



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 Seconda)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 1487 del 2020, proposto da Roma Capitale, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'avvocato Rosalda Rocchi, con domicilio digitale come in atti e domicilio eletto in Roma, via del Tempio di Giove 21;

contro

Regione Lazio, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'avvocato Fiammetta Fusco, con domicilio digitale come in atti;

nei confronti

Big Bus Tours Rome S.r.l., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dagli avvocati Antonino Galletti, Riccardo Luponio, con domicilio digitale come in atti e domicilio eletto in Roma, P.le Don Giovanni Minzoni 9;
Cityroma S.r.l., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'avvocato Manuela Veronelli, con domicilio digitale come in atti;
Carrani Bus S.r.l., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa

dall'avvocato Antonio Pazzaglia, con domicilio digitale come in atti e domicilio eletto in Roma, largo Amilcare Ponchielli, 6; City Sightseeing Roma S.r.l., Roma Sightseeing Open S.r.l., City Sightseeing Italy S.r.l., in persona dei rispettivi legali rappresentanti *pro tempore*, rappresentate e difese dagli avvocati Aldo Basile, Elenia Cerchi, con domicilio digitale come in atti;

e con l'intervento di

Codacons, - Coordinamento di Associazioni per la Tutela dell'Ambiente e dei Diritti di Utenti e Consumatori, L'Associazione Articolo 32-97, in persona dei rispettivi legali rappresentanti *pro tempore*, rappresentate e difese dagli avvocati Gino Giuliano, Carlo Rienzi, con domicilio digitale come in atti e domicilio eletto in Roma, viale Giuseppe Mazzini n. 73;

per l'annullamento

- della Deliberazione della Giunta Regionale del Lazio del 10 dicembre 2019 n. 919, pubblicata sul BURL del 2.1.2020, recante “*Revoca Decisione n. 32 del 06/06/2019. Attuazione art. 84 della L.R. n. 7/2018 ultimo comma. Approvazione dei "criteri generali" su cui improntare l'azione amministrativa per il rilascio delle autorizzazioni per i servizi di linea commerciali, per i servizi di linea di gran turismo e per i servizi di linea speciali*” e, segnatamente, del § 5 (Requisiti soggettivi ed oggettivi per il rilascio delle autorizzazioni), del § 6 (Domanda per il rilascio e rinnovo dell'autorizzazione – Modalità di presentazione), del § 7 (Rilascio e rinnovo autorizzazione – Termini di validità dell'autorizzazione, termini di durata e chiusura del procedimento), del § 11 (Infrazioni e sanzioni amministrative pecuniarie), del § 12 (Sospensione, revoca e decadenza dell'autorizzazione) e del § 14 (Disposizioni transitorie e finali) nonché di tutte le altre disposizioni della medesima deliberazione conseguenti, connesse e collegate direttamente o indirettamente a quelle impugnate.

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio della Regione Lazio e di Big Bus Tours Rome S.r.l., di Cityroma S.r.l., di Carrani Bus S.r.l., di City Sightseeing Roma S.r.l. e di Roma Sightseeing Open S.r.l. e di City Sightseeing Italy S.r.l.;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 18 novembre 2020, tenutasi mediante collegamento da remoto, la dott.ssa Giovanna Vigliotti e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

1. Con il ricorso introduttivo del presente giudizio, Roma Capitale ha impugnato la Deliberazione della Giunta Regionale del Lazio del 10 dicembre 2019 n. 919 (di seguito anche “Delibera”), nella parte in cui la stessa ha stabilito i “criteri generali” cui improntare l'azione amministrativa per i servizi di linea di “Gran Turismo”.
2. L'Amministrazione Capitolina sostiene che la regolamentazione regionale introdotta dalla citata Delibera avrebbe leso la sfera di autonomia e le attribuzioni di Roma Capitale costituzionalmente garantite, impedendo a quest'ultima di esercitare le funzioni espressamente attribuitele dalla legge regionale nella specifica materia.
3. Al fine di comprendere le doglianze dell'Amministrazione ricorrente e di inquadrare la controversia, occorre preliminarmente ricostruire la disciplina del trasporto di linea Gran Turismo con specifico riguardo al territorio interessato.
4. I servizi di trasporto di Gran Turismo hanno trovato una prima regolazione nella Legge n. 1822 del 28 settembre 1939, recante la “Disciplina degli autoservizi di linea (autolinee) per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli in regime di concessione alla industria privata”, il cui art. 12, definisce i “*servizi automobilistici di gran turismo (che) hanno lo scopo di valorizzare le caratteristiche artistiche, panoramiche, storiche o altre particolari attrattive dei luoghi da essi collegati*”. Detti servizi erano esercitati sulla base di una concessione amministrativa che aveva ad

oggetto propriamente la linea, definita con riguardo alla propria finalità e non al percorso (art. 10, III co., l. 1822/39).

5. Successivamente, la normativa comunitaria, recepita dalla disciplina interna dei trasporti internazionali di linea con la Legge n. 144 dell'8 aprile 1977, introduceva per l'intero settore un regime di autorizzazione. In assenza di una formalizzazione espressa della riserva di diritto interno, ai sensi dell'art. 43 Cost., per larga parte dei servizi in questione il regime concessorio avrebbe dovuto, pertanto, essere sostituito da una disciplina autorizzatoria integrata da specifiche convenzioni in materia di obblighi di servizio pubblico.

6. Nelle more, gli artt. 84 e 85 del d.P.R. 616 del 24 luglio 1977 trasferivano le funzioni relative ai servizi di trasporto di Gran Turismo alle Regioni, rimanendo riservate allo Stato le sole linee di trasporto di Gran Turismo interregionali.

7. Per quanto di interesse in questa sede, la Regione Lazio, provvedeva a regolare il servizio suddetto con la L.R. n. 30 del 16 luglio 1998 (Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale), al cui articolo 4, comma 5 bis, definiva i servizi Gran Turismo: *“quelli che hanno lo scopo di valorizzare le caratteristiche artistiche, storico-ambientali e paesaggistiche delle località da essi collegate che si effettuano a tariffa libera”*. All'articolo 10, comma 2, della suddetta legge veniva, inoltre, stabilito che: *“Sono delegate ai comuni le seguenti funzioni: a) approvazione della rete dei servizi pubblici di gran turismo nel territorio di rispettiva competenza.”*

8. Con la successiva L.R. 16/2003, la Regione Lazio ha introdotto un regime di liberalizzazione nel settore dei servizi di Gran Turismo; in particolare all'articolo 11 viene, infatti, stabilito che: *“L'autorizzazione amministrativa per l'esercizio del servizio di gran turismo su gomma di cui all'articolo 4, comma 5 bis della l.r. 30/1998, come inserito dalla presente legge, sostituisce, a decorrere dal 1° gennaio 2004, il provvedimento di concessione previsto dall'articolo 12 della legge 20 settembre 1939, n. 1822 concernente "Disciplina degli autoservizi di linea (Autolinee per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli) in regime di concessione dell'industria privata". Entro la stessa data, i soggetti già concessionari richiedono alle competenti amministrazioni la sostituzione della concessione con il*

provvedimento di autorizzazione da rilasciarsi previa verifica del possesso dei requisiti previsti dalla normativa vigente”.

9. Successivamente, la Regione Lazio con l'art. 21 della L.R. 12/2016 e con l'articolo 84 della L.R. 7/2018, interveniva nuovamente sulla disciplina dei servizi di trasporto di Gran Turismo attraverso la modifica dell'articolo 10 della Legge 30/1998, sopprimendo le funzioni di pianificazione relative all'approvazione di una rete dei servizi di Gran Turismo e demandando ad un regolamento della Giunta Regionale la definizione dei criteri generali da applicare nell'esercizio delle funzioni deputate al rilascio delle autorizzazioni da parte degli enti locali preposti.

10. In data 2 gennaio 2020, veniva pubblicata la Delibera di Giunta Regionale n. 919/2020 del 10 dicembre 2020, oggetto della presente impugnativa, la quale, in attuazione di quanto stabilito dalla vigente formulazione dell'articolo 21 della L.R. 12/2016, provvedeva ad enucleare i criteri cui gli enti locali preposti devono conformarsi nell'esercizio delle funzioni ad essi delegate in materia di trasporto Gran Turismo.

11. Nell'ambito del quadro normativo precedente l'adozione dell'impugnata Delibera, successivamente alla generale liberalizzazione dei mercati del trasporto di linea e in assenza di una specifica disciplina regionale, Roma Capitale ha tentato negli anni di introdurre una regolamentazione delle autorizzazioni del trasporto Gran Turismo nel territorio comunale con l'obiettivo di contingentare il numero delle stesse a tutela del patrimonio artistico e culturale, in particolare del centro storico di Roma Capitale, della viabilità del centro storico medesimo e, non da ultimo, dell'ambiente in generale.

12. Nonostante le numerose pronunce giurisprudenziali di questo Tribunale e del Consiglio di Stato, che hanno riconosciuto in astratto la legittimità della finalità perseguita da Roma Capitale di contingentare le autorizzazioni del trasporto Gran Turismo attraverso l'indizione di una procedura di selezione degli operatori economici interessati all'espletamento del servizio, in concreto i predetti tentativi si sono sempre conclusi con l'annullamento degli atti regolamentari ed amministrativi a tal fine adottati.

13. Da ultimo, Roma Capitale ha adottato, in ottemperanza ad una pronuncia di questo Tribunale il Regolamento per il "*Servizio di trasporto pubblico di linea di Gran Turismo*" con Deliberazione del Commissario Straordinario con i poteri dell'Assemblea capitolina n. 18 del 31 marzo 2016.

14. Nonostante l'adozione del suddetto Regolamento, che prevedeva ancora una volta l'indizione di una procedura di gara per il rilascio delle autorizzazioni Gran Turismo, Roma Capitale ne procrastinava l'attuazione così perseverando, contrariamente alle dichiarate finalità perseguite, nel ritardare l'ingresso di nuovi operatori nel mercato dell'offerta di servizi di trasporto Gran Turismo, e consolidando, invece, le posizioni di vantaggio detenute dagli operatori già autorizzati.

15. Solo dopo oltre tre anni dall'adozione del suddetto Regolamento, in data 30 agosto 2019, la Giunta Capitolina ha adottato la Deliberazione n. 174/2019 recante "*Approvazione della rete dei servizi di linea Gran Turismo ricadente in tutto o in parte all'interno della ZTL BUS B e della ZTL BUS C, in attuazione della Deliberazione n. 18 del 31 marzo 2016 del Commissario Straordinario con i poteri dell'Assemblea Capitolina*".

16. In data 30 dicembre 2019, il Comune ha, altresì, pubblicato la Determinazione Dirigenziale n. 1391 del 30.12.2019 con la quale ha indetto la procedura selettiva per l'assegnazione delle autorizzazioni di Gran Turismo.

17. Dopo pochi giorni dalla pubblicazione della Determinazione di cui sopra, è stata pubblicata la Delibera della Giunta impugnata in questa sede che ha disciplinato, in attuazione di quanto disposto dall'articolo 21 della L.R. 12/2016, i criteri cui gli enti locali preposti devono conformarsi nell'esercizio delle funzioni ad essi delegate in materia di trasporto Gran Turismo.

18. Roma Capitale ritiene che la disciplina introdotta a livello regionale sia di un dettaglio tale da svuotare la competenza attribuita ai comuni in materia di servizi Gran Turismo nell'ambito del loro territorio, in quanto non lascerebbe un adeguato spazio di autonomia nell'esercizio della funzione di regolamentazione del settore.

19. In particolare, Roma Capitale ritiene che la disciplina regionale non consentirebbe all'Amministrazione comunale di tutelare gli interessi superiori sopra richiamati (patrimonio artistico e culturale, ambiente e viabilità) in quanto impedirebbe di contingentare il rilascio delle autorizzazioni per i servizi Gran Turismo sul proprio territorio attraverso l'espletamento di una procedura selettiva.
20. Da tale convincimento originano le doglianze di Roma Capitale, tese a denunciare una lesione delle proprie attribuzioni anche sotto il profilo della illegittimità costituzionale della normativa regionale per violazione degli articoli 114, 117, 118 della Costituzione.
21. Si sono costituite nel presente giudizio sia la Regione Lazio che le società controinteressate, individuate negli operatori attualmente autorizzati all'esercizio dell'attività di trasporto Gran Turismo nel territorio di Roma Capitale, instando per il rigetto del ricorso in quanto infondato nel merito.
22. Sono, altresì, intervenuti *ad adiuvandum* il Codacons e l'Associazione Articolo 32-97, supportando le ragioni poste a fondamento del ricorso di Roma Capitale.
23. All'udienza del 18 novembre 2020, la causa è stata trattenuta per la decisione.
24. Il ricorso è infondato per le ragioni che si illustrano nel prosieguo.
25. In via preliminare, si rileva che il settore del trasporto di linea con finalità turistiche (cd Gran Turismo) è un settore liberalizzato non già dalla disciplina legislativa regionale, e meno che mai da quella regolamentare in questa sede impugnata, bensì in virtù della legislazione statale che ha negli anni recepito la normativa comunitaria di riferimento. La disciplina regionale, pertanto, si è limitata a dare attuazione, per quanto di competenza, all'evoluzione che il settore dei servizi di trasporto diversi dal trasporto pubblico locale ha attraversato negli anni.
26. Ciò non toglie che, come ampiamente illustrato dalla stessa Amministrazione ricorrente e riconosciuto dalla Regione resistente, sia la disciplina interna che quella comunitaria ammettono deroghe, sussistendone specifici presupposti, alla indiscriminata apertura dei mercati alla libera concorrenza.

27. Il Collegio non ritiene di condividere la prospettazione della ricorrente secondo cui la Delibera impugnata impedirebbe a Roma Capitale, o ad altra amministrazione locale, di esercitare le funzioni attribuite dalla legge regionale nella suddetta materia in quanto nessuna disposizione sopprime la competenza dei comuni a rilasciare le autorizzazioni per i servizi Gran Turismo nel territorio comunale, né vieta alle amministrazioni locali di regolamentare i suddetti servizi con specifico riferimento al territorio e alle sue peculiarità, nel rispetto della normativa comunitaria, nazionale e regionale.

28. Nel preambolo della Delibera viene, infatti, espressamente detto che: *“le modifiche introdotte non vanno comunque ad alterare l’impianto generale della Legge circa le competenze della Regione e degli Enti Locali (Province e Comuni) relativamente alle funzioni amministrative agli stessi attribuite e/o delegate con la L.R. n. 30/98 poi confermate con la L.R. n. 14/99”*. E nel paragrafo 4 punto 3. si legge: *“È di competenza dei Comuni l’attività amministrativa inerente il rilascio di autorizzazione all’esercizio di servizi di linea commerciali e/o di gran turismo e/o di linee speciali che si sviluppino all’interno del territorio dello stesso Comune, oltre alle linee che partendo dal territorio del Comune medesimo siano dirette verso i centri di servizio, i poli culturali, archeologici e ambientali ovvero i poli produttivi, ubicati nel territorio di altro Comune (Comune limitrofo), nel qual caso, nell’ambito della procedura seguita, rimane comunque necessario coinvolgere anche i Comuni attraversati, al fine di raggiungere una preventiva intesa ovvero ottenere il relativo nulla osta per la sicurezza della linea ai sensi dell’art. 5 del D.P.R. 753/1980.”*

29. Così come, nel successivo paragrafo 5.1 viene espressamente riconosciuto che: *“I servizi di linea commerciali, di gran turismo e speciali di cui all’art. 4 della L.R. n. 30/98 sono soggetti e disciplinati dalla normativa comunitaria, nazionale e regionale di riferimento, nonché dalle norme regolamentari delle Amministrazioni autorizzanti il servizio e da ogni norma regolamentare e/o contrattuale del settore”*.

30. Al paragrafo 14, viene ulteriormente riconosciuto il potere delle amministrazioni locali di regolare i servizi oggetto della Delibera attraverso l’approvazione di propri regolamenti ovvero l’adeguamento di quelli esistenti tenuto conto della nuova disciplina regionale

introdotta. I criteri previsti dalla Delibera dovranno essere applicati in via diretta dalle amministrazioni esclusivamente nelle more dell'adeguamento regolamentare richiesto al fine di evitare vuoti di disciplina che potrebbero danneggiare le dinamiche concorrenziali dei mercati di riferimento, come in concreto avvenuto negli anni passati proprio nell'esperienza di Roma Capitale. Si legge, infatti, nel suddetto paragrafo: *“Le Amministrazioni procedono all’approvazione ovvero all’adeguamento dei propri regolamenti dei servizi di trasporto di linea commerciali, gran turismo e speciali nel termine di 90 giorni dall’entrata in vigore del presente provvedimento. Le Amministrazioni autorizzanti, in attesa dell’approvazione ovvero dell’adeguamento dei regolamenti di cui al punto precedente, procedono al rilascio, rinnovo, conferma delle autorizzazioni, applicando i presenti criteri generali”*.

31. Orbene, la Delibera di Giunta impugnata in questa sede si limita, quale fonte di secondo grado, a dare attuazione alla disciplina regionale sui servizi Gran Turismo, la quale già prevedeva che l'esercizio di tale attività di impresa fosse soggetta ad autorizzazione. Il regolamento regionale, pertanto, enuclea i requisiti minimi che devono essere posseduti dai soggetti che intendono conseguire la suddetta autorizzazione ovvero mantenere quella già rilasciata, e disciplina gli aspetti principali del procedimento amministrativo di rilascio dell'autorizzazione e del rapporto che si instaura tra l'amministrazione e il titolare dell'autorizzazione con particolare riguardo all'attività di controllo.

32. Roma Capitale pretenderebbe di sindacare la legittimità, anche costituzionale, della disciplina regionale impugnata in virtù del conflitto della stessa con la vigente disciplina regolamentare comunale adottata antecedentemente e, pertanto, in assenza del sopravvenuto quadro regolamentare regionale. Va da sé che lo *ius supervenies* di fonte superiore regionale, come spesso accade, possa richiedere un adeguamento da parte degli enti locali delle fonti gerarchicamente subordinate, ma ciò non determina necessariamente una lesione delle attribuzioni e delle competenze degli enti locali.

33. Ora, è evidente che l'entrata in vigore della Delibera impugnata richiede che Roma Capitale apporti le necessarie modifiche al proprio Regolamento al fine di espungere dallo

stesso le disposizioni che si pongono in aperto contrasto con i criteri enucleati nel provvedimento della Regione e di introdurre ulteriori disposizioni che siano compatibili con l'impianto autorizzatorio meglio delineato dalla disciplina regionale. Ma ciò non toglie che, in virtù del peculiare impatto che i suddetti servizi sono suscettibili di avere nel territorio di Roma Capitale e per tutelare interessi ritenuti superiori rispetto a quello della concorrenza, l'Amministrazione Capitolina potrà prevedere un contingentamento delle autorizzazioni attraverso una procedura competitiva che garantisca la non discriminazione tra gli operatori interessati.

34. La disciplina della procedura dovrà chiaramente essere rispettosa dei principi stabiliti dalla Delibera impugnata, ma potrà introdurre elementi ulteriori finalizzati alla selezione delle domande presentate. Invero, la stessa Delibera già prevede questa possibilità nell'espletamento dell'istruttoria. A titolo esemplificativo, si rileva che per quanto concerne il possesso dei requisiti soggettivi e oggettivi per il rilascio delle autorizzazioni, la Delibera impugnata riconosce espressamente che le amministrazioni competenti possano richiedere ulteriori elementi a sostegno dell'istanza: al paragrafo 7.6 viene, infatti, previsto che: *“Al fine di verificare il possesso delle condizioni previste dal paragrafo 5, possono essere richiesti ulteriori elementi a sostegno della domanda come anche può essere richiesta una integrazione ovvero ulteriori specifiche circa la relazione prevista al medesimo paragrafo punto 3”*.

35. D'altro canto, anche in assenza della contestata disciplina regionale, Roma Capitale nell'individuazione dei criteri di selezione delle domande, non è libera ma è tenuta a rispettare i principi di proporzionalità e necessità dell'azione amministrativa, in quanto le restrizioni alla libera concorrenza non possono risultare ultronee rispetto alle finalità perseguite tenendo conto del fatto che il servizio di trasporto Gran Turismo non è un servizio pubblico finanziato dagli enti locali, ma una libera attività di impresa soggetta ad autorizzazione.

36. Roma Capitale, infatti, possiede altri strumenti per tutelare il centro storico, la viabilità e l'ambiente, espressamente previsti dal Codice della Strada come l'istituzione delle ZTL e la regolamentazione di accesso alle zone così delimitate.

37. Si osserva per completezza argomentativa che, anche a prescindere dalla sopravvenienza della Delibera impugnata, la regolamentazione dei servizi Gran Turismo allo stato vigente nel territorio di Roma Capitale, e sulla cui base è stata indetta la procedura di gara di cui alla Determinazione Dirigenziale n. 1391 del 30.12.2019, si presenta in contrasto con la normativa primaria regionale in vigore.

38. Roma Capitale, infatti, nel Regolamento per il "Servizio di trasporto pubblico di linea di Gran Turismo" adottato nel marzo 2016 prevede che la Giunta definisca la rete dei servizi di linea Gran Turismo, definizione che è stata effettuata con Deliberazione n. 174/2019 nella quale sono state individuate dieci linee il cui percorso stabilito da Roma Capitale è successivamente stato posto a base della procedura di gara indetta per il rilascio delle autorizzazioni.

39. Orbene, prima ancora dell'adozione della Delibera impugnata, la Legge Regionale n. 12 del 2016 aveva soppresso le funzioni originariamente conferite ai comuni di pianificazione di una rete dei servizi di Gran Turismo in quanto evidentemente incompatibile con il sopravvenuto regime autorizzatorio. La definizione della rete trovava, infatti, la sua genesi nel precedente regime concessorio non più giustificabile nel mutato contesto in cui il servizio di trasporto Gran Turismo non è più un servizio pubblico in concessione, bensì una libera attività di impresa.

40. Se da un lato non si revoca in dubbio che Roma Capitale sia legittimata a ricercare un contemperamento tra la libertà di impresa e la tutela di interessi superiori quali il patrimonio artistico, l'ambiente e la viabilità, è anche vero che il sacrificio imposto alla concorrenza deve essere strettamente necessario al raggiungimento dello scopo. Pertanto, se Roma Capitale può espletare una procedura selettiva volta a contingentare le autorizzazioni sul proprio territorio, non può spingersi fino a snaturare un regime legale

di tipo autorizzatorio trasformandolo in un regime concessorio, in assenza di qualsiasi forma di finanziamento pubblico del servizio.

41. Un eccesso di regolamentazione, infatti, interferisce inevitabilmente nell'organizzazione dell'attività di impresa e condiziona in modo artificiale le dinamiche di mercato della domanda e dell'offerta.

42. Di contro, la regolamentazione regionale appare in linea con la liberalizzazione dei mercati in esame in quanto disegna un regime di tipo autorizzatorio finalizzato, come rilevato nello stesso preambolo, anche a conciliare tutela dei principi di libera concorrenza ed equilibrio economico nello svolgimento dell'attività di impresa.

43. In tale ottica si inseriscono le disposizioni a tutela dei soggetti autorizzati all'esercizio dei servizi Gran Turismo che al fine di svolgere l'attività oggetto dell'autorizzazione affrontano costi considerevoli, con particolare riguardo all'acquisto degli autobus, a fronte dei quali necessitano, per poter effettuare una valutazione della potenziale redditività, di avere certezza relativamente alla durata dell'autorizzazione e alla possibilità di ottenere un rinnovo della stessa. Non si ritiene, pertanto, che i criteri stabiliti dalla Giunta Regionale con riguardo alla durata minima della concessione ed alla possibilità, al ricorrere di determinati requisiti, di un suo rinnovo, possano in qualche modo invadere la competenza in materia degli enti locali.

44. La regolamentazione regionale impone, infatti, agli enti locali di tenere in considerazione, nell'esercizio dell'attività amministrativa di loro competenza, le caratteristiche economiche del settore regolamentato e, pertanto, di ricercare un contemperamento degli interessi pubblici perseguiti con l'interesse privato all'equilibrio economico dell'attività di impresa. Tale bilanciamento appare quanto mai opportuno in relazione ad un servizio che prevede una tariffa remunerativa del costo e per il quale non è previsto alcun onere finanziario in capo alla Pubblica Amministrazione.

45. D'altro canto, la Regione, con la Delibera impugnata, ha legittimamente esercitato la propria funzione regolamentare allo scopo di uniformare il procedimento autorizzatorio

di competenza degli enti locali in materia di servizi di trasporto Gran Turismo ai principi e alla normativa comunitaria e nazionale di liberalizzazione e privatizzazione del servizio.

46. Il suddetto esercizio della funzione regolamentare della Regione è espressamente previsto in via generale dagli articoli 3 e 17 della L.R. n. 14/1999 in virtù dei quali la Regione adotta atti di indirizzo e coordinamento delle attività degli enti locali al fine di assicurare un omogeneo sviluppo economico, sociale e territoriale della Regione, nonché atti di direttiva nei confronti degli enti destinatari di delega e subdelega di funzioni e compiti amministrativi. A norma dei medesimi articoli, gli enti locali nello svolgimento delle attività di propria competenza devono attenersi agli atti di indirizzo e coordinamento emanati dalla Regione.

47. Nella specifica materia l'articolo 10 della Legge Regionale 30/1998 espressamente prevede che: *“Sono altresì attribuiti ai comuni: a) le funzioni relative ai servizi di gran turismo e commerciali esercitate nel territorio comunale, nel rispetto dei criteri stabiliti con deliberazione della Giunta regionale previo parere della commissione consiliare regionale competente, previo parere della commissione consiliare regionale competente”*.

48. Non si rinviene, pertanto, nella fattispecie alcuna violazione da parte della Regione resistente delle attribuzioni di Roma Capitale in quanto la Regione ha agito nell'ambito delle proprie competenze senza ledere l'esercizio delle funzioni dell'ente locale che, nel rispetto del nuovo quadro regolamentare regionale, potrà continuare, previo adeguamento della disciplina regolamentare di competenza, a svolgere l'attività di rilascio delle autorizzazioni per il servizio di trasporto Gran Turismo nel territorio comunale, e potrà delineare, ove ritenuto opportuno per la tutela di interessi superiori e nel rispetto dei principi di proporzionalità e necessità, un sistema di contingentamento delle autorizzazioni attivabili nel suo territorio.

49. Il Collegio ritiene, pertanto, che alla luce della normativa applicabile e dei principi esposti, il ricorso di Roma Capitale avverso la Delibera Regionale sia infondato e debba essere rigettato.

50. In ragione degli interessi sottesi alla fattispecie, si ritiene che sussistano i presupposti di legge per la integrale compensazione tra tutte le parti delle spese di giudizio.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione Seconda), definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, lo respinge.

Spese compensate.

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

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 18 novembre 2020, tenutasi mediante collegamento da remoto, con l'intervento dei magistrati:

Francesco Riccio, Presidente

Marina Perrelli, Consigliere

Giovanna Vigliotti, Referendario, Estensore

L'ESTENSORE
Giovanna Vigliotti

IL PRESIDENTE
Francesco Riccio

IL SEGRETARIO