attiva dell'Autorità, il cui perimetro di azione in giudizio andrebbe circoscritto al merito della disciplina di cui all'art. 37, co. 2, lett. m), d.l. n. 201/2011.

29. Reputa il Collegio che l'eccezione non sia fondata.

30. Al riguardo, mette conto rilevare, in primo luogo, che l'intervento dell'ART nella materia oggetto di causa si colloca nel contesto dell'esercizio di funzioni amministrative svolte dai Comuni e dalle Regioni "*nell'ambito delle proprie competenze*" (così, testualmente, la richiamata lett. m)). La medesima Autorità è, inoltre, titolata a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione, "*da parte dei soggetti competenti*", delle tariffe (così il comma 2, lett. b), dell'art. 37).

31. L'ambito delle funzioni dell'Autorità è, pertanto, definito in funzione (anche) delle attribuzioni dei soggetti pubblici chiamati a svolgere, nelle materie oggetto di intervento, funzioni di amministrazioni attive. Anche a prescindere dall'interpretazione che volesse darsi alla formulazione dell'art. 37, co. 2, lett. n), d.l. n. 201/2011, che attribuisce all'ART la legittimazione a ricorrere "*con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m)*", se non fosse consentito all'Autorità di far valere in giudizio il vizio di incompetenza ne risulterebbero pregiudicate le stesse attribuzioni dell'Autorità,

nella misura in cui l'eventuale azione di soggetti privi di competenza si presterebbe all'aggiramento delle funzioni di regolazione e di vigilanza di cui essa è titolare.

32. Occorre altresì aggiungere che il vizio di incompetenza implica in ogni caso, e a prescindere dal merito dell'azione amministrativa, una radicale alterazione dell'esercizio della funzione pubblica, ivi inclusa quella di cui all'art. 37, co. 2, lett. m), d.l. n. 201/2011, sicché tale specifico vizio è senz'altro riconducibile all'ambito materiale indicato dalla predetta norma.

33. Ciò rilevato, la censura è fondata.

34. Ai sensi dell'art. 27, co. 2, del regolamento per il servizio pubblico con autovettura da piazza, infatti, *“Le tariffe unitarie di riferimento, gli eventuali supplementi, nonché le condizioni di trasporto non indicati a tassametro sono approvate dalla Giunta Comunale su proposta o parere della Commissione di cui all'art. 10”*, sicché è pacifico che la relativa competenza sia radicata in capo alla Giunta e non al dirigente del servizio. Né a diversa conclusione potrebbe pervenirsi sostenendo che nel caso di specie sarebbe stato operato un mero adeguamento all'indice ISTAT, posto che la relativa determinazione, non conseguente ad alcun automatismo previsto dalla normativa, presuppone pur sempre la valutazione da parte dell'organo individuato come competente.

35. In accoglimento del primo motivo aggiunto, la determina dirigenziale n. 7281 del 28 novembre 2024 va pertanto annullata, con assorbimento delle ulteriori censure, in quanto *“in tutte le situazioni di incompetenza, carenza di proposta o parere obbligatorio, si versa nella situazione in cui il potere amministrativo non è stato ancora esercitato, sicché il giudice non può fare altro che rilevare, se assodato, il relativo vizio e assorbire tutte le altre censure, non potendo dettare le regole dell'azione amministrativa nei confronti di un organo che non ha ancora esercitato il suo munus”* (Ad. Plen. n. 5/2015).

36. In conclusione, in relazione al ricorso introduttivo va dichiarata cessata la materia del contendere in ordine alla censura relativa alla pubblicità delle tariffe, dovendosi respingere le restanti censure, mentre i motivi aggiunti vanno accolti, con conseguente annullamento della determina dirigenziale n. 7281 del 28 novembre 2024.

37. L'esito del giudizio giustifica l'integrale compensazione delle spese di lite tra le parti.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione Terza), definitivamente pronunciando sul ricorso e sui motivi aggiunti, come in epigrafe proposti, così provvede:

- dichiara cessata la materia del contendere in ordine alla censura relativa alla pubblicità delle tariffe sollevata nel ricorso introduttivo;
- respinge, per il resto, il ricorso introduttivo;

- accoglie il ricorso per motivi aggiunti nei sensi di cui in motivazione e, per l'effetto, annulla la determina n. 7281/2024.

Spese compensate.

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

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 2 luglio 2025 con l'intervento dei magistrati:

Elena Stanizzi, Presidente

Luca Biffaro, Referendario

Marco Savi, Referendario, Estensore