

Alla Corte costituzionale la legge regionale del Piemonte sul noleggio autobus con conducente nella parte in cui impone prescrizioni più restrittive di quella statale sui requisiti dei mezzi utilizzabili

[Tar Piemonte, sez. II, ordinanza 11 gennaio 2018, n. 54 – Pres. Testori, Est. Picone](#)

Trasporti e autoservizi – Regione Piemonte – Noleggio autobus con conducente – Mezzi impiegabili nel servizio – Requisiti non previsti dalla legge statale – Questione non manifestamente infondata di costituzionalità.

È rilevante e non manifestamente infondata, in relazione agli artt. 3, 41 e 117, primo e secondo comma, Cost., la questione di legittimità costituzionale dell'art. 12, primo e secondo comma, della legge regionale del Piemonte 26 giugno 2006, n. 22, nella parte in cui vieta alle imprese esercenti servizi di noleggio autobus con conducente "l'utilizzo di veicoli di età superiore a quindici anni qualora essi abbiano raggiunto una percorrenza di un milione di chilometri" (1).

(1) I. - Con l'ordinanza in epigrafe la seconda sezione del T.a.r. per il Piemonte ha rimesso alla Corte costituzionale la questione di legittimità costituzionale dell'art. 12 della legge regionale piemontese n. 22 del 2006, rubricato "qualità degli autobus", ritenendo non manifestamente infondati i dubbi di compatibilità con gli artt. 3, 41 e 117, primo e secondo comma, Cost.. L'art. 12 cit., al primo comma, stabilisce che "nelle more dell'entrata in vigore di apposita normativa nazionale in materia di requisiti di età dei veicoli adibiti ad attività di noleggio di autobus con conducente, al fine di tutelare la sicurezza degli utenti e dei lavoratori, è vietato alle imprese autorizzate all'esercizio di tale attività l'utilizzo di veicoli di età superiore a quindici anni qualora essi abbiano raggiunto una percorrenza di un milione di chilometri certificata con gli strumenti previsti dalle normative vigenti", aggiungendo al comma secondo che "i veicoli per i quali è previsto il divieto di utilizzo di cui al comma 1 sono cancellati dagli elenchi relativi ai veicoli autorizzati all'attività di noleggio di autobus con conducente".

La questione è sorta nell'ambito di un contenzioso avviato da un'impresa esercente l'attività di noleggio autobus con conducente ed iscritta al registro previsto dall'art. 5 della legge regionale piemontese n. 22 del 2006, la quale ha impugnato il provvedimento della Città Metropolitana di Torino che le ha ingiunto di alienare entro quindici giorni due automezzi (che risultavano essere immatricolati da più di quindici anni ed aver percorso più di un milione di chilometri), deducendo l'incostituzionalità dell'art. 12 della legge regionale n. 22 del 2006 per contrasto con gli artt. 3, 41 e 117 della Costituzione, in relazione alla disciplina statale contenuta nella legge n. 218 del 2003, prospettazione accolta dal T.a.r., che ha sollevato la questione di costituzionalità.

II. – Nell’ordinanza di rimessione il T.a.r. per il Piemonte procede ad una preliminare ricognizione della normativa nazionale, costituita dalla legge 11 agosto 2003, n. 218, nonché della richiamata legge regionale piemontese 26 giugno 2006, n. 22 e giunge a ritenere rilevante e non manifestamente infondata la questione di legittimità dell’art. 12 di quest’ultima, per contrasto con gli artt. 3, 41 e 117 Cost., sulla base del seguente percorso motivazionale:

a) la norma regionale controversa finisce per introdurre un requisito di esercizio non previsto dal diritto europeo ed intrinsecamente discriminatorio, nei confronti delle imprese stabilite nella Regione Piemonte, in violazione dell’art. 3 Cost. nonché dell’art. 117, primo comma, Cost., che impone alle Regioni di conformarsi ai vincoli dell’ordinamento comunitario; viene in considerazione, da un lato, il principio generale di diritto europeo di eguaglianza davanti alla legge, di cui all’art. 20 della Carta dei diritti UE, per il quale situazioni analoghe non possono essere trattate in modo diverso, e, dall’altro lato, il Regolamento CE n. 1071/2009 del 21 ottobre 2009, recante “Norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l’attività di trasportatore su strada”, che non detta alcuna prescrizione in ordine alle caratteristiche degli automezzi utilizzabili dalle imprese di trasporto;

b) la norma regionale appare poi in diretto contrasto con la natura “trasversale” e prevalente della tutela della libera concorrenza, sancita dalla Direttiva 2006/123/CE., dalla quale si ricava l’impossibilità per le Regioni di introdurre nell’ordinamento, anche per via normativa, previsioni atte a distorcere il confronto concorrenziale e la libertà d’impresa sul piano interspaziale, ossia tra territori regionali differenti; la legge statale non prevede limitazioni all’utilizzo di autobus usati, né prevede limitazioni territoriali per le imprese autorizzate e non attribuisce alle Regioni il potere di disciplinare in senso più restrittivo la tipologia di automezzi utilizzabili dalle imprese autorizzate; dal che discende che la norma regionale piemontese viola gli artt. 3, 41 e 117 Cost., introducendo una gravosa restrizione all’utilizzo di autobus usati nei confronti dei soli operatori economici iscritti nel registro della Regione Piemonte, al di fuori dei principi stabiliti dalla legge statale;

c) ove, invece, il divieto di acquisire autobus usati trovasse la propria giustificazione nell’obiettivo di salvaguardare la sicurezza (in particolare, la sicurezza della circolazione e degli utenti trasportati) e di tutelare l’ambiente (in particolare, per il contenimento delle emissioni inquinanti), la norma regionale si porrebbe in contrasto con l’art. 117, secondo comma, Cost., che riserva alla potestà esclusiva statale le materie della sicurezza (lett. h) e della tutela dell’ambiente (lett. s).

III. – Per completezza si segnala quanto segue:

d) sulla legge della Regione Piemonte n. 22 del 2006 si è recentemente pronunciata la Corte costituzionale con la sentenza 17 febbraio 2016, n. 30 (in *Foro it.*, 2016, I, 1126; *Giur. costit.*, 2016, 176, con nota di L. DIOTALLEVI, *Il trasporto di viaggiatori mediante noleggio di autobus tra libertà di circolazione e tutela della concorrenza*; la sentenza è commentata anche da A. CLARONI, *Sul noleggio di autobus con conducente in Regioni*, 2016, 566); la richiamata sentenza ha dichiarato la incostituzionalità dell'art. 12, comma 3, della legge citata nella parte in cui vieta alle imprese che svolgono attività di noleggio di autobus con conducente di incrementare il parco autobus con automezzi usati, in riferimento agli art. 3, 41 e 117, primo e secondo comma, Cost., sul rilievo che *“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”*;

e) sul riparto di competenze tra Stato e Regioni in materia di trasporti:

e1) Corte cost., 26 febbraio 1998, n. 30 in *Foro it.*, 1998, I, 975 che evidenzia come spetti allo Stato la disciplina concernente la sicurezza degli impianti e dei veicoli e alla Regione le modalità di gestione e di organizzazione dei servizi (nella specie, la Corte ha rilevato come le disposizioni statali impugnate, in materia di trasporto gratuito degli studenti, regolando profili inerenti l'organizzazione e la gestione del servizio, invadessero la competenza regionale);

e2) Corte cost., 16 maggio 1997, n. 135 in *Foro it.*, 1997, I, 2383, secondo cui non spetta allo Stato disciplinare con decreto del ministro dei trasporti e della navigazione la distrazione degli autobus dal servizio di linea a quello di noleggio e viceversa;

e3) Corte cost., 21 dicembre 2007, n. 452 in *Foro it.*, 2008, I, 363, sulla competenza legislativa regionale in materia di trasporti locali e sulla possibile interferenza con la disciplina statale in materia di tutela della concorrenza;

f) sulla tutela della concorrenza e il bilanciamento tra libertà di iniziativa economica e altri interessi costituzionali:

f1) Corte cost., 15 dicembre 2016, n. 265 in *Foro it.*, 2017, I, 433 e in *Giur. costit.*, 2016, 2298 con note di POLLICINO e LUBELLO; la Corte ha affermato la illegittimità costituzionale della norma regionale in base alla quale il servizio di trasporto di persone, effettuato con la chiamata, con qualunque modalità, di un autoveicolo con l'attribuzione di corresponsione economica, possa essere esercitato esclusivamente dai soggetti che svolgono il servizio di taxi o di noleggio con conducente (Ncc), trattandosi di intervento che rientra nella materia «tutela della concorrenza», la quale è riservata alla competenza legislativa dello Stato;

f2) Corte cost. 11 giugno 2014, n. 165 in *Foro it.*, 2014, I, 3042 e in *Giur. costit.*, 2014, 2635, ove la Corte ha affermato l'impossibilità per le Regioni di introdurre nell'ordinamento,

anche per via normativa, previsioni atte a distorcere il confronto concorrenziale e la libertà d'impresa sul piano interspaziale, ossia tra territori regionali differenti, conseguentemente dichiarando l'incostituzionalità di alcune norme della legge regionale toscana in materia di commercio;

f3) Corte cost., 9 maggio 2013, n. 85 in *Foro it.*, 2014, I, 441 con nota di ROMBOLI, sul bilanciamento dei diritti fondamentali alla salute e al lavoro nella vicenda dell'Ilva di Taranto;

f4) Corte cost., 19 dicembre 2012, n. 299 in *Foro it.*, 2013, I, 427 con nota di ROMBOLI, ove la Corte evidenzia che la competenza esclusiva dello Stato in materia di concorrenza, ai sensi dell'art. 117, secondo comma, lett. e), Cost., deve ritenersi, dato il suo carattere finalistico, come materia «trasversale» e quindi in grado di influire anche su materie attribuite alla competenza legislativa, concorrente o residuale, delle regioni (la Corte ha quindi ritenuto che sia consentito al legislatore statale intervenire anche sulla disciplina degli orari degli esercizi commerciali che, per ciò che riguarda la configurazione «statica», rientra nella materia «commercio» attribuita alla competenza legislativa residuale delle regioni).