CORTE COSTITUZIONALE

Sentenza **561/1989** (ECLI:IT:COST:1989:561)
Giudizio: **GIUDIZIO DI LEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE IN VIA PRINCIPALE**
Presidente: **SAJA** - Redattore: - Relatore: **CORASANITI**
Udienza Pubblica del **15/11/1989**; Decisione del **12/12/1989**
Deposito del **20/12/1989**; Pubblicazione in G. U. **27/12/1989**
Norme impugnate:
Massime: **15408 15409 15411 15418**
Atti decisi:

N. 561

SENTENZA 12-20 DICEMBRE 1989

LA CORTE COSTITUZIONALE

composta dai signori: Presidente: dott. Francesco SAJA; Giudici: prof. Giovanni CONSO, prof. Ettore GALLO, dott. Aldo CORASANITI, prof. Giuseppe BORZELLINO, dott. Francesco GRECO, prof. Renato DELL'ANDRO, prof. Gabriele PESCATORE, avv. Ugo SPAGNOLI, prof. Francesco Paolo CASAVOLA, prof. Antonio BALDASSARRE, prof. Vincenzo CAIANIELLO, avv. Mauro FERRI, prof. Luigi MENGONI, prof. Enzo CHELI;

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nei giudizi di legittimità costituzionale degli artt. 1 e 2 della legge della Regione Marche riapprovata il 18 luglio 1989 recante: "Modificazione ed integrazione della legge regionale 5 dicembre 1983, n. 39 "Contributi di esercizio e di investimento ai sensi della legge n. 151 del 1981 sui trasporti pubblici locali" e dell'art. 2 della legge della Regione Umbria, riapprovata il 24 luglio 1989, recante: "Ulteriori modificazioni ed integrazioni della legge regionale 23 gennaio 1984, n. 4, riguardante determinazione dei costi e dei ricavi dei servizi di trasporto pubblico di interesse regionale" promossi con ricorsi del Presidente del Consiglio dei ministri, notificati il 3 e l'11 agosto 1989, depositati in cancelleria l'11 e il 18 agosto 1989 ed iscritti ai nn. 65 e 70 del registro ricorsi 1989;

Visti gli atti di costituzione delle Regioni Marche e Umbria;

Udito nell'udienza pubblica del 15 novembre 1989 il Giudice relatore Aldo Corasaniti;

Uditi l'Avvocato dello Stato Sergio Laporta per il ricorrente Presidente del Consiglio dei ministri e gli avvocati Alberto Capotosti per la Regione Marche e Alberto Predieri per la Regione Umbria;

Ritenuto in fatto

1. - Con ricorso del 3 agosto 1989 il Presidente del Consiglio dei ministri, rappresentato dall'Avvocatura dello Stato, ha sollevato questione di legittimità costituzionale, in riferimento all'art. 117 della Costituzione. ed all'art. 1, secondo comma, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, in l. 5 maggio 1989, n. 160, degli artt. 1 e 2 della legge della Regione Marche, n.178, riapprovata senza modifiche il 18 luglio 1989, recante "Modificazione ed integrazione della l.r. 5 dicembre 1983, n. 39 "Contributi di esercizio e di investimento ai sensi della legge n. 151/81 sui trasporti pubblici locali".

Per un importo non inferiore a quanto attribuito ogni anno dallo Stato attraverso il fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio ed il fondo per gli investimenti, a norma degli artt. 5 e 6 della legge-quadro sui trasporti pubblici locali (l. 10 aprile 1981, n. 151 "legge-quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore"), ciascuna regione annualmente stanzia ed eroga i contributi per l'esercizio e per gli investimenti dei trasporti pubblici locali, sulla base di principi e procedure stabiliti con propria legge, "con l'obiettivo di conseguire l'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto", sulla base di alcuni parametri fissati dalla legge-quadro.

La Regione Marche, con l.r. 5 dicembre 1983, n. 39 ("Contributi di esercizio e di investimento ai sensi della legge 10 aprile 1981, n. 151, sui trasporti pubblici locali") stabiliva i propri criteri e procedure.

Con la legge denunciata, composta da due articoli, la Regione interviene su tale legge regionale:

modificando il parametro del costo chilometrico, basato, per le linee urbane che si svolgono in comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, su una percorrenza annua per dipendente di Km. 13.000, contro i Km. 15.000 originariamente stabiliti;

integrando la disciplina per la determinazione della quota di ammortamento dei veicoli con lo stabilire che "per i veicoli con percorrenza chilometrica inferiore ai 35.000 km. per le linee urbane" svolte in comuni con più di 100.000 abitanti, ed inferiore ai 40.000 Km per le linee extraurbane e le altre urbane, le quote di ammortamento del materiale rotabile vengono proporzionalmente ridotte rispetto alla effettiva percorrenza annua.

Ad avviso del ricorrente tale disciplina è in contrasto ed al di fuori dei vincoli posti dalla legislazione nazionale di principio; il d.l. 4 marzo 1989 n. 77, convertito con modifiche nella l. 5 maggio 1989, n. 160 ("Disposizioni urgenti in materia di trasporti e concessioni marittime") dispone infatti all'art. 1, secondo comma, che la metodologia ed i criteri generali di ripartizione dei contributi di cui al F.n.t. devono essere stabiliti analiticamente con atto adottato di concerto tra il Ministro dei trasporti e quello del tesoro, sulla base del rapporto passaggeri-chilometro e della elaborazione a livello regionale di un piano dei trasporti sulla base della analisi della domanda e dell'offerta per singola linea servita.

La regione - soggiunge il Presidente del Consiglio dei ministri ha così determinato un aumento di spesa in contrasto sostanziale con la nuova normativa statale, diretta sia a razionalizzare gli interventi del settore che a ridurre la spesa complessiva a seguito della riduzione di 400 miliardi di lire apportata alla dotazione del F.n.t.

2. - Nel giudizio si è costituita la Regione Marche, eccependo la inammissibilità e l'infondatezza della questione.

Il ricorso, deduce la resistente, è inammissibile, sotto un primo profilo, in quanto la legge impugnata, che reca modifiche di dettaglio alla precedente legge regionale 5 dicembre 1983, n. 39, di cui ovviamente persegue la ratio, è sostanzialmente inautonoma nonché - come dimostra l'inesistenza di specifici rilievi del Governo in proposito - "automaticamente conforme" ai principi fondamentali fissati dalla legge-quadro n. 151 del 1981.

Il sopravvenire di nuovi e contrastanti principi, introdotti ad avviso dell'Avvocatura dal d.l. n. 77 del 1989 - osserva la Regione Marche -, principi che si configurano come nuovi limiti alla potestà legislativa regionale, non consente di prospettare alcuna questione di legittimità costituzionale, ma induce a ravvisare una vicenda di successione di norme-principio nel tempo, i cui riflessi sulla legislazione regionale sono regolati dalla l. 10 febbraio 1953, n. 62.

Un secondo profilo di inammissibilità, ad avviso della resistente, investe la dedotta violazione della normativa statale che riduce di 400 miliardi di lire l'ammontare del fondo nazionale trasporti, in quanto il rilievo non è stato prospettato nel rinvio governativo; la censura è oltretutto infondata, perché la riduzione del fondo non può comportare alterazione del rapporto di corrispondenza fra bisogni e mezzi per farvi fronte.

Nel merito, la Regione contesta la natura di legislazione di principio - sostitutiva, in materia, della legge cornice n. 151 del 1981 - del d.l. n. 77 del 1989, per il suo carattere provvedimentale, temporaneo e dettagliato nonché per l'esplicito riferimento, che si rinviene nell'art. 1, primo comma, ad un futuro "apposito provvedimento di riforma della legge 10 aprile 1981 n. 151".

L'inidoneità del d.l. n. 77 del 1989 ad abrogare tacitamente i principi contenuti nella legge-quadro emerge peraltro, ad avviso della Regione, dalla non incompatibilità dei criteri di calcolo indicati dalle due normative.

Ma quel che più conta, prosegue la resistente, è la inoperatività dei criteri dettati dal d.l. n. 77 del 1989, non solo perché presuppongono, a carico di ciascuna regione, una articolata procedura di elaborazione del piano regionale dei trasporti e di definizione dei bacini di traffico, ma perché il decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro decreto cui vengono deferiti metodologia e criteri generali di ripartizione dei contributi da parte delle Regioni - non è stato ancora emanato, anche a voler prescindere dalla possibilità di abrogare con criteri fissati da un decreto interministeriale dei criteri stabiliti con legge.

3. - Con ricorso dell'11 agosto 1989 il Presidente del Consiglio dei ministri, rappresentato dall'Avvocatura dello Stato, ha sollevato questione di legittimità costituzionale, in riferimento all'art. 117 della Costituzione ed alla legge 10 aprile 1981 n. 151, legge-quadro sui trasporti pubblici locali, dell'art. 2 della legge della Regione Umbria riapprovata il 24 luglio 1989, recante "Ulteriori modificazioni ed integrazioni della l.r. 23 gennaio 1984, n. 4, riguardante determinazione dei costi e dei ricavi dei servizi di trasporto pubblico di interesse regionale".

Espone l'Avvocatura che, tenuto conto della riduzione dell'ammontare del Fondo nazionale trasporti prevista dal d.l. n. 77 del 1989 ed allo scopo di contenere gli oneri finanziari legati all'indebitamento delle aziende di pubblico trasporto nei confronti delle banche, la Regione Umbria il 22 maggio 1989 approvava una legge che, modificando l'art. 4 della l.r. 23 gennaio

1984, n. 4 ("Determinazione dei costi e dei ricavi dei servizi di trasporto pubblico di interesse regionale"), consentiva l'erogazione anticipata, entro i primi mesi dell'anno, del 90% dei contributi pubblici all'esercizio delle imprese di settore.

A tal fine, gli esercenti servizi di linea devono presentare, secondo il nuovo testo dell'art. 4 della l.r. n. 4 del 1984, i risultati finanziari della gestione del servizio derivanti dall'applicazione "delle modalità di calcolo secondo le indicazioni contenute nell'allegato 1 della "stessa legge, per questa parte non modificata".

La legge veniva pertanto rinviata in quanto prevedeva l'applicazione delle modalità di calcolo stabilite dalla l.r. n. 4 del 1984, ora in contrasto con l'art. 1 del d.l. n. 77 del 1989, che dispone che le regioni determinino la ripartizione dei contributi statali loro assegnati, a carico del f.n.t. per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubblico locale, sulla base di metodologia e "di criteri generali stabiliti analiticamente con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentita la commissione consultiva interregionale di cui all'art. 13 legge 16 maggio 1970 n. 281, e le organizzazioni rappresentative delle aziende di trasporto pubblico locale".

A seguito del rinvio, la Regione riapprovava la disposizione, stabilendo tuttavia con una norma transitoria (l'art. 3, che aggiungeva un secondo comma all'art. 7- bis introdotto nella l.r. n. 4 del 1984) che le modalità di calcolo fissate dalla legge n. 4 del 1984 si applicassero fino all'emanazione del decreto del Ministro dei trasporti, cui si sarebbe poi adeguata la normativa regionale.

Osserva l'Avvocatura in primo luogo che la legge, come riapprovata, alla luce della sent. n. 158 del 1988 di questa Corte, non può essere considerata nuova, in quanto la natura transitoria assegnata alla norma fatta oggetto di rinvio non vale a comportarne un sostanziale mutamento del significato e del contenuto normativo, essendone, in ogni caso, confermata la immediata operatività, e così la applicazione di criteri di calcolo la cui revisione era stata ritenuta necessaria dal d.l. n. 77 del 1989.

Nel merito, rileva che il contrasto con i principi fondamentali della legislazione statale vincolanti per l'esercizio della potestà legislativa nasce dal fatto che, mentre secondo la legge-quadro n. 151 del 1981 l'erogazione dei contributi di esercizio per i servizi pubblici di trasporto era finalizzata a conseguire l'equilibrio economico (art. 6, primo comma) dei bilanci, l'art. 1 del d.l. n. 77 del 1989 ha mutato la finalità dell'erogazione finanziaria, ora diretta al risanamento delle gestioni e perciò da ripartirsi, ad opera delle regioni, alla stregua di nuovi criteri generali stabiliti come indicato sopra.

4. - Nel giudizio si è costituita la Regione Umbria eccependo l'inammissibilità, sotto due profili, e la manifesta infondatezza della questione.

Un primo motivo di inammissibilità, secondo la resistente, è dato dalla non corrispondenza tra motivi del ricorso e rinvio, che si limita a segnalare il contrasto fra l'art. 2, primo comma, della l.r. denunciata e l'art. 1, secondo comma, del d.l. n. 77 del 1989, senza attribuire a quest'ultimo il carattere di principio fondamentale e senza richiamare le norme costituzionali violate. Il riferimento all'art. 117 Cost. ed alla legge n. 151 del 1981 appare invece per la prima volta nel ricorso.

Un secondo profilo di inammissibilità discende dal mancato rinvio della legge dopo le modifiche introdotte in sede di riapprovazione. Alla luce della recente giurisprudenza di questa Corte (sentt. nn. 158 del 1988 e 79 del 1989) l'attribuzione alla l. regionale di validità ed efficacia limitate nel tempo evidenzia un chiaro mutamento nella volontà legislativa del Consiglio regionale e vale a qualificare come nuova la legge, come tale non immediatamente impugnabile dal Governo.

Nel merito, osserva la Regione, pur prescindendo dall'asserita natura di principio del d.l. n. 77 del 1989 - che peraltro pretende di subordinare la potestà legislativa regionale a norme amministrative - e dall'asserito mutamento di finalità nella legislazione statale in tema di trasporti pubblici - a proposito del quale occorre dimostrare che perseguendo l'equilibrio dei bilanci non si persegua il fine di risanare le aziende -, non vi è contrasto né incompatibilità tra la legge statale e quella regionale denunciata.

L'art. 1, comma secondo, del decreto-legge n. 77 del 1989, infatti, ad avviso della Regione è destinato ad acquistare efficacia e contenuto concreto solo a seguito dell'emanazione del decreto ministeriale che, all'esito del procedimento previsto, stabilirà metodologia e criteri generali per la ripartizione, da parte delle regioni, dei contributi di esercizio, criteri "che ancora non ci sono e che non si può sapere come saranno e addirittura se ci saranno".

Non può invero ritenersi che la nuova legislazione statale, in attesa del decreto, abbia determinato una sorta di vuoto, tale da precludere alle Regioni o allo Stato di effettuare qualsiasi ripartizione dei fondi per i trasporti e qualsiasi erogazione di contributi alle aziende, vale a dire "il blocco a tempo indeterminato del trasporto pubblico locale".

5. - In prossimità dell'udienza tanto la Regione Marche che la Regione Umbria hanno depositato memorie illustrative, sviluppando le eccezioni sollevate e ribadendo le conclusioni rassegnate con i primi atti difensivi.

Considerato in diritto

1. - Il Presidente del Consiglio dei ministri ha impugnato in via principale, deducendone la contrarietà a principi fondamentali stabiliti con il decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77 (Disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime), convertito con modificazioni nella legge 5 maggio 1989, n. 160, - e pertanto agli artt. 117 e 127 della Costituzione - gli artt. 1 e 2 della legge della Regione Marche n. 178, riapprovata il 18 luglio 1989, recante "Modificazione ed integrazione della legge regionale 5 dicembre 1983, n. 39", avente a sua volta quale oggetto "Contributi di esercizio e di investimento ai sensi della legge 10 aprile 1981, n. 151, sui trasporti pubblici locali".

Ha altresì impugnato in via principale, deducendone la contrarietà alla normativa statale di principio risultante dal decreto-legge n. 77 del 1989 in relazione alla legge 10 aprile 1981, n. 151 (recte: legge-quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione e il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore) - e pertanto all'art. 117 della Costituzione - l'art. 2 della legge della Regione Umbria, riapprovata il 24 luglio 1989, recante "Ulteriori modificazioni ed integrazioni della legge regionale 23 gennaio 1984, n. 4, riguardante determinazione dei costi e dei ricavi dei servizi di trasporto pubblico di interesse regionale".

Poiché le questioni di legittimità in tal modo sollevate sono connesse, i relativi giudizi possono essere riuniti per essere definiti con unica sentenza.

2. - Vanno anzitutto esaminate le eccezioni di inammissibilità opposte dalle Regioni resistenti.

Obbietta la Regione Marche che, siccome la legge regionale impugnata fa corpo unico con la precedente legge regionale n. 39 del 1983, della quale costituisce una modificazione, la difformità di essa legge impugnata con principi asseritamente introdotti dalla normativa statale del 1989 diversi da quelli enunciati con la legge-quadro n. 151 del 1981 darebbe luogo,

in ipotesi, ad abrogazione della normativa regionale difforme per effetto della modificazione sopravvenuta della legislazione statale di principio ai sensi dell'art. 10 della legge 10 febbraio 1953, n. 62 (Costituzione e funzionamento degli organi regionali), non già a illegittimità costituzionale della normativa regionale stessa. L'obbiezione non ha fondamento. Il fenomeno abrogativo cui si riferisce la resistente Regione Marche è configurabile in caso di contrasto fra una legge regionale e principi desumibili da una normativa statale sopravvenuta. Qui, invece, si deduce il contrasto fra una normativa regionale (legge regionale riapprovata nel 1989) e principi desumibili da una normativa statale anteriore (decreto-legge n. 77 del 1989 come sopra convertito). Né i termini sono mutati da ciò, che la normativa impugnata arreca modifica a una legge regionale preesistente alla normativa statale (asseritamente) di principio, giacché ciò non toglie autonoma impugnabilità alla legge regionale di modifica.

Osserva la Regione Umbria che la deliberazione adottata dal Consiglio di essa Regione dopo il rinvio racchiude una normativa "nuova" rispetto alla deliberazione sottoposta al controllo, in quanto, mentre questa stabiliva l'erogazione anticipata dei contributi in una certa misura senza limiti di tempo, la deliberazione adottata dopo il rinvio, proprio in considerazione dei rilievi espressi con il medesimo, dispone invece l'erogazione anzidetta in via temporanea, e cioè fino all'entrata in funzione del congegno previsto ai fini della determinazione dei contributi regionali alle aziende di trasporto dal decreto-legge n. 77 del 1989 come sopra convertito (predisposizione, con decreto del Ministro dei trasporti, della metodologia e dei criteri generali). Tale incisione sulla durata implicherebbe "novità" della legge, sempre secondo la Regione Umbria resistente, la quale richiama al riguardo le sentenze di questa Corte n. 158 del 1988 e n. 79 del 1989, sicché il Governo avrebbe potuto, nel caso che anche la normativa "nuova" fosse apparsa in contrasto con l'asserita normativa statale di principio, procedere a nuovo rinvio, non già ad impugnativa. Ma neppure tale osservazione appare fondata, sol che si consideri che l'indirizzo espresso dalle decisioni di questa Corte richiamate dalla resistente è nel senso che ciò che è decisivo al fine di qualificare una legge regionale come "nuova" o, viceversa, come "non nuova", ai fini di cui trattasi, è che il Consiglio regionale abbia modificato, o, viceversa, non abbia modificato, norme diverse da quelle incise dal rinvio. E nella specie è la seconda ipotesi ad essersi verificata, e non la prima, perché il Consiglio regionale ha modificato soltanto la norma incisa dal rinvio limitandone la durata.

Entrambe le Regioni resistenti, poi, mettono in dubbio che sussista, nella specie, il requisito della necessaria corrispondenza fra motivi di rinvio e motivi di impugnazione. La Regione Marche, in particolare, rileva che nel rinvio manca lo specifico riferimento alla violazione, ad opera della legge regionale impugnata, della normativa statale (decreto-legge n. 77 del 1989 come sopra convertito) nella parte (art. 1) in cui questa dispone la riduzione di L. 400 miliardi della dotazione per il 1989, del Fondo nazionale trasporti, sicché tale riferimento espresso nel ricorso, se costituente autonomo motivo di impugnazione, non sarebbe ammissibile come tale. Mentre la Regione Umbria nota che nel rinvio manca il riferimento all'art. 117 della Costituzione e alla legge statale n. 151 del 1981. Ma anche questi dubbi sono privi di consistenza. Per quanto concerne il rilievo della Regione Marche va considerato che il riferimento del ricorso alla disposizione della legge statale riduttiva della dotazione per il 1989 del Fondo nazionale trasporti non costituisce autonomo motivo di impugnazione, ma solo argomento per dimostrare la contrarietà della normativa regionale impugnata alla finalità, propria della legge statale, di contenere la spesa pubblica nel settore dei trasporti locali. Per quanto concerne i rilievi di entrambe le Regioni, premesso che l'indirizzo costante di questa Corte è nel senso che il requisito in argomento ricorre sol che sia possibile individuare nei motivi di rinvio la sostanza dei motivi dell'impugnazione, deve riconoscersi che nella specie tale possibilità sussiste, in quanto dai motivi di rinvio appar chiaro l'intento di dedurre la violazione da parte delle leggi regionali impugnate di principi della legislazione statale espressamente richiamata diretti al contenimento della anzidetta spesa pubblica.

I ricorsi sono pertanto ammissibili e deve passarsi all'esame del merito delle questioni che ne sono oggetto.

3. - A tal fine è necessario operare una ricognizione della situazione normativa.

Con la legge-quadro n. 151 del 1981, come è noto, essendo stata prevista (art 5) l'erogazione da parte delle Regioni, in relazione alle competenze ad esse attribuite in materia di trasporti pubblici locali, di contributi per l'esercizio di tali trasporti, è stato disposto (art. 6) che tali contributi siano erogati sulla base di principi e di procedure stabiliti con legge regionale "con l'obbiettivo di conseguire l'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto" e che i contributi stessi siano determinati annualmente, calcolandosi: a) il costo economico standardizzato del servizio con riferimento a criteri e parametri di rigorosa ed efficiente gestione; b) i ricavi del traffico presunti derivanti dall'applicazione di tariffe minime stabilite dalla Regione con il concorso degli enti locali interessati (tenuto conto, a quest'ultimo riguardo, di un rapporto di copertura, cioè della misura nella quale i ricavi devono coprire il costo effettivo del servizio, fissato secondo un certo procedimento).

Con la stessa legge (art. 9) è stato, poi, istituito a decorrere dal 1982, presso il Ministero dei trasporti, il Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende pubbliche e private che attendono a trasporti pubblici locali - fondo da ripartire fra le Regioni secondo dati criteri - prevedendosi a favore del Fondo stesso per il 1982 una dotazione di importo pari a quello corrisposto, per il 1981, a qualsiasi titolo dalle Regioni, dalle Province e dai Comuni alle aziende anzidette ai fini del ripiano dei disavanzi (spesa storica), e, per gli anni successivi al 1982, di importo determinato con apposita norma da inserire nella legge finanziaria, e stabilendosi che l'importo della dotazione del Fondo costituisce il limite al di sotto del quale non può scendere lo stanziamento regionale per i contributi (art. 5, secondo comma).

Con il decreto n. 77 del 1989 come sopra convertito (oltre a ridursi, all'art. 1, primo comma, di L. 400 miliardi la dotazione del Fondo nazionale trasporti, parte esercizio, e a prevedersi riduzioni ulteriori per gli anni successivi) è stato disposto all'art. 1, secondo comma, che i contributi di esercizio di cui alla legge n. 151 del 1981 siano erogati dalle Regioni "in base a criteri finalizzati al risanamento delle gestioni" delle aziende di trasporto, precisandosi che "a tale scopo le regioni determinano la ripartizione dei contributi statali loro assegnati sulla base di una metodologia e di criteri generali stabiliti analiticamente" in sede centrale, vale a dire con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto col Ministro del tesoro, sentita la Commissione consultiva interregionale di cui all'art. 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281. Tale decreto non era stato ancora emanato al momento delle deliberazioni regionali impugnate.

Con recente sentenza n. 533 del 1989 è stata dichiarata non fondata la questione di legittimità costituzionale, in riferimento anche all'art. 117 della Costituzione, dell'art. 1 del decreto-legge n. 77 del 1989, come sopra convertito.

4. - Ciò posto, le questioni non sono fondate.

Il ricorrente muove dalla premessa, implicita nel ricorso contro la legge della Regione Marche ed esplicita in quello contro la legge della Regione Umbria, che l'art. 2 del decreto legge n. 77 del 1989 come sopra convertito detti un principio di maggior rigore (rispetto a quello desumibile dall'art. 6 della legge n. 151 del 1981) ai fini della disciplina regionale della erogazione dei contributi.

E sostiene, per quanto concerne la legge della Regione Marche, che tale principio - enunciato con l'indicazione, quale finalità dell'erogazione dei contributi, del risanamento (recupero e ripiano dei disavanzi) anziché del mero equilibrio (pareggio) dei bilanci, come secondo la legge n. 151 del 1981; concretantesi nella predisposizione di una metodologia e di criteri generali stabiliti analiticamente in sede centrale; confermato dalla dianzi cennata riduzione del Fondo nazionale trasporti, parte esercizio - la legge regionale impugnata ha violato per avere disciplinato la materia secondo le previsioni della legge n. 151 del 1981,

ritoccando i criteri adottati con precedente legge regionale per la determinazione dei costi standardizzati di esercizio. Ritocco, che ha avuto per oggetto rispettivamente la valutazione, ai fini della determinazione del costo chilometrico, della percorrenza annua considerata per dipendente (percorrenza che è stata ridotta dall'art. 1 della legge regionale impugnata, rispetto a quanto previsto dall'art. 3, terzo comma della legge regionale precedente, relativamente alle linee che si svolgono nei centri urbani di maggiore densità in considerazione delle minori "velocità commerciali" ivi raggiunte), e delle quote di ammortamento del materiale rotabile (quote che sono state proporzionalmente ridotte rispetto alla effettiva percorrenza annua per le linee urbane considerate meno usuranti).

Per quanto concerne la legge della Regione Umbria, il ricorrente sostiene che tale legge avrebbe violato il principio suindicato per avere stabilito di procedere all'erogazione anticipata dei contributi, ovviamente determinati secondo la previsione della legge n. 151 del 1981, non essendo stato ancora emanato il decreto del Ministro dei trasporti diretto a stabilire la metodologia e i criteri generali di cui all'art. 2 del decreto-legge n. 77 del 1989 come sopra convertito.

5. - Ora, anzitutto è lo stesso assunto del ricorrente a porre in dubbio la configurabilità di un principio della legislazione statale già operante, là dove sembra individuarne la violazione nel fatto stesso di avere le Regioni provveduto in tema di determinazione e di erogazione anticipata dei contributi senza attendere la prefissione della metodologia e dei criteri generali in sede centrale. Invero, se il principio si concreta nel meccanismo ora indicato, non può senza contraddizione ritenersi che esso sia operante, e quindi suscettivo di violazione, prima che il detto meccanismo sia entrato in funzione. D'altra parte ritenere il principio stesso operante nel senso del divieto di provvedere comunque prima dell'entrata in funzione del meccanismo implicherebbe il presupposto, non condivisibile, che il decreto-legge n. 77 del 1989 (come sopra convertito), non si sia limitato a modificare il quomodo della determinazione dei contributi, rispetto a quanto previsto dalla legge n. 151 del 1981, ma abbia addirittura soppresso, o almeno sospeso sine die, la competenza, e quindi il dovere della determinazione e dell'erogazione anticipata di essi, come riconosciuti alla Regione dalla legge n. 151 del 1981 (artt. 5 e 6, secondo comma).

Ma anche ad ammettere che il principio invocato dal ricorrente sia da ritenere comunque operante per effetto della mera enunciazione, quale finalità dell'erogazione dei contributi, del risanamento dei bilanci delle aziende esercenti i pubblici trasporti locali, con la conseguenza che le regioni, nel regolare l'erogazione, debbano attenersi a maggior rigore, particolarmente per quanto concerne la valutazione dei costi di esercizio, una violazione del principio stesso (tanto più in presenza di una situazione normativa come quella dianzi descritta) non potrebbe configurarsi per il solo fatto che una disciplina regionale non mostrasse di discostarsi in modo netto e sensibile dai criteri adottati nella vigenza della legge n. 151 del 1981. La violazione potrebbe configurarsi soltanto a causa della emanazione di discipline regionali tali da compromettere il risultato voluto dalla legge statale, vale a dire appunto il risanamento dei bilanci delle aziende.

Orbene, non può dirsi che ciò si sia verificato nei casi di cui qui si tratta. Ove si tenga conto che il detto risultato non può essere frutto che di un'operazione di lungo o almeno medio termine, esso non può ritenersi compromesso né dai ritocchi dei criteri della valutazione dei costi operati dalla legge delle Regione Marche (uno dei quali, e cioè quello delle quote di ammortamento del materiale rotabile, addirittura diretto a ridurre immediatamente il costo corrispondente), né dalla deliberazione di anticipata erogazione dei contributi adottata dalla legge della Regione Umbria (deliberazione dichiaratamente, e senza specifica contestazione, diretta a consentire alle aziende di evitare il ricorso al credito e quindi di realizzare un'economia).

LA CORTE COSTITUZIONALE

Riuniti i giudizi, dichiara non fondate le questioni di legittimità costituzionale, in riferimento agli artt. 117 e 127 della Costituzione, degli artt. 1 e 2 della legge della Regione Marche n. 178, riapprovata il 18 luglio 1989 (Modificazione ed integrazione della legge regionale 5 dicembre 1983, n. 39 "Contributi di esercizio e di investimento ai sensi della legge n. 151 del 1981 sui trasporti pubblici locali"), e, in riferimento all'art. 117 della Costituzione, dell'art. 2 della legge della Regione Umbria, riapprovata il 24 luglio 1989 (Ulteriori modificazioni ed integrazioni della legge regionale 23 gennaio 1984, n. 4, riguardante determinazione dei costi e dei ricavi dei servizi di trasporto pubblico di interesse regionale), sollevate dal Presidente del Consiglio dei ministri con i ricorsi in epigrafe.

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta, il 12 dicembre 1989.

Il Presidente: SAJA

Il redattore: CORASANITI

Il cancelliere: MINELLI

Depositata in cancelleria il 20 dicembre 1989.

Il direttore della cancelleria: MINELLI

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.