



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Consiglio di Stato

in sede giurisdizionale (Sezione Quinta)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 3687 del 2013, proposto dalla Cooperativa Tassisti Pisani, rappresentata e difesa dagli avv. Leopoldo Facciotti e Gianna Fiaschi, con domicilio eletto presso il primo in Roma, via G. Gioacchino Belli 36;

contro

Consorzio Taxi Area Pisana, rappresentato e difeso dall'avv. Salvatore Dettori, con domicilio eletto presso il medesimo in Roma, piazza SS. Apostoli 66;

nei confronti di

Comune di Pisa, rappresentato e difeso dagli avv. Susanna Caponi, Gloria Lazzeri e Giuseppina Gigliotti, con

domicilio eletto presso Benito Panariti in Roma, via Celimontana 38;

Leonardo Di Prete, Maurizio Di Prete, Toni Zurridda, Radu Traian Hota, Sebastiano Mordà, Roberto Gentilini, Ranieri Piaggese e Andrea Meini, rappresentati e difesi dall'avv. Salvatore Dettori, con domicilio eletto presso il medesimo in Roma, piazza SS. Apostoli 66; Gianfranco Bonaldi, David Grasci Puccini, Radomir Zoran;

sul ricorso numero di registro generale 4100 del 2013, proposto dal Comune di Pisa, rappresentato e difeso dagli avv. Susanna Caponi, Gloria Lazzeri, Giuseppina Gigliotti, con domicilio eletto presso Benito Panariti in Roma, via Celimontana 38;

contro

Consorzio Taxi Area Pisana, Leonardo Di Prete, Maurizio Di Prete, Toni Zurridda, Traian Hota Radu, Sebastiano Morda', Roberto Gentilini, Ranieri Piaggese, Andrea Meini, rappresentati e difesi dall'avv. Salvatore Dettori, con domicilio eletto presso il medesimo in Roma, piazza SS. Apostoli 66; Gianfranco Bonaldi, David Grasci Puccini;

nei confronti di

Cooperativa Taxi Pisani, Zoran Radomir;

per la riforma

entrambi i ricorsi

della sentenza del T.A.R. Toscana, Sezione II, n. 98/2013, resa tra le parti, concernente approvazione turni ed orari del servizio pubblico di taxi per il mese di novembre 2012.

Visti i ricorsi in appello e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio del Consorzio Taxi Area Pisana, del Comune di Pisa nonché degli ulteriori nominati in epigrafe;

Viste le memorie difensive;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 13 dicembre 2013 il Cons. Nicola Gaviano e uditi per le parti gli avvocati avv. Leopoldo Facciotti, avv. Salvatore Dettori e avv. Benito Panariti su delega degli avv.ti Giuseppina Gigliotti, Gloria Lazzeri e Susanna Caponi;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

Il Consorzio Taxi Area Pisana - Con.T.A.P. (di seguito, il CONTAP) ed i suoi appartenenti ricorrevano dinanzi al T.A.R. per la Toscana contro il Comune di Pisa avverso il provvedimento dirigenziale DN-18/978 del 30.10.2012, recante “*Approvazione turni ed orari del Servizio Pubblico di taxi per il mese di novembre 2012*”, che aveva appunto stabilito le turnazioni del servizio taxi comunale per tale mese.

L'atto veniva contestato per il fatto di imporre orari giornalieri massimi di attività per ogni impresa, così impedendo una libera concorrenza tra gli operatori alla luce di quanto previsto dal D.L. n. 1/2012. Gli aderenti al consorzio opponevano di avere tutti assunto un altro autista, sì da poter aumentare liberamente le ore di attività complessiva, pur nel rispetto dei turni massimi di guida prescritti per ogni singolo conducente.

Il ricorso poggiava, più analiticamente, su motivi che il Giudice di prime cure avrebbe così sunteggiato.

“Il primo dei cinque motivi di ricorso denuncia l'incompetenza relativa del dirigente che ha emesso il provvedimento impugnato in quanto secondo la L. 21/1992 e la L.R. 67/1995 è il Consiglio Comunale che deve stabilire in concreto le modalità di svolgimento del servizio che non siano meramente esecutive dei limiti fissati dal regolamento.

Il provvedimento in questione, invece, è stato assunto in attuazione di due delibere della Giunta comunale la cui legittimità viene parimenti contestata perché il Consiglio Comunale non può delegare alla Giunta le sue competenze.

Il secondo motivo contesta la violazione dell'art.27 del Regolamento Comunale, dell'art. 36, comma 2, D.L. 1/2012 e l'eccesso di potere per difetto di istruttoria, travisamento ed erronea valutazione dei fatti.

L'art. 27 citato si limita a disporre che il servizio di taxi si esplica nell'arco della 24 ore precisando solo che è necessario un riposo di sei ore tra un turno e l'altro e che dopo il turno notturno è obbligatorio il riposo.

Il provvedimento inserisce, invece, limiti ulteriori che non tengono conto del fatto che alcuni titolari di licenze si sono muniti di un collaboratore che non presenta più i limiti previsti dall'art. 10 L. 21/1992, dopo la modifica operata con l'art. 36, comma 2, D.L. 1/2012.

In virtù di questa modifica il legislatore non avendo fatto la scelta di liberalizzare completamente il settore ha consentito ai titolari di licenza di poter utilizzare più a lungo l'autovettura con conseguente aumento della disponibilità per l'utenza.

Il provvedimento impugnato, al contrario, dispone che i titolari di licenze di taxi non condotte personalmente dovranno prestare servizio osservando la stessa turnazione dei titolari di licenza singola.

Inoltre il Comune nonostante vi sia un numero di licenze inferiore di tre unità al numero previsto non ha coperto i turni delle tre licenze mancanti con i mezzi esistenti nonostante il flusso di traffico generato dall'aeroporto e dalla stazione ferroviaria e non ha previsto alcuna differenza tra turni feriali e festivi.

Il terzo motivo denuncia la violazione dell'art. 3, commi 1 e 2, D.L. 138/2011 che ha stabilito il principio di libertà delle attività economiche tranne per una serie di situazioni tassativamente elencate, nessuna delle quali trova applicazione per il servizio taxi.

Per cui nonostante il principio valga per il servizio di taxi con le limitazioni di cui ai commi 8 e 11 bis del citato art. 3, tra tali limitazioni non si registrano quelle relative all'orario.

In sostanza non vi è stata liberalizzazione perché è rimasto il contingentamento delle licenze, ma i principi di liberalizzazione sono applicabili per aspetti collaterali quali i turni e l'orario.

Il Comune di Pisa avrebbe dovuto adeguare i propri regolamenti ai nuovi principi entro il 30.9.2012 ma ciò non è avvenuto e si è così verificata un'indebita restrizione della concorrenza.

Il quarto motivo evidenzia come in ossequio a direttiva regionale che voleva favorire l'organizzazione del servizio mediante la diffusione dei radio-taxi, il Consorzio si sia munito di un efficiente e costoso sistema di radio-taxi che consente di individuare il taxista libero più vicino al cliente che ha chiamato e di favorire così l'utenza, ma la limitazione dei turni imposta dal Comune tende ad azzerare i vantaggi di questo modulo organizzativo.

Il quinto motivo censura la violazione dell'art. 3, comma 5, del Regolamento 218/2009 della Giunta Comunale che prevede la proposta di articolazione dei turni da parte dell'assemblea dei taxisti; non essendovi stata alcun riferimento a tale proposta la turnazione di novembre doveva essere identica a quella del precedente mese di ottobre ai sensi della norma indicata.”

Si costituivano in giudizio in resistenza all'impugnativa del CONTAP il Comune di Pisa nonché la Cooperativa Tassisti Pisani (di seguito, la Co.Ta.Pi.), che ne deducevano l'infondatezza ed instavano per il suo rigetto.

I ricorrenti proponevano altresì motivi aggiunti nei confronti del nuovo e similare provvedimento dirigenziale comunale n. DN-18/1073 del 30/11/2012, recante “Approvazione turni ed orari del Servizio Pubblico di taxi per il mese di dicembre 2012”, al quale venivano sostanzialmente estese le critiche già dedotte avverso l'atto precedente.

Nel contempo interveniva la rinuncia al ricorso da parte dei sigg.ri Bonaldi Gianfranco e Grasci Puccini David.

Le parti resistenti deducevano l'infondatezza anche dell'atto di motivi aggiunti, chiedendone il rigetto.

All'esito il Tribunale adito, con la sentenza n. 98/2013 in epigrafe, emessa in forma semplificata ai sensi dell'art. 60 c.p.a., accoglieva il ricorso.

In estrema sintesi, il Tribunale recepiva l'idea che anche il servizio dei taxi sarebbe stato liberalizzato, onde il Comune avrebbe dovuto limitarsi a garantire il servizio minimo, lasciando ai singoli esercenti la possibilità di incrementare liberamente l'offerta (pur nel rispetto della durata massima dei turni individuali).

La decisione del T.A.R. formava oggetto di due separati appelli, ad opera del Comune di Pisa e della Co.Ta.Pi..

Le appellanti, con argomentazioni convergenti, sostenevano che l'interpretazione seguita dal primo Giudice si sarebbe basata su di una lettura errata dell'art. 3 del d.l. n. 138 del 2011, ed avrebbe omesso di considerare i contenuti del successivo d.l. n. 1 del 2012 (convertito con la legge n. 27/2012), e segnatamente i suoi artt. 1 e 36.

Il Comune di Pisa si costituiva anche nel giudizio promosso dalla Co.Ta.Pi., aderendo al suo appello.

Resisteva ad entrambi gli appelli l'originaria parte ricorrente, che, ancor prima di sostenerne l'infondatezza, difendendo la correttezza della decisione del Giudice locale, ne eccepiva l'improcedibilità per sopravvenuta carenza di interesse, sul rilievo dell'avvenuto esaurimento dell'efficacia temporale dei provvedimenti in contestazione.

Limitatamente all'appello della Co.Ta.Pi., l'improcedibilità del gravame veniva fatta risalire anche all'omessa impugnativa del nuovo provvedimento comunale del 28 febbraio 2013 che aveva regolato i turni successivi in ottemperanza alla sentenza in epigrafe; ma veniva anche eccepita l'inammissibilità dello stesso appello per carenza di interesse e di legittimazione della Cooperativa proponente.

L'originaria ricorrente riproponeva, tra le proprie doglianze iniziali non specificamente considerate dal T.A.R.,

quella dell'incompetenza del dirigente che aveva assunto la determinazione impugnata, sull'assunto che la materia sarebbe rientrata nella sfera di competenza dell'organo consiliare.

Il Comune ed il CONTAP insistevano con successive memorie sulle loro rispettive argomentazioni e conclusioni. Alla pubblica udienza del 13 dicembre 2013 i due appelli sono stati tratti in decisione.

1a Osserva in via preliminare la Sezione che occorre disporre la riunione degli appelli in esame, siccome proposti avverso la stessa sentenza di primo grado, ai sensi dell'art. 96, comma 1, CPA.

1b Sempre in via preliminare, si deve osservare che l'eccezione di improcedibilità degli appelli opposta dall'originaria ricorrente è priva di pregio.

L'eccezione fa leva sull'avvenuto esaurimento dell'efficacia temporale dei provvedimenti in contestazione, la cui funzione era quella di stabilire le turnazioni del servizio taxi comunale limitatamente, ciascuno, al periodo di un mese.

In contrario è però agevole obiettare (in disparte il fatto che il rilievo, ove mai fondato, investirebbe *in primis* lo stesso ricorso di prime cure, e la sentenza che lo ha accolto) che il mero esaurimento dell'efficacia temporale dei provvedimenti impugnati non fa venir meno l'interesse al ricorso. Secondo una consolidata giurisprudenza, infatti, *“Anche dopo la scadenza del termine di efficacia di un provvedimento amministrativo temporalmente definito, sussiste ancora l'interesse del ricorrente ad ottenere una pronuncia del giudice amministrativo, sia in quanto la portata della pronuncia non si esaurisce nell'annullamento dell'atto, ma contiene la regola cui l'amministrazione deve attenersi nel suo futuro operare, sia in quanto il ricorrente vittorioso potrà, ove del caso, ottenere in altra sede il risarcimento del danno subito, sia in quanto i tempi della giustizia non possono risolversi in danno del ricorrente, esponendolo ad una serie di provvedimenti a catena con efficacia limitata.”* (C.d.S., IV, 1° giugno 1994, n. 467; nello stesso senso si vedano, tra le tante, IV, 18 aprile 1995, n. 250; 12 marzo 1992, n.

275; V, 18 maggio 1998, n. 598; V, 23 marzo 1991, n. 344).

Da qui, in particolare, la permanenza dell'interesse al ricorso quantomeno in funzione della corretta impostazione della turnazione per i periodi di tempo successivi a quelli avuti di mira dagli specifici atti oggetto di scrutinio giudiziale, e avuto riguardo anche alla funzione della pronuncia di merito di evitare il moltiplicarsi di uguali giudizi ogniqualvolta si riproduca la medesima situazione.

1c Quanto alle eccezioni di inammissibilità e di improcedibilità che hanno investito il solo appello della Co.Ta.Pi., esse risultano prive di rilievo pratico e sfornite di interesse per la ragione che la stessa sentenza ha formato oggetto d'appello anche da parte del Comune di Pisa, e per gli stessi motivi di gravame.

2 Nel merito tali motivi sono fondati.

2a La controversia verte sulla persistente legittimità di una regolamentazione a livello comunale del servizio di taxi basata sulla rigida previsione di turni con limiti minimi e massimi di durata per ogni titolare di licenza.

Il Tribunale si è orientato per la soluzione negativa alla luce delle previsioni liberalizzatrici dettate dall'art. 3, commi 1, 2, 8, 9 e 11 bis, del d.l. n. 138/2011. Previsioni introdotte dal principio di fondo per cui *“l'iniziativa e l'attività economica privata sono libere ed è permesso tutto ciò che non è espressamente vietato dalla legge”*, canone definito dal comma 2 dello stesso articolo quale *“principio fondamentale per lo sviluppo economico”* che *“attua la piena tutela della concorrenza tra le imprese”*, e che si concretizza soprattutto attraverso l'abrogazione, contestualmente disposta, delle *“restrizioni in materia di accesso ed esercizio delle attività economiche previste dall'ordinamento vigente”*.

Non è sfuggito al T.A.R., naturalmente, il disposto del comma 11-bis dell'articolo, per cui, *“In conformità alla direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, sono invece esclusi dall'abrogazione delle restrizioni disposta ai sensi del comma 8 i servizi di taxi e noleggio con conducente non di*

linea, svolti esclusivamente con veicoli categoria M1, di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59.”.

Il primo Giudice ne ha però desunto che *“le restrizioni che rimangono in vita per tale tipo di attività sono quelle elencate al comma 9 che costituisce un’esplicitazione del contenuto del comma precedente.”* Sicché, in forza del permanere di tali (soli) limiti, per i taxi continuano a sussistere: una predeterminazione delle licenze, che può essere modificata solo con provvedimento amministrativo; una limitazione della zona ove il servizio può essere svolto; un’indicazione tassativa della forma giuridica richiesta all'operatore.

Ma, sempre secondo il T.A.R., tutte le altre restrizioni caratterizzanti l’attività in questione, quelle estranee all’elencazione del comma 9, dovrebbero necessariamente venire meno, in quanto, *“a fronte di un principio generale addirittura qualificato come fondamentale per lo sviluppo economico e per la tutela della concorrenza, ogni limitazione che riduce la portata del principio deve avere un’interpretazione letterale ritenendo che le deroghe siano tassative.”*

Il Tribunale ha pertanto osservato che, *“dal momento che la rigida predisposizioni di turni di servizio e la disciplina degli orari di lavoro non rientra tra le restrizioni che continuano a trovare applicazione per il servizio taxi, non può valere a legittimare la condotta del Comune di Pisa l’esistenza dell’art. 5 L. 21/92 o dell’art. 10 L.R. 67/95 che autorizzano regolamenti che disciplino la determinazione degli orari di servizio e dei turni di riposo.”*

Tali norme, infatti, secondo il disposto del primo comma dell’art. 3, dovevano essere adeguate ai nuovi principi entro il 30.9.2012. E, sempre ad avviso del Tribunale, l’inerzia del legislatore nazionale e regionale non autorizza ad affermare il permanere di limiti ulteriori rispetto a quelli indicati dal legislatore del 2011.

Onde il primo Giudice ha concluso che anche il servizio dei taxi sarebbe stato liberalizzato, sia pure nei limiti già

visti, con la conseguenza che il Comune avrebbe dovuto limitarsi a garantire il servizio minimo, lasciando ai singoli esercenti la possibilità di incrementare l'offerta in base a valutazioni di convenienza economica di cui assumeranno il rischio (pur nel rispetto della durata massima dei turni individuali e del periodo obbligatorio di riposo).

2b L'interpretazione che il primo Giudice ha così dato alle norme del d.l. n. 138/2011 non può essere condivisa.

2c Le parti in causa concordano sul carattere tassativo dell'elencazione delle restrizioni fatta, per la generalità delle attività economiche, dal comma 9 dell'art. 3 del decreto. L'elenco integra, cioè, un *numerus clausus* di ipotesi (cfr. la memoria di CONTAP, pag. 13) di normative di segno restrittivo, sulle quali solo potrebbe ritenersi caduta la scure dell'abrogazione disposta dal precedente comma 8 (cfr. del resto, su un aspetto connesso, Corte Cost., 20 luglio 2012, n. 200, nella parte in cui ha dichiarato costituzionalmente illegittimo l'art. 3, comma 3, del d.l. n. 138, che prevedeva una generalizzata quanto indeterminata soppressione delle normative statali incompatibili con il principio della liberalizzazione delle attività economiche stabilito al comma 1 del medesimo art. 3).

Per le restrizioni non riconducibili all'elenco del comma 9, quale quella per cui è causa, vale invece, anche per quanto avverte il comma immediatamente successivo (il 10), l'esito opposto, ed in particolare la ben diversa regola per cui le medesime, semplicemente, *“possono essere revocate con regolamento da emanare ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, emanato su proposta del Ministro competente entro quattro mesi dall'entrata in vigore del presente decreto”*.

Se l'elenco del comma 9 è tassativo ciò significa, quindi, che le restrizioni che non vi figurano comprese restano in vigore (salva la mera eventualità di una successiva “revoca” ai sensi del comma 10).

Dalla premessa fatta consegue, dunque, che per le attività liberalizzate dall'art. 3 le sole restrizioni abrogate

dall'articolo sono quelle specificamente indicate come tali dalla legge, per essere state inserite nell'elenco del suo comma 9.

Le altre normative preesistenti, magari astrattamente configurabili anch'esse in chiave di “*restrizione*”, ma estranee al suddetto elenco, restano, invece, in vigore, pur a fronte del nuovo principio ordinamentale per cui “*l'iniziativa e l'attività economica privata sono libere ed è permesso tutto ciò che non è espressamente vietato dalla legge*”.

2d Ciò posto, è noto che la liberalizzazione disposta per i settori ordinari ha incontrato per i taxi un regime derogatorio, essendo stati “*esclusi dall'abrogazione delle restrizioni disposta ai sensi del comma 8*”.

Orbene, tale regola comporta chiaramente che per i taxi non operi l'abrogazione delle restrizioni di cui all'elenco recato dal comma 9.

Anche per ogni altra restrizione, però (*id est*, per le restrizioni non incluse nell'elenco), la regola, pure per i taxi, per quanto s'è detto, non può che essere quella della sua permanenza in vigore, alla stessa stregua di quanto avviene per le attività liberalizzate.

Si è visto, infatti, come per la generalità delle attività economiche l'introduzione dell'enunciato di principio con cui si apre l'art. 3 non comporti alcun impatto ai danni delle “restrizioni” non tipizzate dal comma 9, che il decreto ha lasciato in vigore. La soluzione non può allora che essere la stessa anche per il servizio dei taxi.

In altre parole, poiché le restrizioni estranee al *numerus clausus* del comma 9 restano operanti per i settori liberalizzati, le stesse dovranno a maggior ragione rimanere vigenti per i taxi, settore almeno parzialmente sottratto alla liberalizzazione.

La soluzione opposta, affermata dal primo Giudice, oltre a non avere alcun supporto normativo e a ricostruire in termini contraddittori il senso delle norme in rilievo, finirebbe illogicamente per sottoporre il servizio dei taxi, per

questo aspetto, ad una liberalizzazione più spinta di quella sancita per gli altri settori.

2e L'approdo ermeneutico indicato viene infine corroborato dal successivo d.l. n. 1 del 2012 (convertito con la legge n. 27/2012), che conferma, anche per i sostituti alla guida, la permanente vigenza di un sistema di turni, ordinari ed integrativi, predeterminati *ab extra*; e che, inoltre, stabilendo per il futuro che la materia debba formare oggetto di accordi tra l'Amministrazione comunale e gli operatori, stanti gli aspetti di interesse pubblico ad essa immanenti, conferma come essa non possa essere rimessa *sic et simpliciter* al potere decisionale dei singoli titolari.

2f Il motivo dell'originario ricorso di CONTAP accolto dal primo Giudice risulta, pertanto, destituito di fondamento.

3 Privo di pregio è infine il rilievo del CONTAP, qui riproposto (memoria depositata nell'appello RG n. 4100/2013, pag. 19), dell'incompetenza del dirigente che ha assunto la determinazione impugnata, sul rilievo che l'atto sarebbe rientrato nella sfera di competenza dell'organo consiliare.

Giova premettere che la materia in questione era stata già trattata a livello regolamentare con la deliberazione dell'organo consiliare n. 16 del 14 febbraio 2008 ("*Regolamento comunale dei Servizi di Trasporto Pubblico non di linea*"), fonte che al Titolo II, Capo I, si era occupata anche delle modalità di svolgimento del servizio taxi, e specificamente, all'art. 27, dei relativi turni.

A valle di tale regolamento, dei criteri per l'elaborazione dei turni del servizio taxi erano stati poi dettati dalla Giunta comunale con delibere del 22 dicembre 2009 e 31 marzo 2010 (docc.ti nn. 7 ed 8 della produzione comunale in prime cure).

Tanto premesso, non sembra possibile assumere che il Consiglio comunale, organo di governo ed indirizzo dell'Ente locale con competenza limitata ad un ristretto e tassativo novero di atti fondamentali dell'Ente, nel caso

concreto, dovesse direttamente fissare i singoli turni dei taxi.

Il Consorzio appellato vorrebbe far leva, in contrario, sull'art. 5 della legge 15 gennaio 1992 n. 21 (la legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea), nonché sull'art. 10 della L.R. 6 settembre 1993 n. 67 (*“Norme in materia di trasporto di persone mediante servizio di taxi e servizio di noleggio”*).

Ma il primo, rubricato *“Competenze comunali”*, si limitava ad esigere che i Comuni, nel predisporre i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, stabilissero, tra l'altro, le modalità per lo svolgimento del servizio ed i criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio di taxi, e non prescriveva nulla di più.

Quanto al menzionato art. 10 (*“Criteri per la redazione dei regolamenti comunali sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea”*), esso incaricava semplicemente il Consiglio regionale di stabilire i criteri cui avrebbero dovuto attenersi i Comuni nel redigere i regolamenti relativi all'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, criteri che avrebbero dovuto riguardare, tra l'altro, l'individuazione delle modalità di svolgimento del servizio e la determinazione degli orari di lavoro e dei turni di riposo. E la delibera del Consiglio regionale n. 131 del 1° marzo 1995, all'uopo emanata, si limitava, a sua volta, a ribadire, per quanto qui interessa, che il regolamento municipale di settore avrebbe dovuto occuparsi anche di stabilire le *“modalità per lo svolgimento del servizio”*.

Risulta allora con evidenza come le previsioni indicate non valgano a fondare la censura in esame.

Questo anche perché le medesime, oltre a dover essere coordinate con le regole generali del T.U.E.L., vanno interpretate tenendo debitamente presente che il potere del cui esercizio si discute ha natura, appunto, regolamentare, onde la relativa attribuzione di competenza non potrebbe comunque essere snaturata, come accadrebbe ove fosse estesa fino a ricomprendere l'emanazione di comuni atti amministrativi con pluralità di destinatari, quale quello di cui si tratta.

Il vero è che l'organo consiliare nella concreta vicenda aveva già esercitato le sue attribuzioni con il regolamento del 14 febbraio 2008, a valle del quale non potevano non trovare applicazione, perciò, le comuni regole sulle competenze municipali in favore della Giunta e della dirigenza.

Da qui l'infondatezza del mezzo in tutte le sue articolazioni.

4 In conclusione, gli appelli in esame devono trovare accoglimento e, in riforma della sentenza in epigrafe, il ricorso di primo grado deve essere respinto.

Sussistono senz'altro ragioni tali da giustificare la compensazione delle spese processuali del doppio grado di giudizio fra tutte le parti in causa.

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quinta), riuniti gli appelli in epigrafe, li accoglie, e per l'effetto, in riforma della sentenza appellata, respinge il ricorso di primo grado.

Compensa tra le parti le spese processuali del doppio grado di giudizio.

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

Così deciso in Roma nella Camera di consiglio del giorno 13 dicembre 2013 con l'intervento dei magistrati:

Mario Luigi Torsello, Presidente

Vito Poli, Consigliere

Sabato Malinconico, Consigliere

Antonio Bianchi, Consigliere

Nicola Gaviano, Consigliere, Estensore

L'ESTENSORE

IL PRESIDENTE

DEPOSITATA IN SEGRETERIA

Il 17/01/2014

IL SEGRETARIO

(Art. 89, co. 3, cod. proc. amm.)