

Sentenza n. 18 del 30 gennaio 2009

Materia: “concorrenza” ed “ordine pubblico e sicurezza” nel trasporto aereo.

Giudizio: legittimità costituzionale in via principale

Limiti violati: articolo 117, comma secondo, lettere e) ed h) Cost.

Ricorrente Presidente Consiglio dei Ministri

Oggetto: artt. 3, 4 e 9 della legge della Regione Lombardia 9/11/2007, n. 29.

Esito:

- illegittimità costituzionale della legge della Regione Lombardia 9 novembre 2007, n. 29 (Norme in materia di trasporto aereo, coordinamento aeroportuale e concessioni di gestione aeroportuali).

Estensore nota: Maria Cristina Mangieri

Il Presidente del Consiglio dei Ministri dubita della legittimità costituzionale della legge della Regione Lombardia 9 novembre 2007, n.29 (Norme in materia di trasporto aereo, coordinamento aeroportuale e concessioni di gestione aeroportuali), in particolare degli articoli in oggetto, in quanto complessivamente eccederebbero i limiti della competenza legislativa regionale, ponendosi in contrasto con i principi fondamentali costituzionalmente riservati allo stato e contenuti nel decreto legislativo 96/2005 (nella parte aeronautica del Codice della Navigazione) e nel decreto legislativo 172/2007, relativo a norme statali in materia di assegnazione di bande orarie negli aeroporti comunitari.

Tali disposizioni sarebbero inoltre in contrasto anche con l'ordinamento comunitario e precisamente con le norme contenute nei regolamenti 95/93/CEE (Regolamento del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità), finalizzate a garantire lo sviluppo della rete tran europea dei trasporti nel rispetto della concorrenza e 793/2004/CEE, che fissa i parametri di coordinamento nell'assegnazione delle bande orarie.

L'articolo 3 della legge dispone che la Regione nomina un proprio rappresentante nel comitato di coordinamento degli aeroporti, con funzioni di prevalenza rispetto agli altri. Tale articolo sarebbe in contrasto con l'articolo 5 del regolamento 95/93/CEE, il quale, “al fine di evitare la proliferazione di norme locali, che si oppongono al gioco della libera concorrenza”, non indica fra i soggetti ammessi a partecipare a tale strumento consultivo, i rappresentanti del governo regionale o locale, e non prevede la prevalenza di alcuni membri su gli altri.

L'articolo 4 della legge regionale inoltre riconosce alla Regione la possibilità di concorrere a definire una serie di parametri di coordinamento nell'assegnazione

delle bande orarie, prevedendo altresì che questa possa diffidare il coordinatore ove quest'ultimo non rispetti i parametri indicati.

Ciò contrasterebbe con l'articolo 3 del decreto legislativo 172 del 2007, il quale istituisce un organo nazionale, l'ENAC (Ente Nazionale di Aviazione Civile), responsabile dell'applicazione del regolamento comunitario 793/2004/CE, competente a fissare parametri di coordinamento ed a prevedere sanzioni a carico del vettore inadempiente.

L'articolo 4 della legge regionale sarebbe inoltre lesivo della competenza esclusiva dello Stato in materia di sicurezza, dal momento che la banda oraria potrebbe essere condizionata da interessi locali, nonché risulterebbe in contrasto con l'articolo 6 del regolamento comunitario 793/2004/CEE, che attribuisce allo Stato membro il compito di definire i parametri per l'assegnazione delle bande orarie, e definisce il coordinatore come unico responsabile dell'assegnazione delle bande orarie.

Anche l'articolo 9 è stato impugnato nella parte in cui, disciplinando le concessioni di gestione aeroportuale, e prescrivendo che la Regione emani proprie direttive vincolanti relativamente alle nuove convenzioni sottoscritte fra gestore ed ENAC, si porrebbe in contrasto con l'articolo 704 del codice della navigazione, che attribuisce *al Ministero dei Trasporti* la competenza a rilasciare il titolo concessorio della gestione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale ed *all'ENAC* la stipulazione della relativa previa convenzione nel rispetto delle direttive del Ministero dei trasporti, prevedendo un ruolo meramente consultivo della Regione nel cui territorio ricade l'aeroporto oggetto della concessione.

Il ricorrente prevede che l'impianto della legge regionale 29/2007, sia finalizzato a consentire l'esercizio da parte della Regione di poteri riservati allo Stato, e chiede pertanto che sia dichiarata l'illegittimità dell'intera legge regionale.

Secondo la Corte Costituzionale le questioni sono fondate.

Al fine di individuare correttamente gli interessi tutelati, la Corte procede ad una identificazione della materia a cui questi sono riconducibili, partendo dal legislatore comunitario, che prima con il regolamento 95/93/CEE e poi con il regolamento 793/2004/CE, ha introdotto norme comuni per l'assegnazione delle bande orarie, inerenti il permesso di utilizzare l'intera gamma di infrastrutture aeroportuali, (aeroporti comunitari), necessarie per operare un servizio aereo ad una tale data e ora., ed assegnate da un coordinatore al fine dell'atterraggio e al decollo degli aeromobili.

Tale disciplina è volta a garantire l'accesso al mercato da parte di tutti i vettori secondo regole trasparenti, imparziali e non discriminatorie, al fine di promuovere, a livello comunitario, un'effettiva apertura delle rotte in regime di concorrenza e garantire la sicurezza del traffico aereo e dei viaggiatori.

Il legislatore statale, in attuazione di tali norme, ha provveduto a modificare la parte aeronautica del codice della navigazione, in specie il dlgs.96/2005. Inoltre con il successivo dlgs.172/2007, il legislatore statale ha adeguato ulteriormente la normativa interna a quella comunitaria, ed ha attribuito all'ENAC, (legge 265/2004), già titolare di molteplici funzioni in materia assegnategli da leggi dello Stato, il ruolo di responsabile dell'applicazione delle norme comunitarie e dei relativi provvedimenti amministrativi sanzionatori.

Dall'esame della normativa comunitaria e di quella interna di attuazione, emerge che l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti coordinati, risponde ad esigenze di sicurezza, nonché di tutela della concorrenza ed è dunque riconducibile agli ambiti di competenza esclusiva statale (art. 117, comma secondo, lettere e) ed h) Cost.

La competenza statale si fonda sull'esigenza di unitaria valutazione e tutela degli interessi di rilievo nazionale, che trascendono la mera dimensione regionale e che ineriscono alla sicurezza del traffico aereo.

Secondo la Corte Cost. la legge impugnata non può essere riconducibile alla materia di competenza regionale concorrente "porti ed aeroporti civili", riguardando tale materia le infrastrutture e la loro collocazione sul territorio regionale, mentre la materia impugnata attiene all'organizzazione dello spazio aereo, peraltro in una prospettiva di coordinamento tra i due aeroporti del volo, oltre che al coordinamento dei voli nello spazio considerato; tali norme pertanto incidono sulla disciplina dei settori (bande orarie, rilascio delle concessioni), oggetto prima del legislatore comunitario e poi di quello statale, riconducibili alle materie sopraindicate della "concorrenza" e della "sicurezza" dello Stato. In quanto gli articoli della legge oggetto di scrutinio sono direttamente connessi a tutti gli altri articoli della legge nel suo intero, la Corte Costituzionale quindi dichiara l'illegittimità costituzionale della legge regionale Lombardia n 29 del 2007.