

Sentenza: 7/3/2008, n.51

Materia: diritti aeroportuali

Giudizio: legittimità costituzionale in via principale

Limiti violati:dedotti dalle ricorrenti articoli 11, 41,114, 117, 118 e 119 Cost. e principio di leale collaborazione, nonché gli articoli 17 lettera a) e 20, 36, 37 del r.d.lgs 455/1946(Approvazione dello statuto della Regione Siciliana) e del dpr1113/1953 (Norme di attuazione dello Statuto della Regione Siciliana in materia di comunicazione e trasporti)

Ricorrenti: Regioni Toscana, Siciliana, Piemonte, Campania, ed Emilia Romagna

Oggetto: decreto legge 30 settembre 2005 , n203 convertito, con modifiche, dalla legge 2 dicembre 2005, n.248 (Misure di contrasto all'evasione fiscale e disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria) articoli 11 nonies, decies, undecies, duodecies e terdecies.

Esito:inammissibilità della questione sollevata sugli articoli 11 nonies e decise in riferimento all'articolo 41 Cost., all'articolo 119 primo e quarto comma e agli articoli 36 e 37 del r.d.lgs 455/1946;

illegittimità costituzionale dell'articolo 11 nonies nella parte in cui non prevede prima della delibera del CIPE l'acquisizione del parere della Conferenza unificata; e dell'articolo 11 undecies nella parte in cui, con riferimento ai piani d'intervento strutturale, non richiede il parere della regione interessata;

non fondatezza delle questioni sollevate sugli articoli 11 nonies, decies, terdecies, con riferimento agli articoli 11 e 117 primo comma Cost.;

non fondatezza delle questioni sollevate sugli articoli 11nonies, decies, undecies, duodecies, terdecies con riferimento agli articoli 114, 117 secondo, terzo, quarto e sesto comma e 118 Cost.

Estensore nota: Ilaria Cirelli

Le norme impugnate modificano il sistema di tariffazione dei servizi aeroportuali, trasferendo in legge i criteri stabiliti dal CIPE con la deliberazione n.86 del 2000.

La legge 537/1993 aveva, a suo tempo, stabilito che i diritti aeroportuali venissero revisionati annualmente con decreto del Presidente della Repubblica sulla base di criteri stabiliti dal CIPE su proposta dei ministeri interessati, nel rispetto di una serie di obiettivi e parametri stabiliti dalla legge stessa.

Con la delibera del 2000 il CIPE applica alla tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva la metodologia del *price cap* che costituisce un sistema di calcolo che tiene conto di vari parametri che riguardano direttamente tanto la gestione dei singoli aeroporti quanto il transito degli aeromobili.

In particolare, l'articolo 11 nonies stabilisce che i diritti aeroportuali vengano determinati sulla base del *price cap*, sopprime la maggiorazione del 50 per cento dei diritti aeroportuali per i voli notturni e prevede una determinazione semplificata dei medesimi diritti per gli aeroporti con un traffico inferiore alle 600.000 unità di carico.

L'articolo 11 decies stabilisce che fino all'entrata a regime del sistema di tariffazione dei diritti aeroportuali ora descritto, il canone di concessione demaniale dovuto dai gestori allo Stato è ridotto del 75 per cento e fino alla stessa data sono ridotti, in ugual misura, i diritti aeroportuali. Un'ulteriore riduzione del 10 per cento degli stessi è stabilita a carico dei gestori che non si siano ancora dotati di un sistema di contabilità analitica.

L'articolo 11 undecies assegna alla competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la revisione della programmazione in via prioritaria degli interventi infrastrutturali di collegamento con gli aeroporti di interesse nazionale

L'articolo 11 duodecies rimette a decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dell'interno l'individuazione delle attività necessarie a garantire la sicurezza aeroportuale relativa al controllo dei bagagli e dei passeggeri e sempre al primo la determinazione degli importi dovuti all'erario rispettivamente dai gestori e dagli utenti.

L'articolo 11 terdecies prevede che non possano essere applicati, dai gestori aeroportuali e dai fornitori di servizi, sovrapprezzi sulla fornitura di carburanti non effettivamente connessi ai costi sostenuti per l'offerta del medesimo servizio.

Le regioni ricorrenti, pur impugnando le disposizioni ora richiamate con argomentazioni diverse e sollevando questioni di legittimità relative a parametri costituzionali differenti, lamentano tutte, in sostanza, una lesione delle proprie competenze normative in materia.

Le censure attengono, innanzitutto, al fatto che le norme statali in questione attengono alla materia "porti e aeroporti civili" e ai "trasporti" che l'articolo 117 terzo comma colloca nell'ambito della potestà legislativa concorrente, rispetto a cui lo Stato dovrebbe limitarsi a fissare principi. E' stata invece adottata una disciplina completa autoapplicativa, dettagliata e puntuale senza che venisse lasciato alcun spazio d'intervento al legislatore regionale.

Né risultano individuati i presupposti che consentirebbero l'adozione di una disciplina unitaria statale e, ad ogni buon conto, anche volendo ammettere la chiamata in sussidiarietà, le norme impugnite non prevedono alcuna forma d'intesa Stato-Regioni rispetto al procedimento di determinazione dei diritti aeroportuali, in palese violazione dell'articolo 118 Cost. Né forme d'intesa con le regioni risultano a proposito dei piani d'intervento infrastrutturale.

Nell'ipotesi in cui si ammettesse trattarsi di un ambito di competenze trasversali, di "concorrenza di competenze", si sarebbe comunque violato, da parte dello Stato, il principio di leale collaborazione che dovrebbe comunque soccorrere, secondo la consolidata giurisprudenza costituzionale, per

riequilibrare le esigenze di carattere unitario e le competenze e gli interessi locali.

Viene censurata anche la violazione dell'articolo 117 sesto comma per l'attribuzione, ad atti ministeriali di contenuto regolamentare, della determinazione dei diritti aeroportuali che, come premesso, attiene a materie che non rientrano nella potestà esclusiva dello Stato.

La determinazione dei diritti aeroportuali, la soppressione delle maggiorazioni attualmente vigenti, la riduzione del canone di concessione demaniale violerebbero poi l'articolo 119 primo e quarto comma della Costituzione (e nello specifico gli articoli 36 e 37 dello statuto della Regione Siciliana) che garantiscono l'autonomia finanziaria delle Regioni e degli enti locali.

Il Piemonte lamenta anche la violazione dell'articolo 11 della Costituzione per la violazione dell'obbligo del rispetto dei vincoli comunitari, in quanto le misure adottate darebbero luogo ad aiuti di stato, realizzando benefici a favore dei vettori aerei che operano in Italia rispetto alle compagnie che non utilizzano gli scali italiani, con effetti lesivi della concorrenza sul mercato europeo del trasporto aereo.

La Regione Emilia Romagna lamenta la lesione, da parte degli articoli 11 nonies e decies, degli articoli 11 e 41 della Costituzione.

Per il Presidente del Consiglio dei ministri si è costituita in giudizio l'Avvocatura dello Stato contestando le censure mosse dalla ricorrenti e chiedendo che i ricorsi vengano dichiarati inammissibili e comunque infondati.

La Corte dichiara inammissibile la questione prospettata in relazione all'articolo 41 Cost. in quanto la Regione ricorrente, l'Emilia Romagna, invoca un parametro costituzionale non attinente alla propria sfera di autonomia costituzionalmente garantita. Ugualmente inammissibile la questione relativa all'articolo 119 primo e quarto comma e agli articoli 36 e 37 dello statuto siciliano poiché non viene lamentata la lesione della autonomia finanziaria regionale.

La prospettata lesione dell'articolo 11 della Cost., in quanto le misure adottate darebbero luogo ad aiuti di stato, non è fondata poiché manca l'elemento della "selettività", connotato essenziale della nozione di aiuto di stato. Infatti il price cap. è un meccanismo di regolazione della dinamica tariffaria di cui si avvantaggiano tutti i vettori, italiani e stranieri.

Le questioni di legittimità costituzionale dell'articolo 11 nonies, relative alla violazione di competenze legislative regionali in base agli articoli 114, 117 secondo terzo, quarto, e sesto comma e 118, nonché alla violazione del principio di leale collaborazione, sono fondate nell'ambito dei termini che seguono. La disciplina impugnata tocca una serie di materie di competenza esclusiva dello Stato ma anche ambiti di competenza concorrente. Essa ha, infatti, per oggetto i rapporti civilistici che attengono agli aeroporti e quindi rientra nella materia dell'ordinamento civile, di potestà esclusiva dello Stato, ma anche nella tutela della concorrenza, sempre di competenza statale, Tuttavia mira a regolare aspetti relativi alla gestione degli aeroporti civili e quindi si riferisce ad una materia concorrente. L'interferenza di competenze statali e regionali che qui rileva rende necessario applicare il principio di leale collaborazione, per cui

l'adozione della delibera del CIPE prevista dall'articolo 11 nonies deve essere preceduta dall'acquisizione del parere della Conferenza unificata di cui al d.lgs 281/1997.

La questione sull'articolo 11 duodecies, relativa alla'omissione della necessaria intesa con le regioni per stabilire le misure di sicurezza aeroportuale, è infondata poiché la materia ricade nella "sicurezza dello Stato e ordine pubblico" e "nella protezione dei confini nazionali" di competenza esclusiva dello Stato.

E' invece fondata la questione sollevata in relazione all'articolo 118 Cost. riguardo alle modalità di redazione dei piani d'intervento infrastrutturale, di cui all'articolo 11 undecies. Essa va accolta nella parte in cui la norma non prevede su tali piani il parere della regione interessata, essendo materia che coinvolge interessi della regione e degli enti locali.