



**News n. 35 del 15 aprile 2024
a cura dell'Ufficio del massimario**

Con l'ordinanza in esame il T.a.r. per l'Umbria dubita della legittimità costituzionale della legge regionale umbra che fissa tra i requisiti 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.

T.a.r. per l'Umbria, sezione I, ordinanza 13 febbraio 2024, n. 96 – Pres. Ungari, Est. Carrarelli.

Trasporti e autoservizi – Regione Umbria – Autoservizi pubblici non di linea – Conducenti di veicoli o natanti adibiti – Ruolo – Iscrizione – Requisiti – Residenza comune umbro – Normativa nazionale – Concorrenza – Compatibilità – Questione rilevante e non manifestamente infondata.

“È rilevante e non manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale, in relazione agli artt. 3 e 117, secondo comma, lettera e), e terzo comma della Costituzione nonché all'art. 117, primo comma - nella formulazione antecedente alla riforma di cui alla l. cost. 18 ottobre 2001, n. 3 – per violazione della norma interposta di cui all'art. 6 della l. 15 gennaio 1992 n. 21, dell'art. 6, comma 1, lettera i), della legge della regione Umbria 14 giugno 1994, n. 17, come risultante a seguito dell'art. 1 della legge regionale 3 marzo 2000, n. 15, nella parte in cui detta 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 (1)

(1) I. – La q.l.c. indicata nella massima si innesta nell'ambito di un giudizio volto all'annullamento del provvedimento di rigetto della sua domanda d'iscrizione nel ruolo dei conducenti di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea della provincia di Perugia, di cui all'art. 6 della l. 15 gennaio 1992, n. 21, poiché il richiedente non risultava residente in uno dei comuni dell'Umbria così come previsto dall'art. 6, comma 1, lett. i) della l. reg. 14 giugno 1994, n. 17, recante “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”, come modificato da parte dell'art. 1 della l.reg del 15 marzo 2000, n. 15, nonché dall'art. 2, comma 2, lett. b) del Regolamento provinciale, recante “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".

II. - Osserva il T.a.r. come la disposizione di legge regionale sopraindicata (su cui si fondano il regolamento provinciale e il provvedimento impugnato):

- a) in ragione del suo tenore letterale e della sua univocità, non sia suscettibile di un'interpretazione costituzionalmente conforme che consenta di superare i dubbi di legittimità costituzionale sottoelencati;
- b) introduca una limitazione alla concorrenza, incidendo sulla competenza esclusiva statale di cui all'art. 117, secondo comma, lettera e), Cost., così precludendo a tutti i non residenti in Umbria la possibilità di accedere all'iscrizione al richiamato ruolo che costituisce requisito indispensabile: *i)* sia per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi; *ii)* sia per ottenere l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, *iii)* sia 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;
- c) si traduca, 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, dovendosi, invero, richiamare sul tema la pertinente giurisprudenza costituzionale che – pronunciandosi con riferimento agli autoservizi pubblici non di linea – ha più volte affermato come sia riservato allo Stato definire:
 - c1) *«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 *Giur. costit.*, 2016, 2307D, con nota di M. MIDIRI, *Evoluzione tecnologica, anacronismi legislativi e nuove esigenze di regolazione.*);
 - c2) *«i punti di equilibrio fra il libero esercizio d[elle] attività [economiche] e gli interessi pubblici con esso interferenti con tale libertà (art. 1, comma 4, della l. 11 agosto 2003, n. 218). 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", [delinea] un assetto degli interessi che il legislatore regionale non è legittimato ad alterare [Corte cost., 7 aprile 2016, n. 80, in *Giur. costit.*, 2016, 728]»* (Corte cost., 17 febbraio 2016, n. 30, in *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.*);
- d) sia in contrasto:
 - d1) con l'art. 117, terzo comma, Cost., in relazione alla materia «professioni», così come regolata – per esigenze di uniformità e unitarietà – dalla legge quadro statale cui spetta 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. Corte cost., 9 ottobre 2020, n. 209, in *Foro it.*, 2020, I, 3683, 23 maggio 2013, n. 98, in *Foro it.*, 2013, I, 2378), circostanza che non ricorre nel caso in esame;

d2) con l'art. 117, primo comma, Cost. – nella formulazione antecedente alla modifica di cui alla l. cost. n. 3 del 2001, e pertanto vigente al momento dell'introduzione del contestato requisito dell'art. 6, comma 1, lett. i) della lettera della l.r. n. 17 del 1994 da parte dell'art. 1 della l.reg n. 15 del 2000 – poiché il legislatore regionale è 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. 24 luglio 1977, n. 616) violando i principi fondamentali stabiliti dalla legge dello Stato che all'art. 6 della l. n. 21 del 1992 – che si pone nel caso di specie come norma interposta – 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);

d3) con l'art. 3 della Cost. con riferimento ai canoni di ragionevolezza e proporzionalità, poiché:

- *in primis*, il requisito della residenza *ut supra* delineato, non appare ispirarsi ad una *ratio* omogenea rispetto agli altri requisiti richiesti dal citato art. 6, comma 1, – 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;
- *in secundis* – anche ove il requisito della residenza fosse funzionale 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 noleggio con conducente (NCC) e all'art. 5 *bis* per il servizio di taxi (cfr. ex multis T.r.g.a., sez. aut. di Bolzano, 19 maggio 2020, n. 118; Corte cost., 26 marzo 2020, n. 56, in *Foro amm.*, 2020, 1345, in *Corriere giur.*, 2021, 901, con nota di A. FABBI, *La*

- Corte costituzionale e il trasporto pubblico non di linea (sullo sfondo il caso Uber e la liberalizzazione del mercato); Cons. Stato, sez. V, 26 aprile 2018, n. 2539) – 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, in quanto 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 dovendosi richiamare sotto il profilo comparatistico regionale: i) la regione Lazio che all’art. 17, comma 1, della l. reg. 26 ottobre 1993, n. 58 ha previsto 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; ii) la regione Molise che – 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., 13 novembre 2013, n. 264, in *Foro it.*, 2014, I, 25) – ha optato per il solo requisito del «domicilio professionale nella provincia di Campobasso o di Isernia» (cfr. art. 6, comma 1, lett. 1-bis) della l.reg. 13 novembre 2012, n. 25, come modificata dall’art. 12 della l.reg. 4 maggio 2016, n. 5);*
- nella sentenza Corte cost., 27 giugno 2017, n. 152 (in *Foro it.*, 2017, I, 2937, in *Giur. costit.*, 2017, 1379, con nota di M. LIBERTINI, *Servizi pubblici di trasporto non di linea e competenze regionali.*), la stessa Corte costituzionale ha evidenziato come il requisito del “domicilio professionale” nel territorio regionale richiesto dal già citato art. 12, comma 1, lett. b), della l.reg. Molise n. 5 del 2016 del «*non configur[i] 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»;

- e) non sia, invece, in contrasto con l'art. 117, comma 1, Cost. con riferimento all'art. 49 TFUE e l'art. 14 della Direttiva n. 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio 12 dicembre 2006 – con la conseguente assenza di profili afferenti alla c.d. doppia pregiudizialità – dovendosi ritenere 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, 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» (Cons. Stato, sez. V, 11 luglio 2022, n. 5756);

III. – Per completezza si osserva quanto segue:

- f) con riferimento alla disciplina della concorrenza nella materia dei trasporti pubblici non di linea:
- f1) in giurisprudenza: v. Corte cost., sentenza 7 marzo 2024, n. 36, ordinanza 7 marzo 2024, n. 35, con nota di M. MIDIRI, *Libertà d'innovare e servizi pubblici: la Corte si pronuncia su taxi, NCC e molto altro* (Corte cost., sent. 36/2024 e ord. 35/2024), in www.federalismi.it, 3 aprile 2024 con cui la Corte costituzionale:
- nella sentenza i) ha dichiarato non fondata la q.l.c. dell'art. 2, comma 4, della l.reg. Calabria 7 agosto 2023, n. 37, recante «Disposizioni per l'esercizio del

trasporto pubblico non di linea e norme concernenti il ruolo dei conducenti dei servizi pubblici di trasporto non di linea», promossa, in riferimento all'art. 117, secondo comma, lettera e), della Costituzione, dal Presidente del Consiglio dei ministri e ha sollevato d'ufficio, dinnanzi a sé, la q.l.c. dell'art. 10-bis, comma 6, del d.l. 14 dicembre 2018, n. 135, recante *Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione*, convertito, con modificazioni, nella legge 11 febbraio 2019, n. 12, in riferimento agli artt. 3, 41, commi 1 e 2, e 117, comma 1, Cost., quest'ultimo in relazione all'art. 49 del TFUE; ii) ha ricondotto nella competenza residuale ex art. 117, comma 4, Cost. la disciplina regionale volta a favorire la concorrenza tramite lo svolgimento di servizi innovativi che – ove non espressamente vietati dalla normativa nazionale – devono ritenersi consentiti; iii) ha sostanzialmente affermato il principio di tassatività e di stretta interpretazione dei divieti alla libertà d'impresa;

- nell'ordinanza con cui la Corte – si è autosollevata la q.l.c. dell'art. 10-bis, comma 6, del d.l. 14 dicembre 2018, n. 135, recante *Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione*, convertito, con modificazioni, dalla l. 11 febbraio 2019, n. 12, in riferimento agli artt. 3, 41, primo e secondo comma, e 117, primo comma, della Costituzione, quest'ultimo in relazione all'art. 49 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea – esclude che l'utilità sociale limitativa della libertà d'impresa possa coincidere con esigenze protezionistiche operando un espresso richiamo a Corte cost., 23 gennaio 2024, n. 8 (in *Arch. giur. circ. ass. e resp.* 2024, n. 2, con nota di V. DE GIOIA, *Costituzionalmente illegittimo prevedere che la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà per l'esercizio dei servizi di taxi e di NCC attesti «l'assenza di carichi pendenti, nonché oggetto della News UM n. 15 del 6 febbraio 2024*), sentenza che ha sottolineato l'esigenza che i requisiti o gli eventuali fattori ostativi per lo svolgimento di un'attività economica debbano essere proporzionati onde evitare forme di irragionevoli compressioni della libertà ex art. 41 Cost.;

f2) in dottrina: P. COLASANTE, *Il punto di equilibrio nella tutela della concorrenza: la Corte rende più labili i confini fra i servizi taxi e di noleggio con conducente*, in *Osservatorio costituzionale*, 7 luglio 2020, F. LUCIANÒ, *La nuova disciplina in materia di taxi e NCC alla prova della Corte costituzionale, tra tutela della concorrenza e vizi in ridondanza. Nota alla sentenza n. 56 del 2020*, in www.federalismi.it, 23 settembre 2020; M. MIDIRI, *Libertà d'innovare e servizi pubblici: la Corte si pronuncia su taxi, NCC e molto altro (Corte cost., sent. 36/2024 e ord. 35/2024)*, in www.federalismi.it, 3 aprile 2024, che, nel commentare le pronunce di cui al punto f1), sottolinea:

- come le stesse rivelino un nuovo indirizzo della Corte costituzionale più netto rispetto a quello – prudente e con circoscritte aperture – delle decisioni pregresse sul tema, segnatamente: i) Corte cost. 9 maggio 2022, n. 112 (in *Giur. costit.*, 2022, 1258C, con nota di M.R. SANCHINI, *La Corte costituzionale si pronuncia (di nuovo) sulla tutela della concorrenza nell'autotrasporto non di linea*); ii) Corte cost., 26 marzo 2020, n. 56 (in *Foro amm.*, 2020, 1345);

- come, anche in un ambito segnato da forte regolazione, come i servizi pubblici, la Corte costituzionale presti un'attenzione prioritaria al valore dell'innovazione quale presupposto per il pieno dispiegarsi delle libertà fondamentali di cui l'efficienza del trasporto urbano – specialmente nelle grandi aree metropolitane – è un fattore condizionante, venendo in rilievo le libertà di circolazione e di soggiorno, il diritto al lavoro e allo studio, la libertà di stabilimento (artt. 16, 41, 34, 4 e 35 Cost., e artt. 49 TFUE);
 - come, seppure nella sentenza 7 marzo 2024, n. 36 non emerga espressamente, traspaia l'intenzione della Corte costituzionale di eliminare lo schermo dell'art. 117, comma 2, lett. e), Cost., per discipline conformative degli assetti di mercato funzionali alla compressione delle libertà economiche;
- g) sulla qualificazione del servizio NCC come servizio di trasporto: v. Corte giustizia UE, grande sezione, 20 dicembre 2017, C-434/15, (in *Foro amm.*, 2017, 2361, in *Riv. it. dir. lav.*, 2018, 407, con nota di D. DIVERIO, *Se Uberpop è un servizio di trasporto. Un via libera (condizionato) alla sua regolamentazione da parte degli stati membri*) secondo cui «L'articolo 56 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 58, paragrafo 1, TFUE, nonché l'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno, e l'articolo 1, punto 2, della direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione, come modificata dalla direttiva 98/48/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 luglio 1998, cui rinvia l'articolo 2, lettera a), della direttiva 2000/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2000, relativa a taluni aspetti giuridici dei servizi della società dell'informazione, in particolare il commercio elettronico, nel mercato interno («Direttiva sul commercio elettronico»), devono essere interpretati nel senso che un servizio d'intermediazione, come quello di cui al procedimento principale, avente ad oggetto la messa in contatto mediante un'applicazione per smartphone, dietro retribuzione, di conducenti non professionisti, che utilizzano il proprio veicolo, con persone che desiderano effettuare uno spostamento nell'area urbana, deve essere considerato indissolubilmente legato a un servizio di trasporto e rientrante, pertanto, nella qualificazione di «servizi nel settore dei trasporti», ai sensi dell'articolo 58, paragrafo 1, TFUE. Un servizio siffatto deve, di conseguenza, essere escluso dall'ambito di applicazione dell'articolo 56 TFUE, della direttiva 2006/123 e della direttiva 2000/31»;
- h) sui requisiti soggettivi dei conducenti NCC: i) Corte cost., 11 gennaio 2019, n. 5 (in *Foro it.*, 2019, I, 753, in *Giur. costit.*, 2019, 18) oggetto della relativa News US che ha dichiarato l'illegittimità della legge regionale del Piemonte nella parte in cui impone prescrizioni più restrittive di quelle previste dalla normativa statale sui requisiti dei mezzi utilizzabili per il noleggio di autobus con conducente.
- i) sui criteri di collegamento territoriale per accedere a benefici o quale requisito di ammissione:
- i1) sulla residenza quale illegittimo requisito per accedere a un beneficio: i) v. Corte cost., 14 marzo 2024, n. 42 che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale «dell'art. 5, comma 4, lettera b), della legge della Regione Toscana 27 dicembre 2018,

n. 73 (Disposizioni di carattere finanziario. Collegato alla legge di stabilità per l'anno 2019), nella parte in cui prevede, tra i requisiti per la concessione del contributo di cui al comma 1 dello stesso articolo, quello per cui "sia il genitore sia il figlio minore disabile devono essere residenti in Toscana, in modo continuativo, in strutture non occupate abusivamente, da almeno ventiquattro mesi antecedenti la data del 1° gennaio dell'anno di riferimento del contributo", anziché quello per cui sia il genitore che il figlio minore disabile devono essere residenti in Toscana, in strutture non occupate abusivamente, al momento della presentazione della domanda»; ii) Corte cost., 20 aprile 2023, n. 77 (in Foro it. 2023, I, 1309) che dichiarato «l'illegittimità costituzionale dell'art. 5, comma 1, lettera b), della legge della Regione Liguria 29 giugno 2004, n. 10, recante «Norme per l'assegnazione e la gestione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica e modifiche alla legge regionale 12 marzo 1998, n. 9 (Nuovo ordinamento degli enti operanti nel settore dell'edilizia pubblica e riordino delle attività di servizio all'edilizia residenziale ed ai lavori pubblici)», limitatamente alle parole «da almeno cinque anni»;

i2) sul domicilio professionale quale criterio di collegamento costituzionalmente legittimo: v. Corte cost., 27 giugno 2017, n. 152, cit. con nota di M. LIBERTINI, *Servizi pubblici di trasporto non di linea e competenze regionali*, in *Giur. costit.*, 2017, 1379, che sottolinea come «nell'epoca della rivoluzione digitale, la facilità di comunicare in via telematica può fare apparire superflua l'elezione di un domicilio fisico atto a facilitare le comunicazioni tra l'amministrazione e l'interessato. In questo senso la motivazione della sentenza forse va un po' oltre, quando gratifica la soluzione, adottata dalla legge regionale, in termini di "necessità"».