

Sentenza della Corte Costituzionale n. 30/2016

Materia: tutela della concorrenza, trasporti.

Parametri invocati: articoli 3, 41 e 117 della Costituzione.

Giudizio: legittimità costituzionale in via incidentale.

Rimettente: Tribunale amministrativo regionale per il Piemonte.

Oggetto: articolo 12, comma 3, della legge della Regione Piemonte 26 giugno 2006, n. 22 (Norme in materia di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente).

Esito: illegittimità costituzionale.

Con ordinanza del 27 marzo 2015 il Tribunale amministrativo regionale per il Piemonte – sezione seconda – ha sollevato questione di legittimità costituzionale dell’articolo 12, comma 3, della legge della Regione Piemonte 26 giugno 2006, n. 22 (Norme in materia di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente), in riferimento agli articoli 3, 41 e 117, primo e secondo comma, della Costituzione. La questione è sorta nel corso di un giudizio promosso da una ditta di autoservizi contro la Provincia di Torino per l’annullamento dell’atto con cui il dirigente del Servizio trasporti della Provincia aveva respinto l’istanza di nulla-osta all’immatricolazione di un autobus (usato) “*ad incremento del parco automezzi dell’impresa ricorrente*”, in applicazione dell’articolo 12, comma 3, della citata legge regionale 22/2006, secondo cui (nella formulazione vigente al momento dell’atto e del ricorso al TAR): “*Gli incrementi del parco autobus successivi al rilascio dell’autorizzazione sono effettuati con autobus nuovi*” (la disposizione in esame cessava peraltro di produrre i suoi effetti dal 6 agosto 2015, giorno della pubblicazione della legge regionale 20/2015 recante “Modifica alla legge regionale 26 giugno 2006, n. 22 (Norme in materia di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente)” nel Bollettino Ufficiale della Regione. Tuttavia, la Corte precisava che tale *ius superveniens* non imponesse la restituzione degli atti al giudice rimettente in quanto la legittimità del diniego di nulla-osta doveva essere valutata in base alla norma vigente al momento della sua adozione (cfr. le sentenze n. 151 del 2014 e n. 90 del 2013).

La ditta ricorrente impugnava l’atto di rigetto con un unico motivo, consistente nell’illegittimità derivata dall’incostituzionalità dell’articolo 12, comma 3, della citata legge regionale 22/2006, per contrasto con gli articoli 3, 41 e 117 della Costituzione, “*nella parte in cui vieta alle imprese che svolgono attività di noleggio autobus con conducente di incrementare il parco autobus con automezzi usati*”, anche in relazione a quanto previsto dalla legge 11 agosto 2003, n. 218 (Disciplina dell’attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente). La Corte ritiene fondata la seconda questione sollevata dal giudice *a quo*, motivando la propria decisione come segue.

Con la legge 218/2003, il legislatore statale ha inteso definire il punto di equilibrio fra il libero esercizio dell’attività di trasporto e gli interessi pubblici interferenti con tale libertà (articolo 1, comma 4) e il legislatore regionale non è legittimato ad alterare

(sentenza n. 80 del 2006) il bilanciamento così operato fra la libertà di iniziativa economica e gli altri interessi costituzionali, quale espressione della potestà legislativa statale nella materia della *“tutela della concorrenza”*. La Corte ha chiarito che *“l’eventuale esigenza di contemperare la liberalizzazione del commercio con quelle di una maggiore tutela della salute, del lavoro, dell’ambiente e dei beni culturali deve essere intesa sempre in senso sistemico, complessivo e non frazionato (sentenze n. 85 del 2013 e n. 264 del 2012), all’esito di un bilanciamento che deve compiere il soggetto competente nelle materie implicate, le quali nella specie afferiscono ad ambiti di competenza statale, tenendo conto che la tutela della concorrenza, attesa la sua natura trasversale, assume carattere prevalente e funge, quindi, da limite alla disciplina che le Regioni possono dettare in forza della competenza in materia di commercio (sentenze n. 38 del 2013 e n. 299 del 2012) o in altre materie”* (sentenza n. 165 del 2014). In altre parole, la tutela della concorrenza *“si attua anche attraverso la previsione e la correlata disciplina delle ipotesi in cui viene eccezionalmente consentito di apporre dei limiti all’esigenza di tendenziale massima liberalizzazione delle attività economiche”* (sentenza n. 49 del 2014). In questo contesto, i citati articoli 1 e 4 della legge 218/2003 devono essere intesi nel senso che, essendosi assunto il legislatore statale il compito di conciliare la libertà di iniziativa economica con l’esigenza di sicurezza dei viaggiatori (articolo 1), le Regioni sono abilitate a regolare gli oggetti indicati dalla stessa legge statale (articolo 4) e, in generale, la gestione del servizio (sentenze n. 30 del 1998 e n. 135 del 1997), ma non possono introdurre, a carico delle imprese di trasporto aventi sede nel territorio regionale, limiti che, lungi dal rispettare i *“criteri di tutela della libertà di concorrenza”* fissati nella legge statale (articolo 4, comma 1), penalizzerebbero gli operatori *“interni”*, data l’assenza di delimitazioni territoriali delle autorizzazioni rilasciate nelle altre Regioni (articolo 5, comma 3). Restringendo la libertà di esercizio dell’attività di noleggio bus con conducente con l’imposizione del divieto di incremento del parco mezzi con autobus usati, la norma regionale contestata non solo comporta maggiori oneri in capo alle imprese di trasporto aventi sede in Piemonte rispetto a quelle situate in altre Regioni, ma è altresì idonea a produrre l’effetto (nel caso in cui l’impresa non abbia le maggiori risorse necessarie per comprare un autobus nuovo) di impedire irragionevolmente l’espansione dell’attività delle imprese stesse e, dunque, di limitare la concorrenza e con essa le possibilità di scelta da parte dei committenti (sentenze n. 47 del 2015 e n. 97 del 2014). La previsione censurata eccede, dunque, i limiti entro i quali il legislatore regionale può disciplinare la materia, di sua competenza residuale, del trasporto pubblico locale, dato che fra tali limiti vi è quello del rispetto del bilanciamento operato dal legislatore statale nella materia trasversale e prevalente, ad esso affidata in via esclusiva, della tutela della concorrenza.