

Sentenza n. 5 depositata l'11 gennaio 2019

Materia: Concorrenza e Sicurezza

Giudizio: Legittimità costituzionale in via incidentale

Limiti violati: Supposta violazione degli **artt.3, 41, 117, primo comma e secondo comma, lett. e) della Costituzione**

Rimettente: TAR Piemonte

Oggetto: **Art. 12, commi 1 e 2, della legge della Regione Piemonte 26 giugno 2006, n.22** (Norme in materia di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente) come modificati dall'art. 46 della legge della Regione Piemonte 11 marzo 2015, n.3 (Disposizioni regionali in materia di semplificazione)

Esito: Illegittimità costituzionale dell'**art.12, commi 1, 2, della legge della Regione Piemonte 26 giugno 2006, n. 22**

In riferimento alle imprese autorizzate al trasporto di viaggiatori mediante noleggio di autobus con conducente (NCC), **L'art.12** della legge 26 giugno 2006, n.22, della Regione Piemonte, come modificato dall'art. 46 della l.r. n. 3 del 2015, al fine di tutelare la sicurezza degli utenti e dei lavoratori, dispone: **al comma 1, il divieto di utilizzare veicoli di età superiore ad anni quindici che abbiano raggiunto una percorrenza certificata di un milione di chilometri; al comma 2, la cancellazione dagli appositi elenchi dei suddetti veicoli e, nel caso in cui l'impresa autorizzata non fornisca (o non fornisca in modo veritiero) l'età dei veicoli e i relativi chilometri di percorrenza, la sospensione dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività da un minimo di trenta ad un massimo di sessanta giorni.**

In ottemperanza alle disposizioni sopra ricordate, nel 2016, la città metropolitana di Torino ha ingiunto alla Autoturismo srl Giachino di alienare due autobus che avevano superato i limiti massimi di anni e di chilometri di percorrenza previsti dalla norma.

La Società Giachino, ritenendosi penalizzata, ha impugnato tale ingiunzione davanti al TAR Piemonte denunciando l'incostituzionalità della norma legislativa regionale per contrasto con gli articoli 3, 41 e 117 Costituzione, in relazione alla disciplina dettata dalla legge statale 218 del 2003 che non prevede in materia le restrizioni previste nella legge regionale.

Dubitando della legittimità costituzionale della norma chiamata ad applicare, il TAR Piemonte ha rimesso alla Suprema Corte tre questioni:

a) se la norma regionale impugnata avrebbe violato l'art. 117, primo comma e 3 della Costituzione per aver previsto requisiti non previsti dal diritto europeo e, pertanto, discriminatori per imprese stabilite in Piemonte;

b) se la medesima norma regionale avrebbe violato gli art.3, 41 e 117, secondo comma, lettere e), della Costituzione per aver introdotto una gravosa restrizione all'utilizzo degli autobus usati non prevista dalla disciplina dettata in materia dalla legge statale n. 218 del 2003 e in contrasto con il principio di libera concorrenza, che è tutelato a livello trasversale;

c) se l'intervento legislativo regionale, difettando di competenza nelle materie "sicurezza" e "ambiente", non sarebbe giustificato dalle finalità di salvaguardare la sicurezza di circolazione e degli utenti ed, eventualmente, di tutelare l'ambiente con il contenimento delle emissioni inquinanti, e ponga in essere, invece, una violazione dell'art. 117, secondo comma, della Costituzione, che riserva alla competenza statale le materia della sicurezza, lettera h), e della tutela dell'ambiente, lettera s).

Esaminando le questioni, la Corte ha delineato, in materia, le sfere di competenza statali e regionali, quali risultano prima e dopo la riforma del Titolo V della Parte II della Costituzione (2001).

Prima della famosa riforma, il trasporto mediante NCC, costituendo "un autoservizio pubblico non di linea", rientrava nella competenza regionale concorrente in materia di "tramvie e linee automobilistiche di interesse regionale". La competenza regionale era, però, esercitata soltanto in riferimento "*alla regolarità e alle diverse modalità di svolgimento delle tramvie e delle linee automobilistiche, sostanzialmente alla gestione del servizio (così la sentenza n.135 del 1997)*". I requisiti di sicurezza, invece, anche prima del 2001, rientravano nella competenza esclusiva statale, questo perché la sicurezza degli impianti dei veicoli è da connettere alla protezione dell'interesse generale dell'incolumità dei cittadini, che esige parametri di valutazione uniformi per tutto il territorio nazionale.

Dopo la riforma del 2001, la materia della sicurezza della circolazione e dei veicoli è rimasta di competenza esclusiva statale e la disciplina della revisione dei veicoli "*si innesta nelle materie della sicurezza e dell'ambiente*" (sentenza n. 77 del 2013). Diversamente, la materia del servizio pubblico di trasporto è transitata dalla competenza concorrente alla competenza regionale residuale.

La competenza regionale del pubblico trasporto, residuale dopo la riforma costituzionale del 2001 e, pertanto ampliata, è comunque limitata non soltanto per finalità di sicurezza (come riaffermato implicitamente dall'art. 2 della legge n. 218 del 2003 che in materia di requisiti tecnici dei veicoli rinvia alla normativa statale), ma anche per finalità di tutela della concorrenza, come stabilito dalle disposizioni della medesima legge n. 218 del 2003, tra le quali, quella contenuta all'art. 4, che richiede la rispondenza degli atti normativi regionali "*ai criteri della libertà di concorrenza*".

Il limite del rispetto dei criteri della libertà di concorrenza, riaffermato dall'art. 4 della legge n.218 del 2003, preclude "*alle regioni di introdurre un ulteriore requisito attinente all'efficienza tecnica del veicolo, che, finisce per limitare l'esercizio dell'NCC da parte degli operatori "interni" e per creare comunque una distorsione della concorrenza su base territoriale*".

Per questo motivo la Corte, pur non ritenendo irragionevoli le disposizioni impugnate (in considerazione della finalità di tutela della sicurezza), riconosce tuttavia che le stesse, travalichino la competenza legislativa regionale così come è costituzionalmente definita.