

CORTE COSTITUZIONALE

Sentenza **58/1976** (ECLI:IT:COST:1976:58)

Giudizio: **GIUDIZIO PER CONFLITTO DI ATTRIBUZIONE TRA ENTI**

Presidente: **ROSSI** - Redattore: - Relatore: **ASTUTI**

Udienza Pubblica del **14/01/1976**; Decisione del **12/03/1976**

Deposito del **25/03/1976**; Pubblicazione in G. U.

Norme impugnate:

Massime: **8239 8240 8241 8242 8243**

Atti decisi:

N. 58

SENTENZA 12 MARZO 1976

Deposito in cancelleria: 25 marzo 1976.

Pres. ROSSI - Rel. ASTUTI

LA CORTE COSTITUZIONALE

composta dai signori: Prof. PAOLO ROSSI, Presidente - Dott. LUIGI OGGIONI - Avv. ANGELO DE MARCO - Avv. ERCOLE ROCCHETTI - Prof. ENZO CAPALOZZA - Prof. VINCENZO MICHELE TRIMARCHI - Prof. VEZIO CRISAFULLI - Dott. NICOLA REALE - Avv. LEONETTO AMADEI - Prof. EDOARDO VOLTERRA - Prof. GUIDO ASTUTI - Dott. MICHELE ROSSANO - Prof. ANTONINO DE STEFANO, Giudici,

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nel giudizio promosso con ricorso del Presidente della Regione Calabria, notificato il 12 novembre 1973, depositato in cancelleria il 26 successivo ed iscritto al n. 14 del registro 1973, per conflitto di attribuzione sorto a seguito della circolare del Ministro per i trasporti dell'11

agosto 1973, n. UF/498/RC concernente la riserva allo Stato di funzioni amministrative su tranvie e linee automobilistiche di interesse regionale.

Visto l'atto di costituzione del Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile, delegato dal Presidente del Consiglio dei ministri;

udito nell'udienza pubblica del 14 gennaio 1976 il Giudice relatore Guido Astuti;

uditi l'avv. Antonio Sorrentino, per la Regione, ed il sostituto avvocato generale dello Stato Giorgio Azzariti, per il Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile.

Ritenuto in fatto:

Con ricorso notificato il 12 novembre 1973 il Presidente della Regione Calabria ha proposto conflitto di attribuzione in relazione alla circolare del Ministro per i trasporti dell'11 agosto 1973, n. UF/498/RC, trasmessa dal Commissariato del Governo il 12 settembre e pervenuta il 14 settembre 1973. Con detta circolare il Ministro per i trasporti, sulla base del parere della seconda sezione del Consiglio di Stato 30 gennaio 1973, n. 2131, ha dettato una serie di criteri interpretativi del d.P.R. 14 gennaio 1972, n. 5, concernente il trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle funzioni in materia di tranvie e linee automobilistiche d'interesse regionale e di navigazione e porti lacuali e dei relativi personali e uffici.

Si è costituito in giudizio, a mezzo dell'Avvocatura generale dello Stato, il Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile, deducendo l'infondatezza dei motivi addotti a sostegno del ricorso.

Considerato in diritto:

1. - Con il ricorso introduttivo del presente giudizio la Regione Calabria solleva conflitto di attribuzione nei confronti dello Stato in relazione alla circolare del Ministro per i trasporti dell'11 agosto 1973, n. UF/498/RC, con la quale, sulla base di parere dato dal Consiglio di Stato - sezione II - in data 30 gennaio 1973, n. 2131, il Ministro ha stabilito una serie di criteri interpretativi del d.P.R. 14 gennaio 1972, n. 5, "Trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative statali in materia di tranvie e linee automobilistiche di interesse regionale e di navigazione e porti lacuali, e dei relativi personali ed uffici".

La Regione ricorrente denuncia la riserva a favore della Amministrazione statale, ai sensi della circolare impugnata, delle funzioni seguenti

- a) vigilanza e controlli sulla sicurezza degli impianti e dei veicoli;
- b) accertamento dell'idoneità del personale addetto all'impianto e all'esercizio dei trasporti su fune;
- c) limitazioni alla possibilità di trasferimento alle Regioni delle linee ferroviarie di cui all'art. 2 del d.P.R. n. 5 del 1972;
- d) assenso previsto dall'art. 46 del d.P.R. n. 771 del 1955, per la concessione di autolinee interferenti con servizi di trasporto ad impianti fissi gestiti o concessi dallo Stato;

e) accertamento delle contravvenzioni previste dalle leggi speciali relative ai diversi modi di trasporto;

f) servizi automobilistici integrativi delle ferrovie calabro-lucane.

Le questioni sopra elencate concernono la interpretazione di alcune norme del d.P.R. 14 gennaio 1972, n. 5, relative al trasferimento alle Regioni a statuto ordinario di funzioni amministrative statali, in base alla delega conferita al Governo dall'art. 17 della legge 16 maggio 1970, n. 281, per l'attuazione del disposto degli artt. 117 e 118 della Costituzione. Giova esaminare partitamente le singole questioni, nell'ordine in cui sono state proposte.

2. - L'art. 9 del d.P.R. n. 5 del 1972 dispone che "restano ferme le attribuzioni degli organi statali in materia di... sicurezza degli impianti, dei veicoli e dei natanti"; la circolare ministeriale dichiara al riguardo che "devono intendersi riservate allo Stato tutte le funzioni in materia di sicurezza degli impianti, dei veicoli e dei natanti, sia per quanto riguarda la normativa sia per quanto riguarda i controlli e la vigilanza".

La Regione contesta come "estensiva" questa interpretazione dell'art. 9, ricordando anzitutto che la Commissione parlamentare per le questioni regionali, nel parere espresso sullo schema del decreto legislativo in questione, ha ritenuto che debba rimaner ferma la competenza dello Stato per la normativa riferentesi alla incolumità ed alla sicurezza, "ma siano delegate alle Regioni le funzioni amministrative conseguenti"; e osservando inoltre che, in base al sistema creato dagli artt. 117 e 118 della Costituzione, per le funzioni attinenti alle materie ivi elencate il trasferimento è la regola, mentre la riserva allo Stato è l'eccezione, in rapporto ad interessi nazionali o ad esigenze unitarie, che non sussisterebbero in ordine al disposto dell'art. 9 del d.P.R. n. 5. La Regione obietta in secondo luogo che secondo la normativa anteriormente in vigore (artt. 21, 26, 43, 50 d.P.R. 28 giugno 1955, n. 771), i compiti di vigilanza e controllo sulla sicurezza degli impianti e dei veicoli erano esercitati dalle direzioni compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, uffici integralmente trasferiti alle Regioni ai sensi degli artt. 14 e 17 del d.P.R. n. 5; ed in terzo luogo, che l'art. 3, lett. c, ha trasferito alle Regioni "la vigilanza sulla regolarità dell'esercizio", funzione che risulterebbe svuotata di contenuto dalla riserva allo Stato della vigilanza sulla sicurezza degli impianti e dei veicoli. Quest'ultima, nella disposizione dell'art. 9, dovrebbe essere intesa solo come "potere di dettare norme, o se si vuole anche direttive", con esclusione quindi delle funzioni amministrative: e pertanto viene denunziata la violazione dell'art. 117 della Costituzione, in relazione agli artt. 3, 7, 9, 11 e 14 del d.P.R. 14 gennaio 1972, n. 5.

La interpretazione dell'art. 9 del d.P.R. n. 5, prospettata dalla Regione, è priva di fondamento. Deve anzitutto precisarsi che l'art. 9 concerne esclusivamente la titolarità delle funzioni amministrative riservate agli organi statali, senza alcuna possibilità di riferimento della disposizione alla competenza legislativa dello Stato; che d'altra parte non si può intendere l'art. 3, lett. c, come limitativo della portata dell'art. 9, perché, come è stato dichiarato con chiarezza dal Consiglio di Stato nel suo parere, gli artt. 3 e 9 si riferiscono a funzioni amministrative affatto distinte e diverse. La regolarità dell'esercizio concerne infatti gli aspetti amministrativi della gestione, mentre le attribuzioni in tema di sicurezza degli impianti e dei veicoli "sono, invece, intese alla protezione dell'interesse generale della incolumità dei cittadini; esse vanno ricondotte alla materia della "pubblica sicurezza", e, quindi, la loro titolarità spetta allo Stato". Ciò risulta anche dal dettato dell'art. 9 che, dopo fatte salve le attribuzioni dello Stato in tema di pubblica sicurezza in genere, aggiunge la espressa riserva per quelle concernenti la sicurezza degli impianti, veicoli e natanti.

Anche il richiamo al parere della Commissione parlamentare non risulta probante nel senso voluto dalla Regione, non tanto perché suggerisce non il trasferimento bensì la delega alle Regioni delle funzioni amministrative statali, quanto perché espressamente prevede al n. 2 la possibilità dello "scorporo delle funzioni statali in materia di motorizzazione civile", che

"potranno essere assegnate ai già esistenti uffici provinciali che saranno da conservare". Deve inoltre ricordarsi che l'art. 14, lett. a, del d.P.R. n. 5 ha bensì disposto il trasferimento alle Regioni delle direzioni compartimentali MCTC, ma con espressa "esclusione di centri prove autoveicoli e dispositivi", ciò che conferma il sicuro intento di riservare agli uffici statali le funzioni relative alla sicurezza degli impianti e dei veicoli.

3. - La Regione denuncia violazione dell'art. 117 della Costituzione, in relazione agli artt. 3, 7, 9, 11 e 14 del d.P.R. n. 5, per avere la circolare ministeriale compreso, tra i compiti connessi alla sicurezza degli impianti, veicoli e natanti, anche quelli relativi all'accertamento della idoneità del personale addetto. Secondo la difesa della Regione, mentre non è contestabile la competenza statale al rilascio dei documenti abilitanti alla guida degli autoveicoli in servizio pubblico, sulla base degli accertamenti tecnici previsti dal d.P.R. 15 giugno 1959, n. 393 (codice della strada), dovrebbe invece riconoscersi la competenza regionale per l'abilitazione del personale addetto ai trasporti su fune. Al riguardo, l'art. 33 del d.P.R. 18 ottobre 1957, n. 1367 (regolamento per le funicolari aeree in servizio pubblico destinate al trasporto di persone), si limita a stabilire i requisiti di idoneità per il direttore e per il capo del servizio, da nominarsi previo benestare dell'ispettorato compartimentale o ufficio distaccato MCTC, mentre gli agenti dell'impianto che esplicano funzioni interessanti la sicurezza dell'esercizio debbono essere riconosciuti idonei in base ad esame a cui è prevista la partecipazione sola facoltativa d'un ingegnere dell'ispettorato compartimentale o ufficio distaccato MCTC. Non preesistendo per questo personale una competenza di organi statali al momento dell'entrata in vigore del d.P.R. n. 5 del 1972, non sarebbe possibile il richiamo all'art. 9, che certo non ha attribuito ai detti organi competenze nuove; né potrebbe richiamarsi in senso contrario il decreto 30 dicembre 1971 del Ministro dei trasporti, che ha disciplinato l'accertamento della idoneità del personale destinato a funzioni di sicurezza sugli impianti a fune in servizio pubblico, istituendo un certificato nazionale di idoneità previo esame con prove tecniche e pratiche, perché tale decreto dovrebbe ritenersi palesemente illegittimo, sia per incompetenza del Ministro a modificare il regolamento governativo del 1957, ed inosservanza delle forme previste dall'art. 113 del t.u. 9 maggio 1912, n. 1447, sia anche per violazione della competenza regionale.

Anche questa pretesa della Regione non merita accoglimento. A parte ogni questione circa la legittimità del d.m. 30 dicembre 1971 (la cui applicazione è stata temporaneamente sospesa con successivo d.m. 29 gennaio 1973), ovviamente non proponibile in questa sede con la richiesta di declaratoria in via incidentale, data la natura dell'atto, sembra evidente che l'art. 9, primo comma, del d.P.R. n. 5 del 1972, con l'espressa riserva allo Stato delle attribuzioni concernenti la sicurezza degli impianti, dei veicoli e dei natanti, comprende anche l'accertamento della idoneità tecnica del personale addetto ad impianti di trasporto con funzioni di sicurezza, "non essendo dissociabile la sicurezza - come ha osservato il Consiglio di Stato - dalla idoneità dell'agente addetto al mezzo di trasporto, che, anzi, ne costituisce il presupposto". Ed è superfluo aggiungere che tale accertamento di idoneità psicofisica e tecnica risponde ad un interesse di carattere generale della collettività, che trascende la competenza delle Regioni relativa all'esercizio dei trasporti d'interesse regionale, riconosciuta dall'art. 117 della Costituzione.

4. - L'art. 2 del d.P.R. n. 5 del 1972 dichiara che le linee ferroviarie in concessione, o in gestione commissariale governativa, nonché le ferrovie secondarie gestite dall'azienda autonoma FF.SS., che a giudizio del Governo della Repubblica non siano più utili alla integrazione della rete primaria nazionale "possono essere trasferite, con legge dello Stato, alla Regione nel cui territorio si svolgono". La Regione ricorrente lamenta che la circolare ministeriale abbia affermato, in conformità al parere espresso dal Consiglio di Stato, che la norma dell'art. 2, non rientrando le ferrovie tra le materie elencate nell'art. 117 della Costituzione, "deve essere intesa come diretta ad indicare al legislatore un orientamento di preferenza per l'ulteriore delega alle Regioni (anziché per il trasferimento) di funzioni statali in materia di ferrovie in concessione e in gestione governativa". E poiché l'art. 2 parla di trasferimento e non di delega, si assume che la circolare ministeriale "si risolve in una

inammissibile critica al decreto delegato", con violazione dell'art. 117 della Costituzione.

La difesa dello Stato ha posto in dubbio l'interesse della Regione a sollevare la questione in ordine a tale interpretazione dell'art. 2, contenuta in una circolare, e quindi priva di qualsiasi efficacia vincolante, anche come mero orientamento, nei confronti del legislatore, unico destinatario della norma. Deve riconoscersi che questo punto della circolare non presenta materia attuale di conflitto, non avendo nessuna incidenza sulla attribuzione delle funzioni amministrative prevista dal d.P.R. n. 5 del 1972, oggetto del ricorso, e non può conseguentemente dar luogo, allo stato, ad alcuna pronuncia di questa Corte.

5. - La Regione ricorrente contesta l'applicabilità nei suoi confronti della disposizione dell'art. 46, ultimo comma, del d.P.R. 28 giugno 1955, n. 771, per cui la concessione di linee automobilistiche il cui percorso interferisca comunque con servizi pubblici di trasporto ad impianti fissi gestiti o concessi dallo Stato è subordinata al preventivo assenso del Ministero dei trasporti. Questa disposizione, tuttora vigente per le autolinee di concessione comunale, non potrebbe più applicarsi nei confronti delle Regioni per effetto dell'avvenuto trasferimento delle funzioni amministrative esercitate dagli organi centrali e periferici dello Stato in materia di linee automobilistiche di interesse regionale, a norma dell'art. 1 del d.P.R. n. 5 del 1972. L'assenso ministeriale dovrebbe ritenersi incompatibile con la autonomia amministrativa delle Regioni in tema di concessione delle linee automobilistiche di loro competenza, e le esigenze di coordinamento delle attività amministrative regionali con quello dello Stato, o di altre Regioni, dovrebbero comunque attuarsi, ai sensi dell'art. 17 della legge 16 maggio 1970, n. 281 (ora dell'art. 3 della legge 22 luglio 1975, n. 382), solo mediante direttive di carattere generale, e non con provvedimenti di assenso caso per caso, lesivi della competenza delle Regioni. La circolare ministeriale, in cui si afferma l'ulteriore vigenza del disposto dell'art. 46 anche nei confronti delle Regioni, confliggerebbe con l'art. 117 della Costituzione, in relazione agli artt. 3 e 9 del d.P.R. n. 5 del 1972.

Anche questa censura non appare fondata, perché, come ha osservato la difesa dello Stato, il decreto delegato di trasferimento nulla ha innovato rispetto ai poteri propri dello Stato, e per esso del Ministero dei trasporti, in materia di coordinamento tra strada e rotaia. Benché detto decreto non contenga un'espressa riserva allo Stato dell'attribuzione relativa al rilascio dell'assenso previsto dall'art. 46 del d.P.R. n. 771 del 1955, il Consiglio di Stato ha giustamente rilevato che essa è "funzionalmente ricollegata alla materia delle linee ferroviarie, che non rientra tra quelle demandate alla potestà legislativa ed amministrativa regionale". Occorre d'altra parte ricordare che l'art. 9, primo comma, del d.P.R. n. 5 ha mantenuto ferme, in linea generale, tutte le attribuzioni degli organi statali "che, pur essendo esercitate in relazione alle attività di cui al presente decreto, riguardano materie non comprese nell'art. 117 della Costituzione".

Non sussiste nemmeno la denunciata violazione del disposto dell'art. 3 del decreto delegato, col quale sono state trasferite alle Regioni le funzioni riguardanti la concessione all'impianto ed esercizio delle linee automobilistiche, già attribuite ad organi statali: altro è la concessione, ed altro il controllo della compatibilità di una nuova linea automobilistica il cui percorso interferisca con servizi ferroviari di competenza dello Stato. E si può infine osservare che nell'ipotesi in cui il Ministro dei trasporti rifiutasse senza giusti motivi l'assenso alla istituzione di una linea automobilistica di interesse regionale, la Regione avrebbe ogni possibilità di tutela nella competente sede giurisdizionale amministrativa.

6. - La Regione denuncia la lesione della propria competenza amministrativa anche per quanto concerne la riserva agli organi statali dell'accertamento delle contravvenzioni previste dalle leggi speciali relative ai vari modi di trasporto. L'accertamento di dette contravvenzioni non rientrerebbe nelle funzioni di polizia giudiziaria in senso proprio, né avrebbe ad oggetto reati, trattandosi più semplicemente di attività di polizia amministrativa, "funzionalmente connessa con il rapporto di concessione, onde si reprimono per tale via le infrazioni alle regole

circa la sicurezza e la regolarità dei trasporti". La competenza ad accertare infrazioni di carattere penale non potrebbe essere attribuita ad organi amministrativi né regionali né statali, come invece dispongono le leggi speciali in questione, ad esempio l'art. 36, terzo comma, della legge 28 settembre 1939, n. 1822, per cui "l'accertamento delle contravvenzioni spetta esclusivamente ai funzionari dell'Ispettorato generale MCTC", i quali, se fossero agenti di polizia giudiziaria dovrebbero essere a disposizione dell'autorità giudiziaria, ai sensi dell'art. 109 della Costituzione, "il che non è".

Anche questa censura è priva di fondamento: come ha esattamente dichiarato il Consiglio di Stato, "l'accertamento delle contravvenzioni alle leggi speciali riguardanti i servizi di trasporto e l'iniziativa dei relativi procedimenti penali costituiscono tipiche funzioni di polizia giudiziaria", e come tali sono espressamente riservate agli organi dello Stato dal primo comma dell'art. 9 del d.P.R. n. 5 del 1972.

Inesattamente la difesa della Regione fa richiamo all'articolo 36, terzo comma, della legge n. 1822 del 1939 sulla disciplina degli autoservizi di linea (ora abrogato e sostituito dall'art. 1, terzo comma, della legge 29 ottobre 1949, n. 826), per sostenere che tutte le contravvenzioni, il cui accertamento è ivi attribuito alla competenza esclusiva dei funzionari dell'ispettorato MCTC, hanno natura di mera polizia amministrativa. L'art. 36, come risulta anche dagli artt. 20 e seguenti della stessa legge, ha ad oggetto le infrazioni alle disposizioni dirette a garantire "la regolarità e la sicurezza dell'esercizio dei servizi pubblici automobilistici", e pertanto, mentre deve riconoscersi che la vigilanza sulla regolarità dell'esercizio è stata trasferita alle Regioni a norma dell'art. 3, lett. c, del decreto delegato n. 5, si deve invece ritenere che la vigilanza sulla sicurezza spetta alla competenza degli organi statali, i quali, nell'esercizio di detta funzione, svolgono attività di polizia giudiziaria, ed assumono la qualifica di ufficiali o agenti di polizia giudiziaria ai sensi dell'art. 221, ultimo comma, del codice di procedura penale, in posizione di dipendenza funzionale rispetto all'autorità giudiziaria.

Nei limiti sopra indicati, - e la circolare ministeriale fa espresso riferimento proprio e soltanto "all'accertamento dei reati previsti nelle leggi speciali relative ai vari modi di trasporto" -, deve escludersi che sussista alcuna lesione della competenza attribuita alle Regioni dal ricordato art. 3, lett. c, del decreto n. 5 del 1972. Occorre del resto aggiungere che la riserva di competenza degli organi statali quanto alle funzioni di polizia giudiziaria non esclude né impedisce che l'accertamento delle contravvenzioni possa avvenire anche su rapporto degli organi regionali così come di altri organi di polizia statale, spettando peraltro all'autorità giudiziaria di richiedere agli ispettorati MCTC i necessari e dovuti accertamenti a premessa del promovimento dell'azione penale, così come questa Corte ha avuto occasione di precisare con sentenza n. 218 del 1975.

7. - La Regione denuncia infine la violazione dell'art. 117 della Costituzione in relazione agli artt. 1 e 2 del d.P.R. n. 5 del 1972, in quanto la circolare ministeriale esclude dal trasferimento le autolinee integrative delle ferrovie calabro-lucane. Poiché l'art. 1, lett. b, del decreto delegato ha disposto il trasferimento alle Regioni di tutte le linee automobilistiche di servizio pubblico, "anche se sostitutive di linee tranviarie e ferroviarie in concessione e di linee delle ferrovie dello Stato definitivamente soppresse", e ciò sebbene le autolinee sostitutive siano assoggettate in via di principio alla disciplina propria dei servizi ferroviari, la Regione osserva che non vi sarebbe motivo di imporre un diverso trattamento per le cosiddette autolinee integrative di servizi ferroviari, le quali non esistono come categoria a sé stante, ma sono ordinari servizi automobilistici, disciplinati dalla legge generale sulle autolinee del 28 settembre 1939, n. 1822; e appunto per questo il decreto di trasferimento non ne avrebbe fatto espressa menzione, comprendendole nella categoria generale delle "linee automobilistiche di servizio pubblico".

Nella specie, si tratterebbe di una vasta rete di linee automobilistiche d'interesse esclusivamente regionale, di sviluppo incomparabilmente superiore a quello delle ferrovie

calabro-lucane, la cui assunzione da parte dello Stato avrebbe avuto origini del tutto contingenti, per essere state rilevate in base a titolo diverso dal riscatto delle anzidette ferrovie, e con carattere provvisorio. Non vi sarebbe quindi plausibile ragione per sottrarre alla competenza regionale tanta parte dei servizi automobilistici locali, conservando una gestione governativa in aperto contrasto con il disposto dell'art. 1 del decreto di trasferimento.

Occorre precisare al riguardo che le ferrovie calabro-lucane furono oggetto di riscatto e gestione commissariale a norma della legge 23 dicembre 1963, n. 1855, la quale prevedeva all'art. 3 il contemporaneo rilievo, dalla stessa data del 1 gennaio 1964, degli autoservizi di linea integrativi di dette ferrovie; e che con successiva legge 18 marzo 1968, n. 368, il Ministero dei trasporti è stato autorizzato a procedere al rinnovamento, ammodernamento e potenziamento di tutti i "servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie calabro-lucane ed autoservizi integrativi", al fine di porli in grado di soddisfare nella maniera più razionale e conveniente, secondo un piano quadriennale e per l'importo di sedici miliardi di lire "le esigenze del traffico nel quadro dello sviluppo economico e sociale delle Regioni interessate". L'art. 6 di questa legge ha inoltre autorizzato il Ministero dei trasporti ad esercitare per mezzo della stessa gestione governativa anche altri autoservizi integrativi della rete ferroviaria o servizi di trasporto filoviario, "al fine di realizzare il coordinamento della rete delle ferrovie calabro-lucane con altri servizi di trasporto, eliminando situazioni concorrenziali e servizi superflui".

Con riferimento a questa speciale situazione, il Consiglio di Stato nel già ricordato parere ha osservato che se in via generale le cosiddette autolinee integrative dei servizi ferroviari sono soggette alla medesima disciplina giuridica delle autolinee ordinarie, "tale regola non può essere, peraltro, considerata valida per le autolinee integrative delle ferrovie calabro-lucane", in quanto, come risulta chiaramente dalla lettera e dalla ratio delle citate leggi del 1963 e del 1968, esse sono state assunte direttamente dallo Stato a mezzo della gestione governativa "alla pari delle linee ferroviarie; sono state, cioè, inserite in un contesto unitario, soggetto al diverso regime giuridico delle linee ferroviarie in gestione commissariale, e che, comunque, per il suo carattere interregionale, trascende gli interessi di una singola Regione".

Queste argomentazioni appaiono ineccepibili, specie in considerazione del fatto che la legge n. 368 del 1968 ha disposto l'attuazione di un piano organico di rinnovamento, ammodernamento e potenziamento dell'intero complesso di servizi affidato alla gestione governativa, talché lo scorporo delle linee automobilistiche aventi carattere integrativo della rete ferroviaria in questione potrebbe compromettere il conseguimento delle finalità di interesse pubblico, statale e regionale, anzi interregionale, volute dal legislatore. Non sussiste dunque la prospettata violazione dell'art. 117 della Costituzione, in relazione all'art. 1 del decreto delegato n. 5, così come non è violato il disposto dell'art. 2 del decreto stesso, dato che spetta proprio al legislatore, e ad esso soltanto, di provvedere, se e quando lo ritenesse opportuno, all'eventuale trasferimento alle Regioni Calabria e Lucania dell'intera rete ferroviaria e autoviaria in discorso, secondo quanto è stato suggerito dalla Commissione parlamentare per le questioni regionali, al n. 4, lett. b, del suo già ricordato parere.

Devesi infine osservare che qualora sussistessero in Calabria singole linee automobilistiche d'interesse regionale, in gestione governativa ma non aventi carattere integrativo rispetto alla rete delle ferrovie calabro-lucane, di fronte ad eventuali situazioni anomale e prive di giustificazione la Regione potrebbe sempre rivendicare il proprio titolo ad ottenere il trasferimento ai sensi dell'art. 1, lett. b, del d.P.R. n. 5 del 1972 nella competente sede giurisdizionale.

LA CORTE COSTITUZIONALE

dichiara inammissibile il conflitto di attribuzione sollevato dalla Regione Calabria in ordine all'applicazione dell'art. 2 del d.P.R. 14 gennaio 1972, n. 5;

dichiara che spettano allo Stato, a norma di detto decreto presidenziale, le funzioni amministrative seguenti:

- vigilanza e controlli sulla sicurezza degli impianti e dei veicoli;
- accertamento dell'idoneità del personale addetto all'impianto e all'esercizio dei trasporti su fune;
- assenso per la concessione di autolinee regionali interferenti con servizi di trasporto ad impianti fissi gestiti o concessi dallo Stato;
- accertamento delle contravvenzioni in materia di sicurezza dei servizi pubblici, previste dalle leggi speciali relative ai diversi mezzi di trasporto;
- gestione dei servizi automobilistici integrativi delle ferrovie calabro-lucane.

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta, il 12 marzo 1976.

F.to: PAOLO ROSSI - LUIGI OGGIONI - ANGELO DE MARCO - ERCOLE ROCCHETTI - ENZO CAPALOTTA - VINCENZO MICHELE TRIMARCHI - VEZIO CRISAFULLI - NICOLA REALE - LEONETTO AMADEI - EDOARDO VOLTERRA - GUIDO ASTUTI - MICHELE ROSSANO - ANTONINO DE STEFANO.

ARDUINO SALUSTRI - Cancelliere

Le sentenze e le ordinanze della Corte costituzionale sono pubblicate nella prima serie speciale della Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (a norma degli artt. 3 della legge 11 dicembre 1984, n. 839 e 21 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1985, n. 1092) e nella Raccolta Ufficiale delle sentenze e ordinanze della Corte costituzionale (a norma dell'art. 29 delle Norme integrative per i giudizi davanti alla Corte costituzionale, approvate dalla Corte costituzionale il 16 marzo 1956).

Il testo pubblicato nella Gazzetta Ufficiale fa interamente fede e prevale in caso di divergenza.