

## **Sentenza: 17 novembre 2015, n. 261**

**Materia:** Porti e aeroporti civili

**Parametri invocati:** artt. 117 terzo comma, 118 primo e secondo comma, e principio di leale collaborazione di cui agli artt. 5 e 120 della Costituzione .

**Giudizio:** legittimità costituzionale in via principale

**Ricorrenti:** Regione Campania

**Oggetto:** articolo 29, comma 1, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 (Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive), convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164

### **Esito:**

1) illegittimità costituzionale dell'art. 29, comma 1, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 (Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive), convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, nella parte in cui non prevede che il piano strategico nazionale della portualità e della logistica sia adottato in sede di Conferenza Stato-Regioni.

**Estensore nota:** Anna Traniello Gradassi

### **Sintesi:**

La Regione Campania ha sollevato questione di legittimità costituzionale dell'art. 29, comma 1, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 (Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive), convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, denunciando la violazione degli artt. 117, terzo comma, 118, primo e secondo comma, della Costituzione, nonché del principio di leale collaborazione, di cui agli artt. 5 e 120 Cost.

La norma censurata prevede l'adozione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, del "piano strategico nazionale della portualità e della logistica", incidendo, con ciò, sulla materia "porti e aeroporti civili", di competenza legislativa concorrente ai sensi dell'art. 117, terzo comma, Cost.

Nell'effettuare la "chiamata in sussidiarietà" delle funzioni attinenti alla suddetta pianificazione, la norma impugnata non avrebbe, peraltro, previsto alcuna forma di coinvolgimento delle Regioni nella procedura di predisposizione del piano, in contrasto con le chiare indicazioni della giurisprudenza costituzionale, alla luce delle quali disposizioni legislative statali del tipo considerato possono reputarsi legittime solo qualora prevedano adeguate attività concertative e di coordinamento orizzontale tra lo Stato e le Regioni, quali le intese.

La Corte ritiene la questione fondata.

La norma impugnata infatti prevede che "Al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, da effettuare ai sensi della legge n. 84 del 1994, è adottato, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle

infrastrutture e dei trasporti, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, il piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Lo schema del decreto recante il piano di cui al presente comma è trasmesso alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari. Il parere è espresso entro trenta giorni dalla data di assegnazione, decorsi i quali il decreto può essere comunque emanato”

Secondo la Corte la disposizione impugnata è sicuramente riconducibile alla materia “porti e aeroporti civili”, che l'art. 117, terzo comma, Cost. include tra quelle di competenza legislativa concorrente. Peraltro, la norma non detta una disciplina di principio, ma regole dettagliate e di diretta applicazione.

L'intervento normativo trova la sua base di legittimazione nel meccanismo di “chiamata in sussidiarietà” ossia nel principio in forza del quale, allorché sia ravvisabile un'esigenza di esercizio unitario a livello statale di determinate funzioni amministrative, lo Stato è abilitato, oltre che ad accentrare tale esercizio ai sensi dell'art. 118 Cost., anche a disciplinarlo per legge, e ciò anche quando quelle stesse funzioni siano riconducibili a materie di legislazione concorrente o residuale. In tal caso, i principi di sussidiarietà e di adeguatezza, convivono con il normale riparto di competenze delineato dal Titolo V della Costituzione e possono giustificare una deroga.

Tuttavia, affinché tale deroga possa ritenersi legittima è necessario che la valutazione dell'interesse unitario sottostante all'assunzione di funzioni regionali da parte dello Stato sia proporzionata e rispondente a ragionevolezza e che siano previste adeguate forme di coinvolgimento delle Regioni interessate nello svolgimento delle funzioni allocate in capo agli organi centrali, in modo da contemperare le ragioni dell'esercizio unitario di date competenze e la garanzia delle funzioni costituzionalmente attribuite alle Regioni stesse .

Più in particolare, la legislazione statale di questo tipo “può aspirare a superare il vaglio di legittimità costituzionale solo in presenza di una disciplina che prefiguri un iter in cui assumano il dovuto risalto le attività concertative e di coordinamento orizzontale, ovvero sia le intese, che devono essere condotte in base al principio di lealtà” (sentenze n. 278 del 2010, n. 383 del 2005, n. 6 del 2004 e n. 303 del 2003).

Oggetto della disposizione impugnata è la predisposizione di un piano strategico nazionale volto ad accrescere la competitività del sistema portuale e logistico marittimo italiano, e ad agevolare “la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti”.

La sussistenza di un'esigenza di esercizio unitario della funzione di pianificazione ora indicata è idonea a giustificare la sua attrazione a livello statale ma non è prevista alcuna forma di coinvolgimento delle Regioni nelle procedure di adozione del piano

Conformemente a quanto già deciso precedentemente dalla Corte in casi analoghi (sentenza n. 163 del 2012, concernente disposizioni statali che regolavano, in forza di chiamata in sussidiarietà, il progetto strategico per l'individuazione degli interventi finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura di telecomunicazione a banda larga e ultralarga, incidendo così sulla materia di competenza legislativa concorrente “ordinamento delle comunicazioni”; con specifico riferimento, altresì, alla materia “porti e aeroporti civili”, sentenza n. 79 del 2011), la norma impugnata è dichiarata costituzionalmente illegittima nella parte in cui non prevede che il piano strategico nazionale della portualità e della logistica, da essa disciplinato, sia adottato in sede di Conferenza Stato-Regioni.