

Pubblicato il 13/02/2024

N. 00096/2024 REG.PROV.COLL.

N. 00562/2023 REG.RIC.



REPUBBLICA ITALIANA

Il Tribunale Amministrativo Regionale per l' Umbria

(Sezione Prima)

ha pronunciato la presente

ORDINANZA

sul ricorso numero di registro generale 562 del 2023, proposto dal sig. Davide Gallus, rappresentato e difeso dagli avvocati Giovanni Luigi Machiavelli, Mauro Tronci e Giulio Steri, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avvocato Giovanni Luigi Machiavelli in Cagliari, via Pontano, 3;

contro

Provincia di Perugia, non costituita in giudizio;

per l'annullamento

- del provvedimento adottato nella seduta del 27 aprile 2023 dalla Commissione provinciale per la formazione e la conservazione dei ruoli dei conducenti di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea della Provincia di Perugia, di cui alla l.r. n. 17 del 1994, comunicato al ricorrente con nota del 3 maggio 2023, con il quale è stata respinta la domanda proposta dal medesimo e acquisita al protocollo dell'Ente n. 11723 del 7 aprile 2023, per l'iscrizione nel ruolo dei conducenti di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea, di cui all'art. 6 della l. 15 gennaio 1992, n. 21;

- *in parte qua*, del Regolamento per la Disciplina dell'Attività della Commissione provinciale per la formazione e la conservazione dei ruoli di cui all'art. 4 della l.r. 14 giugno 1994, n. 17, approvato, con provvedimento di estremi non conosciuti, dalla Provincia di Perugia;

- di ogni altro atto o provvedimento presupposto, consequenziale o, comunque, connesso.

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 9 gennaio 2024 la dott.ssa Daniela Carrarelli e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

1. *Fatti di causa.*

Il ricorrente Davide Gallus ha agito per l'annullamento del provvedimento del 27 aprile 2023 con cui la Commissione provinciale per la formazione e la conservazione dei ruoli dei conducenti di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea della Provincia di Perugia – istituita ai sensi della l.r. n. 17 del 1994 – ha respinto la domanda dallo stesso proposta per l'iscrizione nel ruolo dei conducenti di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea, di cui all'art. 6 della l. 15 gennaio 1992, n. 21. Parte ricorrente ha, altresì, gravato, *in parte qua*, il Regolamento per la disciplina dell'attività della Commissione provinciale per la formazione e la conservazione dei ruoli approvato dalla Provincia di Perugia ai sensi dell'art. 4 della l.r. 14 giugno 1994, n. 17.

Riferisce in punto di fatto il ricorrente di aver chiesto, con domanda acquisita al protocollo della Provincia di Perugia con il n.11723 del 7 aprile 2023, di sostenere l'esame per essere iscritto nel ruolo dei conducenti di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea di cui all'art. 6 della l. 15 gennaio 1992, n. 21.

Con nota del 3 maggio 2023, il Presidente della Commissione provinciale per la formazione e la conservazione dei ruoli della Provincia di Perugia ha comunicato all'odierno ricorrente che, nella seduta del 27 aprile 2023, la medesima Commissione ha deliberato la non ammissione dello stesso a sostenere l'esame in quanto privo del «*requisito della residenza in uno dei Comuni della Regione dell'Umbria, come previsto dalla l.r. 17/94 s smi - art. 6 comma 1 lett. i ed all'art. 2, comma 2, lett. b) del Regolamento provinciale in materia*».

Con un unico motivo in diritto, il ricorrente lamenta l'illegittimità del gravato diniego e della previsione del regolamento provinciale ivi richiamata, derivata dalla illegittimità della previsione legislativa regionale laddove richiede il requisito della residenza in uno dei Comuni della Regione Umbria.

Lamenta il ricorrente di essere stato escluso unicamente per la mancanza del requisito della residenza in Umbria, previsto dalla legge regionale e dal regolamento provinciale, ma non dalla legge quadro nazionale; tale requisito, ad avviso di parte ricorrente, sarebbe illegittimamente introdotto dalla disciplina regionale, che si porrebbe in contrasto con l'art. 117, primo comma, della Costituzione e con la normativa europea, nello specifico con l'art. 49 TFUE e l'art. 14 della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 12 dicembre 2006, n. 2006/123/CE.

La Provincia di Perugia non si è costituita in giudizio; nondimeno il contraddittorio deve ritenersi integro, essendo stato il ricorso ritualmente notificato.

All'udienza pubblica del 9 gennaio 2024, udito il difensore di parte ricorrente, la causa è stata trattenuta in decisione.

2. *I presupposti processuali e le condizioni dell'azione del giudizio a quo.*

Preliminarmente, il Collegio ritiene che la questione oggetto della presente ordinanza rientri nella giurisdizione del giudice amministrativo. Con il ricorso di cui trattasi, infatti, è stata esercitata, ai sensi dell'art. 29 cod. proc. amm., l'azione di annullamento di un provvedimento amministrativo di rigetto della domanda di ammissione all'esame di idoneità per l'iscrizione al ruolo dei conducenti di veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto non di linea. Detta azione è riservata alla cognizione del giudice amministrativo in quanto rivolta avverso un provvedimento rispetto al quale l'istante è titolare di una posizione di interesse legittimo.

Rileva, inoltre, il Collegio che non sono state eccepite né appaiono rilevabili d'ufficio questioni in rito.

Il ricorso, pertanto, stante la ritualità della notifica e, più in generale, il rispetto dei termini processuali, è da ritenersi ammissibile e non si presenta allo stato suscettibile di definizione in rito.

3. I dubbi di legittimità costituzionale.

Il Collegio dubita della legittimità costituzionale dell'art. 6, comma 1, lettera i), della legge della Regione Umbria n. 17 del 1994, come risultante a seguito dell'art. 1 della l.r. 3 marzo 2000, n. 15, sebbene in termini parzialmente differenti da quelli prospettati dalla parte ricorrente, ossia con riferimento all'art. 3 (canone di ragionevolezza e proporzionalità), e all'117, secondo comma, lettera e), e terzo comma, Cost., nonché dell'art. 117, primo comma, Cost. – nella formulazione antecedente alla riforma di cui alla l. cost. n. 3 del 2001 – per violazione della norma interposta di cui all'art. 6 della l. n. 21 del 1992, come specificato nei successivi paragrafi.

4. Sulla rilevanza della questione.

Giova, in primo luogo, richiamare il quadro normativo di riferimento.

Il trasporto di persone con autoservizi non di linea è disciplinato, a livello nazionale, dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 “*Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea*”, che, per quanto in questa sede interessa, all'art. 6 prevede l'istituzione di apposito “*ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea*” presso le Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura. E' espressamente previsto quale «*requisito indispensabile per l'iscrizione nel ruolo il possesso del certificato di abilitazione professionale previsto dall'ottavo e dal nono comma dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come sostituito dall'articolo 2 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, e successivamente modificato dall'articolo 2 della legge 18 marzo 1988, n. 111, e dall'articolo 1 della legge 24 marzo 1988, n. 112*» (comma 2).

Ai sensi del terzo comma del medesimo art. 6, «*l'iscrizione nel ruolo avviene previo esame da parte di apposita commissione regionale, che accerta i requisiti di idoneità all'esercizio del servizio, con particolare riferimento alla conoscenza geografica e toponomastica*».

È specificato nei successivi commi che: «*5. L'iscrizione nel ruolo costituisce requisito indispensabile per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. 6. L'iscrizione nel ruolo è altresì necessaria per prestare attività di conducente di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea in qualità di sostituto del titolare della licenza o dell'autorizzazione per un tempo definito e/o un viaggio determinato, o in qualità di dipendente di impresa autorizzata al servizio di noleggio con conducente o di sostituto a tempo determinato del dipendente medesimo*».

Nell'ambito delle competenze regionali previste all'art. 4 della citata l. n. 21 del 1992, la Regione Umbria ha disciplinato la materia con la l.r. 14 giugno 1994, n. 17, recante appunto “*Norme per l’attuazione della legge 15 gennaio 1992, n. 21, in materia di trasporto di persone mediante mezzi di trasporto pubblici non di linea*”.

Nella sua attuale formulazione, l'art. 4 della l.r. n. 17 del 1994 prevede che l'esame per l'iscrizione nei ruoli dei conducenti previsto dal citato art. 6, comma 3, della l. n. 21 del 1992 avvenga davanti ad apposita commissione provinciale, che, tra l'altro, è tenuta a valutare che i candidati abbiano anche il possesso di specifici requisiti di accesso.

I requisiti di iscrizione al ruolo – e conseguentemente per l'accesso all'esame – sono indicati al primo comma dell'art. 6 della l.r. n. 17 del 1994, il quale, alla sua lettera i) (introdotta dall'art. 1 della l.r. 3 marzo 2000, n. 15), include anche quello di «*essere residente in uno dei Comuni della Regione Umbria*».

Per l'applicazione della legge regionale, la Provincia di Perugia ha adottato il “*Regolamento per la disciplina dell’attività della Commissione provinciale per la formazione e la conservazione dei ruoli di cui all’art. 4 della l.r. 14 giugno 1994, n. 17*”, che all'art. 2, comma 2, lett. b), richiede, quale requisito per l'accesso al ruolo dei conducenti, quello di essere «*residenti in uno dei Comuni della Regione Umbria*».

Posto quanto sopra, come emerge dalla seppur sommaria ricostruzione dei motivi in diritto, le censure mosse dalla parte ricorrente fanno discendere l'illegittimità del regolamento provinciale e del provvedimento di non ammissione all'esame per l'iscrizione nel ruolo dei conducenti di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea in via derivata dalla illegittimità della disposizione legislativa regionale, posta a fondamento del diniego.

Pertanto, il *petitum* su cui questo T.A.R. è chiamato a pronunciarsi – annullamento del diniego di ammissione all'esame propedeutico all'iscrizione al ruolo dei conducenti di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea – è separato e distinto dalla questione di legittimità costituzionale che si intende sollevare (cfr., *ex multis*, Corte cost. n. 160 del 2023; Id. n. 269 del 2022; Id. n. 35 del 2017), nondimeno il presente giudizio non può essere definito indipendentemente dalla risoluzione della questione stessa.

5. Sulla non manifesta infondatezza e sull'impossibilità di una interpretazione costituzionalmente conforme.

5.1. In primo luogo, il Collegio dubita della legittimità costituzionale della citata previsione legislativa regionale laddove nel porre quale requisito per l'iscrizione al ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea (e conseguentemente per l'accesso al relativo esame di ammissione) la residenza in un Comune dell'Umbria – requisito non previsto dalla legge nazionale – introduce una limitazione alla concorrenza, andando a ledere la competenza esclusiva statale di cui all'art. 117, secondo comma, lettera e), Cost.

Risulta, difatti, in tal modo preclusa a tutti i non residenti in Umbria la possibilità di accedere all'iscrizione al richiamato ruolo, requisito indispensabile tanto per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, che per prestare attività di conducente di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea in qualità di sostituto del titolare della licenza o dell'autorizzazione per un tempo definito e/o un viaggio determinato, nonché in qualità di dipendente di impresa autorizzata. La previsione regionale si traduce, pertanto, in una limitazione al libero ingresso di lavoratori o

imprese nel bacino lavorativo regionale, comportando una compressione dell'assetto concorrenziale del mercato degli autoservizi pubblici non di linea.

Pronunciandosi in tema di autoservizi pubblici non di linea, la Corte costituzionale ha già affermato che *«definire quali soggetti siano abilitati a offrire talune tipologie di servizi è decisivo ai fini della configurazione di un determinato settore di attività economica: si tratta di una scelta che impone un limite alla libertà di iniziativa economica individuale e incide sulla competizione tra operatori economici nel relativo mercato»*, sicché *«tale profilo rientra a pieno titolo nell'ampia nozione di concorrenza di cui al secondo comma, lettera e), dell'art. 117 Cost.»* (Corte cost., 15 dicembre 2016, n. 265). In tale pronuncia, riguardante una legge della Regione Piemonte che definiva il novero dei soggetti abilitati a operare nel settore dei trasporti di persone con le nuove modalità consentite dai supporti informatici e riservava in via esclusiva tali attività alle categorie abilitate a prestare i servizi di taxi e di NCC, la Corte (richiamando la propria sentenza 17 febbraio 2016, n. 30) ha ribadito che *«rientra nella competenza legislativa esclusiva statale per la tutela della concorrenza definire i punti di equilibrio fra il libero esercizio d[elle] attività [economiche] e gli interessi pubblici con esso interferenti»*.

Sempre a proposito di una disposizione della Regione Piemonte in tema di NCC, la Corte costituzionale ha avuto modo, inoltre, di precisare 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 –, costituendo espressione della potestà legislativa statale nella materia della “tutela della concorrenza”, definisce un assetto degli interessi che il legislatore regionale non è legittimato ad alterare (sentenza n. 80 del 2006)»* (Corte cost., n. 30/2016, cit.).

5.2. La disposizione regionale appare, altresì, violativa dell'art. 117, terzo comma, Cost., in relazione alla materia «professioni», ponendosi in contrasto con i principi fissati dalla legge quadro statale; difatti, la disciplina regionale umbra impone un requisito di accesso all'iscrizione nel ruolo della figura professionale in esame ulteriore e non contemplato dalla norma interposta di cui all'art. 6 della legge n. 21 del 1992. Secondo la giurisprudenza costituzionale, per il suo carattere necessariamente unitario, spetta allo Stato l'individuazione delle figure professionali, con i relativi profili e titoli abilitanti, rientrando nella competenza delle Regioni la disciplina di quegli aspetti che presentano uno specifico collegamento con la realtà regionale (cfr. sentenze n. 209 del 2020 e n. 98 del 2013), circostanza che non ricorre nel caso in esame.

5.3. Posto quanto sopra, osserva il Collegio che la previsione legislativa regionale impugnata risulta contrastare anche con il parametro costituzionale dell'art. 117, primo comma, Cost. nella formulazione antecedente alla modifica di cui alla l. cost. n. 3 del 2001, pertanto vigente al momento dell'introduzione del contestato requisito della lettera i) nel primo comma dell'art. 6 della l.r. n. 17 del 1994 da parte dell'art. 1 della l.r. n. 15 del 2000, essendo il Legislatore regionale intervenuto in materia di competenza concorrente (materia *«tranvie e linee automobilistiche di interesse regionale»* in cui la legislazione statale puntualmente ricomprendeva *«i servizi pubblici di trasporto di persone e merci»*, cfr. art. 84 d.P.R. n. 616 del 1977) violando i principi fondamentali stabiliti dalla legge dello Stato.

Difatti, come già evidenziato, la legge quadro n. 21 del 1992 – che si pone nel caso di specie come norma interposta – all'art. 6, pur demandando alle Regioni la definizione dei criteri per l'ammissione nel ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea, non annovera la residenza tra i requisiti di idoneità per l'iscrizione al medesimo ruolo,

ricollegando l'accesso allo stesso a requisiti di affidabilità e professionalità (cfr. art. 6, commi 2 e 3, l. n. 21 del 1992).

Anche in tale ulteriore prospettiva restano validi i già richiamati principi esplicitati dalla Corte costituzionale nelle sentenze evidenziate nei § 5.1. e 5.2. con particolare riferimento alla riserva statale, da un lato, sull'individuazione del punto di equilibrio fra il libero esercizio dell'attività di trasporto e gli interessi pubblici interferenti con tale libertà (con riflessi sulla libertà dell'iniziativa economica privata tutelata dall'art. 41 Cost.) e, dall'altro, sull'individuazione dei profili e titoli abilitanti delle figure professionali.

5.4. La medesima previsione regionale, infine, appare contrastare con il canone di ragionevolezza e proporzionalità (e dunque con l'art. 3 Cost.).

In primo luogo, il requisito della residenza in un Comune dell'Umbria richiesto dalla lettera i) del primo comma dell'art. 6, comma 1, l.r. n. 17 del 1994 non appare ispirarsi ad una *ratio* omogenea rispetto agli altri requisiti richiesti dal medesimo articolo – segnatamente «*b) non aver riportato una o più condanne irrevocabili alla reclusione in misura superiore complessivamente ai due anni per delitti non colposi o di non risultare sottoposto con provvedimento esecutivo ad una delle misure di prevenzione previste dalla normativa vigente. Il requisito si intende soddisfatto quando è intervenuta la riabilitazione; c) assenza di provvedimenti di revoca di precedenti autorizzazioni o licenze, di cui alla presente legge; d) non appartenenza ad associazioni di tipo mafioso, di cui alla legge 19 marzo 1990, n. 55; e) assolvimento dell'obbligo scolastico; f) possesso dell'abilitazione professionale di cui all'art. 116, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'iscrizione alle sezioni riservate ai conducenti di autovetture e motocarrozze; g) possesso del titolo professionale, di cui al decreto del Ministero dei trasporti 5 febbraio 1986, per l'iscrizione alla sezione riservata ai conducenti di natanti*» – tutti volti all'individuazione in capo al conducente di veicoli adibiti a servizi pubblici non di linea di caratteri di affidabilità e professionalità.

Anche laddove si voglia ritenere che il legislatore regionale, nell'introdurre l'ulteriore e contestato requisito con la l.r. n. 15 del 2000, abbia inteso garantire uno stabile collegamento di coloro che esercitano l'attività di conducenti di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea con il territorio nell'ambito con riferimento al quale la licenza è rilasciata e la dimensione territoriale del servizio stesso – in coerenza con la *ratio* delle previsioni poste dalla l. n. 21 del 1992 all'art. 8, comma 3, e 11 per quanto attiene ai servizi di NCC e all'art. 5 bis per il servizio di taxi; cfr. *ex multis* Corte cost., 26 marzo 2020, n. 56; C.d.S., sez. V, 26 aprile 2018, n. 2539; T.A.R., Trentino-Alto Adige, sez. I, 19 maggio 2020, n. 118 – la gravosità del richiesto requisito della residenza nella Regione Umbria (comportante per l'istante una pluralità di conseguenze civili, amministrative e tributarie) non risulta comunque giustificata e proporzionata alla finalità perseguita. Difatti, tale esigenza di collegamento territoriale ben avrebbe potuto essere soddisfatta con modalità meno gravose o con la previsione di un requisito alternativo quale l'elezione di domicilio.

In tal senso si è orientata la legislazione di settore di altre Regioni. Ad esempio, l'art. 17, comma 1, della legge della Regione Lazio n. 58 del 1993 prevede per l'iscrizione nel ruolo provinciale dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea il requisito dell'«*essere residenti ovvero domiciliati in un comune compreso nel territorio della Regione*», garantendo con l'alternatività del requisito una maggiore elasticità dello stesso. La Regione Molise, invece – dopo una prima declaratoria di illegittimità costituzionale riferita alla previsione del requisito della residenza da almeno un anno in un comune compreso nel territorio della Regione (cfr. Corte cost. n. 264 del 2013) – ha optato per il solo requisito del «*domicilio professionale nella provincia di Campobasso o di Isernia*» (art. 6, comma 1, lett. 1 bis), l. r. n. 25 del 2012, come modificata dall'art. 12 della l.r. n. 5 del 2016).

Al riguardo la stessa Corte costituzionale, nella sentenza n. 152 del 2017, ha evidenziato come il requisito del “domicilio professionale” nel territorio regionale richiesto dall’art. 12, comma 1, lettera b), della legge della Regione Molise n. 5 del 2016 «non configura un elemento comparabile al requisito della residenza da almeno un anno, previsto dalla disposizione dichiarata costituzionalmente illegittima nella ricordata sentenza n. 264 del 2013. Rileva, in proposito, questa Corte che la disposizione di cui all’art. 6, comma 1, lettera b), della legge reg. Molise n. 25 del 2012, oggetto della ricordata pronuncia d’illegittimità costituzionale, subordinava l’iscrizione al ruolo dei conducenti ad un requisito di status: la costituzione della sede legale dell’impresa nel territorio regionale e la maturazione del requisito di almeno un anno di residenza nello stesso. La sentenza n. 264 del 2013 ha sottolineato, difatti, che la disposizione favoriva “(per tale sola loro condizione) quei richiedenti già da tempo localizzati nel territorio regionale [...]”, ravvisando in essa una evidente funzione “protezionistica” degli operatori locali, volta a rendere difficoltoso l’accesso al mercato regionale di soggetti “esterni”, attraverso un mero elemento di “localizzazione”. ... Ben diverse sono le caratteristiche del requisito del mero “domicilio professionale” che, come tale, non presuppone un requisito particolare e non presenta, pertanto, profili lesivi della concorrenza. In tale contesto, la disposizione scrutinata risulta coerente e funzionale alla configurazione e finalità che il legislatore nazionale ha conferito al ruolo dei conducenti. È, difatti, di tutta evidenza la necessità che il soggetto iscritto presso il ruolo provinciale abbia un domicilio professionale nello stesso ambito territoriale in cui intende svolgere la sua attività, essendo assoggettato al controllo e al mantenimento di tutti i requisiti richiesti da parte della Camera di commercio provinciale che gestisce il ruolo in questione. Il collegamento territoriale con la Regione in cui il soggetto è abilitato a svolgere la sua attività trova, dunque, una sua ragionevole motivazione nella natura e caratteristiche del ruolo professionale dei conducenti, per il quale lo stesso legislatore nazionale ha stabilito l’ambito territoriale di svolgimento dell’attività regolata, demandando gli artt. 2, 3, 5 e 5-bis della legge n. 21 del 1992 a regolamenti comunali di definire l’area e le modalità di esercizio. Una volta che il soggetto interessato abbia superato positivamente l’esame presso la Commissione regionale, attestando così la volontà di esercitare l’attività di conducente nella relativa Regione, la previsione del domicilio professionale nel medesimo ambito risulta giustificabile in termini di esigenze di gestione amministrativa del ruolo stesso e del relativo controllo sul mantenimento dei requisiti, anche in funzione delle esigenze di garanzia e tutela dell’utenza».

5.5. L’univocità della previsione legislativa regionale non consente al Collegio di individuare una interpretazione della disposizione citata che consenta di superare gli evidenziati dubbi di legittimità costituzionale.

5.6. Il Collegio non ritiene, invece, condivisibile la diversa prospettazione della parte ricorrente, che individua il parametro violato nell’art. 117, primo comma, Cost., evidenziando il contrasto della previsione regionale con l’art. 49 TFUE e l’art. 14 della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 12 dicembre 2006, n. 2006/123/CE.

Al riguardo va richiamato un consolidato orientamento della giustizia amministrativa che, con riferimento alla questione della violazione dei principi di matrice eurounitaria in tema di concorrenza, ha affermato «che vada esclusa l’incidenza della disciplina nazionale concernente il NCC sui principi di matrice eurounitaria invocati dal ricorrente di primo grado rilevando che “la Corte di Giustizia europea (sez. III), con decisione 13.2.2014 (c-162/12 e 163/12), ha statuito, in via di pregiudizialità, che dette controversie sono irricevibili, atteso che l’art. 49 TFUE (concorrenza) non è applicabile ad attività, come quelle di specie, che non presentano alcun collegamento con una situazione prevista dal diritto comunitario, rappresentando, invece, una questione interna dello Stato in punto di modalità di concessione delle autorizzazioni (cfr. Cons. di Stato, V, 26 aprile 2018, n. 2539)”. La Corte di Giustizia, nella sentenza del 13 febbraio 2014 nelle

cause riunite C-419/12 e C-420/12 ed aventi ad oggetto proprio il dubbio sollevato a suo tempo dal TAR Lazio sulla compatibilità tra art. 49 TFUE (diritto di stabilimento) e sistema delineato dalla legge n. 21 del 1992 per il rilascio di licenze NCC, ha così accertato la natura locale o regionale delle controversie dichiarando di non essere competente a rispondere nella parte relativa all'interpretazione dell'articolo 49 TFUE sulla libertà di stabilimento, per la natura non transfrontaliera della questione e dichiarando altresì l'irricevibilità dei quesiti riferiti all'interpretazione di altre disposizioni del diritto dell'Unione. ... volendo considerare la questione sul piano della libera prestazione di servizi anche la c.d. Direttiva Bolkestein (Direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006) all'art. 2 esclude dal suo campo di applicazione proprio i servizi nel settore dei trasporti. Di qui l'ulteriore conferma della natura non transfrontaliera di simili attività» (C.d.S., sez. V, 11 luglio 2022, n. 5756).

Nel caso in esame, pertanto, non ricorre una ipotesi di c.d. doppia pregiudizialità; ad ogni modo, anche con riferimento a tali casi, la Corte costituzionale ha chiarito che, fatto salvo il ricorso al rinvio pregiudiziale per le questioni di interpretazione o di invalidità del diritto dell'Unione europea ai sensi dell'art. 267 del TFUE, come modificato dall'art. 2 del Trattato di Lisbona del 13 dicembre 2007 e ratificato dalla legge 2 agosto 2008, n. 130, «*va preservata l'opportunità di un intervento con effetti erga omnes*» della Corte costituzionale «*in virtù del principio che situa il sindacato accentrato di legittimità costituzionale a fondamento dell'architettura costituzionale (art. 134 Cost.), precisando che, in tali fattispecie, la Corte costituzionale giudicherà alla luce dei parametri costituzionali interni, ed eventualmente anche di quelli europei (ex artt. 11 e 117, primo comma, Cost.), comunque secondo l'ordine che di volta in volta risulti maggiormente appropriato*» (Corte cost., 21 febbraio 2019, n. 20; cfr. Id. 14 dicembre 2017 n. 269; Id., 30 luglio 2020, n. 182).

6. Alla luce delle considerazioni sopra svolte, deve ritenersi rilevante e non manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 6, comma 1, lettera i), della legge della Regione Umbria n. 17 del 1994, come risultante a seguito dell'art. 1 della l.r. 3 marzo 2000, n. 15, per violazione degli artt. 3 e 117, secondo comma, lettera e), e terzo comma, della Costituzione, nonché per contrasto con l'art. 117, primo comma, della Costituzione – nella formulazione antecedente alla riforma di cui alla l. cost. n. 3 del 2001 – per violazione della norma interposta di cui all'art. 6 della l. n. 21 del 1992.

Il Collegio ritiene, quindi, necessaria la sospensione del giudizio e la rimessione degli atti alla Corte costituzionale affinché si pronunci sulla questione.

7. Per quanto esposto, deve essere pertanto disposta, ai sensi dell'art. 23, comma 2, della legge 11 marzo 1953, n. 87, l'immediata trasmissione degli atti alla Corte costituzionale per la decisione della questione di legittimità costituzionale sollevata con la presente ordinanza.

Deve essere, altresì, disposta la sospensione del giudizio sino alla definizione del giudizio incidentale sulla questione di legittimità costituzionale.

Devono essere, infine, ordinati gli adempimenti di notificazione e di comunicazione della presente ordinanza, nei modi e nei termini indicati nel dispositivo.

P.Q.M.

Il Tribunale amministrativo regionale per l'Umbria pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, visti l'art. 134, comma 1, della Costituzione, l'art. 1 della legge cost. 9 febbraio 1948, n. 1, e l'art. 23 della legge 11 marzo 1953, n. 87, solleva, ritenendola rilevante e non manifestamente infondata in relazione agli artt. 3 e 117, secondo comma, lettera e), e terzo comma, della

Costituzione, e all'art. 117, primo comma, della Costituzione nella formulazione antecedente alla riforma di cui alla l. cost. n. 3 del 2001 (per violazione della norma interposta di cui all'art. 6 della l. n. 21 del 1992), la questione di legittimità costituzionale dell'art. 6, comma 1, lettera i), della legge della Regione Umbria n. 17 del 1994, come risultante a seguito dell'art. 1 della l.r. 3 marzo 2000, n. 15, e ne rimette la decisione alla Corte costituzionale.

Dispone la sospensione del giudizio e l'immediata trasmissione degli atti alla Corte costituzionale.

Ordina che la presente ordinanza sia notificata, a cura della Segreteria, alle parti del presente giudizio e al Presidente della Giunta regionale.

Manda altresì alla Segreteria di comunicare la presente ordinanza al Presidente del Consiglio regionale dell'Umbria.

Così deciso in Perugia nella camera di consiglio del giorno 9 gennaio 2024 con l'intervento dei magistrati:

Pierfrancesco Ungari, Presidente

Daniela Carrarelli, Primo Referendario, Estensore

Davide De Grazia, Referendario

L'ESTENSORE
Daniela Carrarelli

IL PRESIDENTE
Pierfrancesco Ungari

IL SEGRETARIO