



**News n. 113 del 10 dicembre 2024  
a cura dell'Ufficio del massimario**

Costituzionalmente illegittimo il requisito della residenza nella regione Umbria previsto dalla legge regionale in materia di trasporto di persone mediante mezzi pubblici non di linea.

**Corte costituzionale, 21 novembre 2024, n. 183 – Pres. Barbera, Red. Sciarrone Alibrandi**

**Trasporti e autoservizi – regione Umbria – Autoservizi pubblici non di linea – Ruolo – Iscrizione – Requisiti – Residenza comune umbro – Incostituzionalità.**

*È incostituzionale l'art. 6, comma 1, lett. i), della legge della Regione Umbria 14 giugno 1994, n. 17, come modificata dall'art. 1 della legge della Regione Umbria 3 marzo 2000, n. 15, per contrasto con gli artt. 3 e 117, 2° comma, lett. e), Cost., nonché con l'art. 117, 1° comma, Cost. nella formulazione antecedente alla riforma di cui alla legge cost. 18 ottobre 2001, n. 3. (1)*

(1) I. – Su rinvio del T.a.r. per l'Umbria, sez. I, ordinanza 13 febbraio 2024, n. 96 (oggetto di News UM n. 35 del 15 aprile 2024), la Corte costituzionale giudica sulla q.l.c. sollevata con riferimento alla legge della Regione Umbria 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”, allorché, all’art. 6, comma 1, lett. i) (introdotta dall’art. 1 della legge della Regione Umbria 3 marzo 2000, n. 15), introduce, tra i requisiti per l’iscrizione nel ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti a servizi pubblici non di linea, quello: “di essere residente in uno dei Comuni della Regione Umbria”; una simile disposizione viene ritenuta contrastante con gli artt. 3 e 117, 2° comma, lett. e), Cost., nonché con l’art. 117, 1° comma, Cost. nella formulazione antecedente alla riforma di cui alla legge cost. 18 ottobre 2001, n. 3; in fatto, la q.l.c. è stata sollevata, nell’ambito di un giudizio promosso per l’annullamento del provvedimento di rigetto di una domanda d’iscrizione nel ruolo dei conducenti di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea della provincia di Perugia, diniego motivato proprio in ragione della circostanza che il richiedente non risultava residente in uno dei comuni dell’Umbria; la sentenza si iscrive in pieno nel novero di altre simili q.l.c. già sollevate davanti alla Corte costituzionale e risolte in modo analogo.

II. – Questo il percorso motivazionale della sentenza:

- a) l'attività di trasporto di persone, mediante autoservizi pubblici non di linea, è regolata, a livello statale, dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (*"Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea"*), la quale, all'art. 1, identifica gli autoservizi pubblici non di linea in *«quelli che provvedono al trasporto collettivo od individuale di persone, con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea [...] e che vengono effettuati, a richiesta dei trasportati o del trasportato, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta»* (comma 1); lo stesso art. 1 stabilisce poi che *«[c]ostituuiscono autoservizi pubblici non di linea»* i servizi di taxi e di NCC (comma 2);
- b) particolare rilievo assume l'art. 6 della legge statale *de quo*, che, al comma 1, prevede l'istituzione di un apposito *«ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea»* presso le camere di commercio; il comma 2 prevede, quale unico *«requisito indispensabile per l'iscrizione nel ruolo»*, il possesso del *«certificato di abilitazione professionale»*, il quale presuppone il rilascio della patente di guida della categoria richiesta (stabilito dall'art. 116 d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 *"Nuovo codice della strada"*) per il tipo di veicolo adibito ai servizi di trasporto; ai sensi del comma 3; l'iscrizione nel ruolo avviene previo esame da parte di apposita commissione regionale *«che accerta i requisiti di idoneità all'esercizio del servizio, con particolare riferimento alla conoscenza geografica e toponomastica»*; ancora, il comma 4 del medesimo art. 6, al secondo periodo, stabilisce che le regioni *«definiscono i criteri per l'ammissione nel ruolo»*; il comma 5 specifica, infine, che l'iscrizione nel ruolo costituisce requisito indispensabile per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di NCC (noleggio con conducente;) *ergo*, tali attività non sono liberalizzate, bensì sottoposte ad autorizzazione, rilasciata dall'amministrazione comunale, attraverso un bando di pubblico concorso, ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità in *leasing* o ad uso noleggio a lungo termine del veicolo (art. 8, comma 1, della legge n. 21 del 1992);
- c) nell'ambito delle competenze regionali, fatte salve dal sopra menzionato comma 4 dell'art. 6 della legge n. 21 del 1992, la Regione Umbria ha disciplinato la materia con la legge reg. Umbria n. 17 del 1994; nella sua attuale formulazione, l'art. 4 della legge regionale prevede che l'esame, per l'iscrizione nei ruoli dei conducenti, avvenga davanti ad un'apposita commissione provinciale, che, tra l'altro, è tenuta ad accertare il possesso da parte dei candidati di specifici requisiti di accesso, ulteriori rispetto a quello imposto dalla legge statale; i requisiti di iscrizione al ruolo – e, prima ancora, necessari per sostenere l'esame propedeutico innanzi alla commissione provinciale – sono indicati al comma 1 dell'art. 6 della medesima legge regionale, il quale, alla lett. i) (introdotta dall'art. 1 della legge della Regione Umbria 3 marzo 2000, n. 15), include anche la residenza *«in uno dei Comuni della Regione Umbria»*;
- d) da siffatta ricognizione della normativa risulta che sia la legge n. 21 del 1992 sia la censurata lett. i) del comma 1 dell'art. 6 della legge reg. Umbria n. 17 del 1994 (introdotta dall'art. 1 della legge reg. Umbria n. 15 del 2000) sono state adottate in epoca anteriore alla modifica del Titolo V della Parte II della Costituzione; prima di tale riforma, invero, la materia *«tranvie e linee automobilistiche di interesse regionale»* era espressamente assegnata alle regioni in regime di potestà

legislativa concorrente e la legislazione statale ricomprendeva in essa, in modo puntuale, anche «*i servizi pubblici di trasporto di persone e merci*» (art. 84 del d.P.R. 24 luglio 1977, n. 616);

- e) la Corte cost. ha già chiarito (Corte cost. 26 febbraio 2020, n. 56, in *Giur. cost.*, 2020, 643) che la legge n. 21 del 1992 di disciplina organica del settore degli autoservizi pubblici non di linea si poneva come «*legge quadro*» di definizione dei principi fondamentali, restando assegnata alla competenza delle regioni di disciplinare per il resto la materia, ai sensi del richiamato art. 4 del d.P.R. n. 616 del 1977;
- f) in seguito alla modifica del riparto di competenze operata dalla legge cost. 18 ottobre 2001, n. 3, il *trasporto pubblico locale* è transitato nell'ambito della più ampia competenza legislativa regionale residuale, di cui all'art. 117, comma 4, Cost. (*ex multis*: Corte cost. 27 giugno 2018, n. 137, in *Foro it.*, 2019, I, 1905, con nota di D'AURIA; 19 aprile 2018, n. 78, in *Foro it.* 2019, I, 1908, con nota di D'AURIA, in *Giur. cost.*, 2018, 705, con nota di RIVOSECCHI; 17 febbraio 2016, n. 30, in *Foro it.*, 2016, I, 1126, con nota di ROMBOLI, in *Giur. cost.*, 2016, 176, con nota di DIOTALLEVI; 21 dicembre 2007, n. 452, in *Foro it.*, 2008, I, 363), come è stato affermato proprio con riferimento al settore del «*servizio pubblico di trasporto, di linea e non di linea*» (Corte cost. 26 febbraio 2020, n. 56 citata e 11 gennaio 2019, n. 5, in *Foro it.*, 2019, I, 743);
- g) spesso la Corte costituzionale è stata chiamata a scrutinare leggi regionali emanate prima della riforma del Titolo V, ma censurate per violazione dei nuovi parametri di riparto delle competenze, evocati da soli oppure unitamente ai precedenti; quando ciò è avvenuto, la giurisprudenza costituzionale, lungi dall'affermare un principio generale in ordine all'applicabilità del vecchio o del nuovo Titolo V, ha privilegiato un approccio basato sulla verifica della persistenza, nel passaggio dall'uno all'altro sistema di riparto delle competenze, di limiti posti sin dall'origine all'esercizio della potestà legislativa regionale; ciò permette di riferire lo scrutinio anche (o soltanto) ai parametri sopravvenuti; a tal fine, la Corte cost. ha ritenuto costituisca precipuo onere dei giudici rimettenti motivare, a pena d'inammissibilità, in ordine alle ragioni dell'evocazione dei nuovi parametri (*ex multis*: Corte cost. 23 gennaio 2024, n. 8, in *Foro it.*, 2024, I, 659; 3 marzo 2022, n. 52, in *Riv. giur. dell'edil.*, 2022, I, 434; ord. 22 novembre 2016, n. 247, in *Riv. giur. dell'edil.*, 2016, I, 1037), pur ferma restando la riferibilità dello scrutinio ai parametri in vigore al momento dell'emanazione della normativa regionale, nel rispetto del principio di continuità dell'ordinamento, secondo cui le norme regionali adottate, in conformità al preesistente quadro costituzionale, mantengono la loro validità, fino al momento in cui non vengano sostituite da nuove norme dettate dall'autorità dotata di competenza secondo il nuovo sistema (tra le ultime: Corte cost. 4 gennaio 2024, n. 2, in *Giur. cost.*, 2024, 2; 7 ottobre 2021, n. 189, in *Foro it.* 2021, I, 3775; 24 novembre 2020, n. 244, in *Giur. cost.*, 2020, 2865);
- h) la descritta persistenza si attaglia, in particolare, ai limiti trasversali, che esprimono l'esigenza di garantire uniformità di disciplina nel territorio nazionale e che, perciò, sono destinati a permanere, nonostante l'eventuale ampliamento delle attribuzioni regionali nell'ambito materiale di riferimento, come

- conseguenza del mutamento (da legislazione concorrente a legislazione residuale) della configurazione della competenza legislativa delle regioni;
- i) la Corte cost., ad esempio, ha rilevato tale persistenza, in riferimento al limite alla potestà legislativa regionale costituito dal divieto di alterare le regole fondamentali che disciplinano i rapporti privati: limite che la giurisprudenza costituzionale ha costantemente ritenuto operante (Corte cost. 27 giugno 2023, n. 132, in *Riv. giur. dell'edil.*, 2023, I, 816), anche prima che esso fosse espresso – ai sensi del nuovo art. 117, 2° comma, lett. l) e o), Cost. – nella riserva alla potestà esclusiva dello Stato delle materie, rispettivamente, «ordinamento civile» (Corte cost. 31 luglio 2020, n.189, in *Foro it.*, 2020, I, 3694; 13 novembre 2013, n. 265, in *Dir. & giust.*, 14 novembre 2013, con nota di MARINO; 28 luglio 2004, n. 282, in *Foro it.*, 2005, I, 28) e «previdenza sociale» (Corte cost. 24 novembre 2020, n. 244, citata);
- j) ciò premesso, anche nel caso odierno, è possibile enucleare un confine che la potestà legislativa regionale non è mai stata abilitata a valicare, né prima né dopo la riforma del Titolo V; la “tutela della concorrenza” appartiene oggi alla competenza legislativa esclusiva dello Stato, ai sensi dall’art. 117, comma 2, lett. e), Cost. «a ulteriore presidio della libertà d’iniziativa economica garantita dall’art. 41 Cost.» (Corte cost. 3 marzo 2011, n. 67, in *Giur. cost.*, 2011, 1025 e in *Dir. e giur. agr.*, 2012, 36, con nota di BASSO), in tal modo sottolineando lo stretto legame tra le suddette disposizioni costituzionali, che si pongono fra loro in una relazione di vera e propria contiguità; altri precedenti (Corte cost. 22 maggio 2013, n. 94, in *Giur. cost.*, 2013, 1637, con nota di LIBERTINI; 22 luglio 2010, n. 270, in *Foro it.*, 2010, I, 2901, con nota di PALMIERI, PARDOLESI, in *Giur. cost.* 2010, 3251, con nota di LIBERTINI, in *Riv. dir. comm.* 2011, II, 217, con nota di SCARCIA) hanno ricordato, peraltro, come la più risalente giurisprudenza costituzionale, nell’interpretare l’art. 41 Cost., avesse posto l’accento sulla «libertà di concorrenza», quale manifestazione della libertà d’iniziativa economica privata, sia pure suscettibile di limitazioni giustificate da ragioni di «utilità sociale» e da «fini sociali» (così: Corte cost. 10 giugno 1969, n. 97; 9 aprile 1963, n. 46); in un secondo momento, è stata invece offerta una nozione più ampia di garanzia della libertà di concorrenza, essendo stata messa in luce la sua «duplice finalità», perché «da un lato, integra la libertà di iniziativa economica che spetta nella stessa misura a tutti gli imprenditori e, dall’altro, è diretta alla protezione della collettività, in quanto l’esistenza di una pluralità di imprenditori, in concorrenza tra loro, giova a migliorare la qualità dei prodotti e a contenerne i prezzi» (così Corte cost. 16 dicembre 1982, n. 223), in tal modo vieppiù connotando la concorrenza come «valore basilare della libertà di iniziativa economica» (Corte cost. 15 maggio 1990, n. 241, in *Foro it.*, 1990, I, 2401);
- k) inoltre, in ambito UE, ha sempre costituito «principio ordinatore quello di un’economia di mercato aperta e in libera concorrenza» (Corte cost. 13 gennaio 2004, n. 14, in *Giur. cost.* 2004, 1, 237, con note di SACCO, PACE, DOLSO, BUZZACCHI, e in *Giur. it.*, 2004, 2234, con nota di TALIENTI) e che i principi comunitari si sono sempre imposti al rispetto anche del legislatore regionale (*ex multis*: Corte cost. 15 luglio 1976, n. 182 citata); l’insieme di queste considerazioni porta a concludere che la tutela della concorrenza costituisce un *limite*, che ha sempre condizionato l’esercizio della potestà legislativa regionale, anche prima

della riforma del Titolo V, trovando emersione, sia pure implicitamente, nei principi fondamentali dettati dalle leggi dello Stato nelle materie a legislazione concorrente, che in molti casi vi prestavano un sostanziale ossequio;

- l) con l'ampliamento delle attribuzioni regionali disposto dalla ricordata riforma del Titolo V, infine, il legislatore costituzionale, affidando la «*tutela della concorrenza*» alla potestà legislativa esclusiva statale, ha avvertito la necessità di esplicitare il suddetto limite alla potestà legislativa regionale, in precedenza deducibile essenzialmente in via interpretativa e in particolare dai principi fondamentali relativi alle materie già spettanti alla competenza regionale, come può ricavarsi dalle sentenze della Corte cost. 24 giugno 2021, n. 129, al punto 2.2. del *Considerato in diritto* (in *Foro it.* 2021, 1, 2609) e 26 marzo 2020, n. 56, al punto 5.4. del *Considerato in diritto* (in *Giur. cost.*, 2020, 643); ne consegue che è ben possibile evocare questo nuovo parametro anche in relazione a leggi regionali adottate prima della riforma del Titolo V;
- m) poste siffatte coordinate ermeneutiche essenziali, va rilevato che il giudice *a quo* ha motivato adeguatamente in ordine alla ragione, che lo ha indotto a prospettare la violazione dell'art. 117, 2° comma, lett. e), Cost., nel testo vigente, e, al contempo, dell'art. 117, 1° comma, Cost., nella versione antecedente alla riforma del Titolo V; invero, a giudizio del giudice rimettente, l'art. 6 della legge quadro n. 21 del 1992, pur demandando alle regioni la definizione dei criteri per l'ammissione nel ruolo dei conducenti, ricollega l'accesso a esso a soli requisiti di affidabilità e professionalità;
- n) *ergo*, la censura rilevata dal T.a.r. Umbria si rivela fondata, alla luce sia del vecchio che del nuovo testo dell'art. 117 Cost., dal momento in cui il limite alla potestà legislativa regionale, consistente nel divieto di incidere sulla concorrenza tra gli operatori economici – oggi espresso nella riserva alla potestà legislativa esclusiva dello Stato della materia «*tutela della concorrenza*» –, non può dirsi estraneo neppure all'assetto del riparto di competenze precedente alla riforma del Titolo V, in tema di trasporto pubblico locale, avendo sempre costituito un limite implicito; invero, la legge quadro n. 21 del 1992 focalizza l'attenzione sulla capacità professionale e sull'idoneità tecnica dell'aspirante e, nel dettare i principi fondamentali, ai quali le regioni si sarebbero dovute attenere, è stata ben attenta a fissare criteri che non limitassero inutilmente la concorrenza nel mercato degli autoservizi pubblici non di linea;
- o) alla luce di tali premesse, la disposizione censurata difetta di coerenza con gli indicati criteri, come già rilevato in casi simili; questa Corte, infatti, ha già scrutinato una normativa analoga, esprimendo argomentazioni, che possono condurre, anche in questa occasione, ad una declaratoria d'illegittimità costituzionale; in particolare, nel caso affrontato dalla sentenza della Corte cost. 13 novembre 2013, n. 264 (in *Foro it.*, 2014, I, 25), il Presidente del Consiglio dei ministri aveva impugnato l'art. 6, comma 1, lett. b), della legge della Regione Molise 13 novembre 2012, n. 25 (*"Norme per il trasporto di persone mediante servizi pubblici non di linea – Istituzione del ruolo dei conducenti di veicoli o natanti di cui alla legge 15 gennaio 1992, n. 21"*); tale disposizione, similmente a quella in epigrafe, prevedeva, tra gli altri requisiti per l'iscrizione al ruolo dei conducenti di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea, che gli aspiranti all'iscrizione

medesima dovessero «essere residenti in un comune compreso nel territorio della Regione da almeno un anno ed avere la sede legale dell'impresa nel territorio regionale»; il parametro evocato, in quella occasione, era l'art. 117, 1° comma, Cost., in relazione all'art. 49 del TFUE (Trattato sul funzionamento dell'Unione europea), che vieta restrizioni alla libertà di stabilimento dei cittadini di uno Stato membro nel territorio di un altro Stato membro; la Corte costituzionale, in quell'occasione, dichiarò l'illegittimità costituzionale della disposizione impugnata, ritenendo che essa si traducesse in una limitazione al libero ingresso di lavoratori o imprese nel bacino lavorativo regionale, in danno dei cittadini dell'UE, «nonché dei cittadini italiani residenti in altre Regioni»; in quella pronuncia si ribadì «il divieto per i legislatori regionali di frapporre barriere di carattere protezionistico alla prestazione, nel proprio ambito territoriale, di servizi di carattere imprenditoriale da parte di soggetti ubicati in qualsiasi parte del territorio nazionale [...]» (principio ribadito, in tema di trasporto di viaggiatori mediante noleggio di autobus con conducente, anche da Corte cost. 24 giugno 2021, n. 129 (in *Foro it.*, 2021, I, 2609); inoltre, si ritenne «palese» che la previsione impugnata determinasse «un'ingiustificata compressione dell'assetto concorrenziale del mercato degli autoservizi pubblici non di linea», perché favoriva «(per tale sola loro condizione) quei richiedenti già da tempo localizzati nel territorio regionale»;

- p) tanto premesso, poiché la giurisprudenza costituzionale (Corte cost. 17 marzo 2023, n. 44, in *Foro it.*, 2023, 12, I, 3387; 26 marzo 2020, n. 56, in *Giur. cost.*, 2020, 2, 643; 20 aprile 2018, n. 83, in *Giur. cost.*, 2018, 727) è costante nell'affermare che la nozione di “concorrenza”, di cui al 2° comma, lett. e), dell'art. 117 Cost., non può non riflettere quella operante a livello europeo, le argomentazioni *illo tempore* spese possono essere utilizzate anche nel presente giudizio, in cui il rimettente ha scelto di prospettare il contrasto solo con parametri costituzionali interni;
- q) *ergo*, la disposizione sospettata d'illegittimità costituzionale interviene sull'assetto individuato dal legislatore statale, alterando quell'equilibrio – tra il libero esercizio dell'attività di trasporto di persone, mediante servizi pubblici non di linea, e gli interessi pubblici interferenti con tale libertà – che è individuato dalla legge statale, nell'esercizio della potestà legislativa esclusiva nella materia «tutela della concorrenza» (Corte cost. 7 marzo 2024, n. 36, in *Foro it.*, 2024, I, 1339; 26 marzo 2020, n. 56, in *Giur. cost.*, 2020, 643; 15 dicembre 2016, n. 265, in *Foro it.*, 2017, I, 433, in *Giur. cost.*, 2016, 2298, con note di LUBELLO, POLLICINO; 17 febbraio 2016, n. 30, in *Foro it.*, 2016, I, 1126 con nota di ROMBOLI, in *Giur. cost.*, 2016, 176, con nota di DIOTALLEVI); tale assetto è capace di condizionare anche la potestà legislativa, che le regioni possono esercitare nelle materie, che ora sono di carattere residuale, «potendo influire su queste ultime fino a incidere sulla totalità degli ambiti materiali entro cui si estendono, sia pure nei limiti strettamente necessari per assicurare gli interessi alla cui garanzia la competenza statale esclusiva è diretta» (così, ancora, Corte cost. 26 marzo 2020, n. 56 citata);
- r) pure fondata è la q.l.c. sollevata in riferimento all'art. 3 Cost.; la disposizione censurata esibisce una *contraddittorietà intrinseca* tra la regola concernente la residenza, che essa ha inteso introdurre, preclusiva della stessa presentazione della domanda di partecipazione all'esame per l'iscrizione nel ruolo dei conducenti, e la “causa” normativa, che la deve assistere; quest'ultima si ricava

dall'esame della complessiva legge reg. Umbria n. 17 del 1994, che risulta improntata, conformemente alla legge quadro statale, alla strutturazione dell'esame *de quo* come momento destinato ad accertare, anche a tutela dell'utenza, le specifiche idoneità tecniche (tra cui anche la conoscenza geografica e toponomastica del territorio) e le attitudini morali del soggetto aspirante al futuro svolgimento dell'attività; rispetto a tale *ratio*, del tutto eccentrica si presenta l'addizione del requisito della residenza in uno dei comuni dell'Umbria, dal momento che tale elemento di "localizzazione" nulla potrebbe aggiungere alla verifica suddetta; esso, anzi, rischia di escludere dal suddetto ruolo anche aspiranti che, pur non in possesso di tale requisito, presentino caratteristiche di professionalità, onorabilità e conoscenza del territorio magari in grado più elevato rispetto ai residenti; già in due recenti occasioni, la Corte cost., con riferimento al settore del NCC, ha peraltro rappresentato la necessità costituzionale di un'apertura del mercato, eliminando ogni barriera regolatoria priva di adeguata giustificazione (Corte cost. 19 luglio 2024, n. 137, in *Dir. & giust.*, 19 luglio 2024; Corte cost. 7 marzo 2024, n. 36 citata); e, come già ritenuto in altra analoga fattispecie, occorre sempre accertare che vi sia una «*connessione razionale tra il mezzo predisposto dal legislatore [...] e il fine che questi intende perseguire*» (Corte cost. 23 gennaio 2024, n. 8, in *Foro it.*, 2024, I, 659);

- s) nel caso in discussione, seppure il servizio di trasporto di persone, mediante servizi pubblici non di linea, conserva una dimensione territoriale, come risulta dalle stesse previsioni della legge n. 21 del 1992, è altresì vero che, al profilo della territorialità tendenziale di siffatti servizi si connetta anche quello della competenza delle amministrazioni locali (e, segnatamente, della Camera di commercio, che gestisce il ruolo dei conducenti) ad esercitare la vigilanza e il controllo sul mantenimento di tutti i requisiti richiesti per l'iscrizione (Corte cost. 27 giugno 2017, n. 152, in *Foro it.*, 2017, I, 2937, in *Giur. cost.*, 2017, 3, 1379, con nota di LIBERTINI), garantendo gli interessi delle comunità locali; tuttavia, se le regioni possono certamente preservare tali profili, prevedendo requisiti di iscrizione ulteriori, rispetto a quelli contemplati dalla legge statale, esse sono però obbligate a procedere in maniera ragionevole e proporzionata e, comunque, coerente con le prescrizioni della legge quadro;
- t) e la legge quadro statale prevede semplicemente requisiti volti a garantire adeguata professionalità e conoscenza del territorio da parte degli aspiranti conducenti, mentre la previsione dell'obbligo di residenza in uno dei comuni della Regione costituisce un *mezzo sproporzionato*, rispetto allo scopo perseguito, in quanto eccessivamente e inutilmente gravoso (comportante per l'interessato una pluralità di conseguenze civili, amministrative e tributarie), mentre la medesima esigenza di tutelare ulteriori interessi pubblici potrebbe essere semmai pure ben soddisfatta con la previsione di un *requisito alternativo* quale l'elezione di domicilio, sulla falsariga del modello prescelto da altre legislazioni regionali (Corte cost. 27 giugno 2017, n. 152, già citata).

### III. – Per ulteriori approfondimenti:

- u) Corte cost., 14 marzo 2024, n. 42 (in *Foro it.*, 2024, I, 977) ha dichiarato l'illegittimità costituzionale «*dell'art. 5, comma 4, lettera b), della legge della Regione*

*Toscana 27 dicembre 2018, n. 73 [...], 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»;*

- v) Corte cost., ordinanza 7 marzo 2024, n. 35 (in *Foro it.*, 2024, I, 1344) che, sollevandola d'ufficio dinanzi a sé, ha ritenuto non manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 10-bis, comma 6, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135 (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, primo e secondo comma, e 117, primo comma, della Costituzione, quest'ultimo in relazione all'art. 49 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea;
- w) Corte cost., 20 aprile 2023, n. 77 (in *Foro it.*, 2023, I, 1309) ha 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»;
- x) Corte cost., 27 giugno 2017, n. 152 (in *Foro it.*, 2017, I, 2937 e in *Giur. cost.*, 2017, 1379, con nota di LIBERTINI), nel giudizio di legittimità costituzionale sull'art. 12, comma 1, lett. b), della legge della Regione Molise 4 maggio 2016, n. 5, dichiarando l'inammissibilità della q.l.c., ha sottolineato come "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", talché "In tale contesto, la disposizione scrutinata risulta coerente e funzionale alla configurazione e finalità che il legislatore nazionale ha conferito al ruolo dei conducenti. E', difatti, di tutta evidenza la necessità che il soggetto iscritto presso il ruolo provinciale abbia un domicilio professionale nella 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", per cui "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 l modalità di esercizio"; conclusivamente "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 giustificabili 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"*; in precedenza, la Corte costituzionale aveva dichiarato l'incostituzionalità dell'art. 6, comma 1, lett. b), della legge della regione Molise 13 novembre 2012, n. 25, che prevedeva, tra i requisiti per l'iscrizione al ruolo provinciale dei conducenti, l'«essere residente in un comune compreso nel territorio della Regione da almeno un anno ed avere la sede legale dell'impresa nel territorio regionale» (Corte cost. 13 novembre 2013, n. 264, in *Foro it.*, 2014, I, 25);

y) in dottrina: 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](http://www.federalismi.it), 3 aprile 2024.