CORTE COSTITUZIONALE

Sentenza **2/1993** (ECLI:IT:COST:1993:2)
Giudizio: **GIUDIZIO DI LEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE IN VIA PRINCIPALE**
Presidente: **CASAVOLA** - Redattore: - Relatore: **CAIANIELLO**
Udienza Pubblica del **18/11/1992**; Decisione del **18/12/1992**
Deposito del **05/01/1993**; Pubblicazione in G. U. **13/01/1993**
Norme impugnate:
Massime: **19123 19124 19125 19126**
Atti decisi:

N. 2

SENTENZA 18 DICEMBRE 1992-5 GENNAIO 1993

LA CORTE COSTITUZIONALE

composta dai signori: Presidente: prof. Francesco Paolo CASAVOLA; Giudici: dott. Francesco GRECO, prof. Gabriele PESCATORE, avv. Ugo SPAGNOLI, prof. Antonio BALDASSARRE, prof. Vincenzo CAIANIELLO, avv. Mauro FERRI, prof. Luigi MENGONI, prof. Enzo CHELI, dott. Renato GRANATA, prof. Giuliano VASSALLI, prof. Francesco GUIZZI, prof. Cesare MIRABELLI;

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nel giudizio di legittimità costituzionale dell'art. 82, sesto comma, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: "Nuovo codice della strada", promosso con ricorso della Regione Liguria notificato il 17 giugno 1992, depositato in cancelleria il 26 successivo ed iscritto al n. 55 del registro ricorsi 1992;

Visto l'atto di costituzione del Presidente del Consiglio dei ministri;

Udito nell'udienza pubblica del 18 novembre 1992 il Giudice relatore Vincenzo Caianiello;

Uditi l'avv. Gian Paolo Zanchini per la Regione Liguria e l'avv. dello Stato Carlo Bafile per il Presidente del Consiglio dei ministri;

Ritenuto in fatto

1. - Con ricorso notificato alla Presidenza del Consiglio dei ministri in data 17 giugno 1992 la Regione Liguria ha impugnato in via principale l'art. 82, sesto comma, del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, contenente le norme del nuovo codice della strada, per contrasto con gli artt. 117 e 118 della Costituzione - come attuati dagli artt. 1 e 3 del d.P.R. 14 gennaio 1972 n. 5 e 84 del d.P.R. 24 luglio 1977 n. 616 - nonché con il principio di ragionevolezza e con l'art. 119 della Costituzione.

La ricorrente ha rilevato che secondo la disposizione impugnata, previa autorizzazione della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, gli autocarri possono essere utilizzati, in via eccezionale e temporanea, per il trasporto di persone (l'autorizzazione deve essere preceduta dal nulla osta del prefetto), e che analoga autorizzazione deve essere rilasciata dallo stesso ufficio per gli autobus destinati a servizio di noleggio con conducente, i quali possono essere impiegati, in via eccezionale, secondo direttive emanate dal Ministero dei trasporti con decreti ministeriali, in servizio di linea e viceversa.

Premette la ricorrente che: a) la materia regolata da detta disposizione attiene alle "tramvie e linee automobilistiche di interesse regionale", di cui all'art. 117 della Costituzione, e che, a norma del citato d.P.R. n. 5 del 1972, le relative funzioni già attribuite agli organi statali (in particolare, dall'art. 57 del vecchio codice della strada, approvato con d.P.R. 15 giugno 1959 n. 393, per quanto attiene alla destinazione ed all'uso degli autoveicoli) sono trasferite alle regioni a statuto ordinario; b) la ricorrente stessa ha esercitato direttamente le dette funzioni, fino a quando, con legge regionale 30 agosto 1974 n. 28, ha delegato alle province quelle in materia di autoservizi pubblici di linea; c) l'art. 84 del d.P.R. n. 616 del 1977, poi, ha definito la materia in discorso.

Tutto ciò considerato, la Regione ritiene di essere stata spogliata, a favore dello Stato attraverso la norma impugnata, di una propria potestà, in violazione degli artt. 117 e 118 della Costituzione.

Inoltre mentre l'impugnato art. 82, sesto comma, cit. attribuisce ad organi statali le competenze di cui sopra, per il successivo art. 87, quarto comma, il concedente di linea (ossia la regione per le linee di interesse sovracomunale, e il comune per quelle di interesse comunale) può autorizzare l'utilizzazione di veicoli destinati al servizio di linea per quello di noleggio da rimessa. Il che contrasta col principio di ragionevolezza.

La ricorrente ha notato, infine, che l'autorizzazione all'effettuazione di servizi fuori linea comporta una tassa a suo favore, nella misura stabilita dal decreto legislativo 22 giugno 1991, n. 230, tariffa 45: (recte 46), mentre la norma impugnata determina una incertezza circa la spettanza, allo Stato o alla regione, del gettito di questa tassa, così da determinare la violazione anche dell'art. 119 della Costituzione.

2. - Si è costituito in giudizio il Presidente del Consiglio dei ministri, osservando che l'art. 82 del decreto legislativo n. 285 del 1992 - il cui sesto comma deve ritenersi sostanzialmente impugnato solo nella parte concernente gli autobus - concerne i controlli sui dispositivi di equipaggiamento e le caratteristiche costruttive di questo tipo di veicoli, in relazione alla loro destinazione, a servizio di linea oppure a servizio di noleggio. La norma attiene dunque alla sicurezza stradale, affidata a criteri necessariamente uniformi su tutto il territorio nazionale e perciò certamente riservata allo Stato, mentre risulta estranea all'organizzazione dei servizi di

linea, affidata alle regioni.

Né con la predetta norma contrasta il successivo art. 87, quarto comma, che, attribuendo alla regione il potere di autorizzare l'utilizzo degli autobus di linea per noleggio (ma non viceversa) e sempre fatta salva la regolarità del servizio, attiene non alla sicurezza dei viaggi, bensì alla disciplina delle autolinee, onde viene meno il presupposto di tutte le censure della ricorrente.

3. - È intervenuta anche la Federazione nazionale trasporti pubblici locali (Federtrasporti), per sostenere, in primo luogo, l'ammissibilità del proprio intervento per effetto del richiamo che le disposizioni regolatrici del giudizio di costituzionalità operano nei riguardi delle "norme del regolamento per la procedura innanzi al Consiglio di Stato" (art. 22 della legge 11 marzo 1953, n. 87 e, quindi, art. 37 del regolamento n. 642 del 1907).

Nel merito, dubita che la norma impugnata abbia introdotto un controllo statale, che si aggiunga a quello regionale o locale (art. 87 successivo), e sostiene invece che essa abbia disciplinato l'ipotesi dello svincolo definitivo del mezzo dalla "linea" al "noleggio" e viceversa. Se però dovesse prevalere l'interpretazione a sostegno della introduzione di un doppio controllo, andrebbe allora accolto il ricorso della regione, cui la Federazione predetta si associa.

Considerato in diritto

1. - Con ricorso della regione Liguria è stata sollevata, in riferimento agli artt. 117 e 118 della Costituzione, al principio di ragionevolezza (art. 3 Cost.) ed all'art. 119 della Costituzione, questione di legittimità costituzionale dell'art. 82, sesto comma, del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 (Nuovo codice della strada), il quale prevede nella prima parte che, previa autorizzazione dell'ufficio della Direzione generale della M.C.T.C. (motorizzazione civile e dei trasporti in concessione), rilasciata a seguito di nulla osta del Prefetto, gli autocarri possono essere utilizzati, in via eccezionale e temporanea, per il trasporto di persone e, nella seconda parte, che analoga autorizzazione, in base a direttive emanate dal Ministero dei trasporti, è rilasciata dall'ufficio della Direzione generale della M.C.T.C. agli autobus destinati a servizio di noleggio con conducente, ai fini del loro impiego in servizio di linea e viceversa.

Ad avviso della regione ricorrente la norma denunciata, concernendo la materia delle autolinee: a) è invasiva delle competenze attribuite alle regioni in materia di "linee automobilistiche di interesse regionale" dagli artt. 117 e 118 della Costituzione, e 87 del d.P.R. n. 616 del 1977; b) è irragionevole, perché contraddittoria rispetto all'art. 87, quarto comma, della stessa legge, il quale prevede che il concedente di linea può autorizzare l'utilizzazione dei veicoli destinati al servizio di linea per quello di noleggio da rimessa; c) priva la regione stessa del gettito della tassa dovuta dal concessionario autorizzato ad effettuare servizi "fuori linea" (d.P.R. 22 giugno 1991 n. 230 tariffa 45 - recte 46).

2. - Va preliminarmente dichiarata l'inammissibilità dell'intervento della Federazione nazionale trasporti pubblici locali, in base alla giurisprudenza di questa Corte che ha escluso la legittimazione, nei giudizi di legittimità costituzionale promossi in via principale, di soggetti non titolari di potestà legislativa, ancorché sotto la forma dell'intervento volontario (V., ex plurimis, sentenze n. 517 e n. 293 del 1987).

3. - Il ricorso della regione Liguria è infondato.

Come si evince da quanto precede, la disposizione denunciata prevede due tipi di

autorizzazione, da rilasciarsi in via eccezionale e temporanea da parte di un organo dello Stato, la prima per consentire l'uso degli autocarri al trasporto di persone e la seconda per la destinazione degli autobus, adibiti al servizio di noleggio con conducente, al servizio di linea e viceversa.

Dal tenore della disposizione non risulta dunque, per nessuno dei due tipi di autorizzazione, alcuna interferenza con i poteri spettanti alla regione in virtù degli artt. 117 e 118 della Costituzione e specificatamente definiti dagli artt. 1 e 3 del d.P.R. n. 5 del 1972 e dall'art. 84 del d.P.R. 24 luglio 1977 n. 616. Difatti, mentre queste ultime disposizioni si riferiscono alle modalità di svolgimento dell'esercizio delle tranvie e delle linee automobilistiche, cioè alla loro gestione, quella denunciata concerne, per entrambe le autorizzazioni da essa previste, l'idoneità degli autoveicoli ad essere ammessi alla circolazione mutando temporaneamente ed in via eccezionale la loro ordinaria destinazione. La relativa valutazione non ha perciò riferimento alle modalità di svolgimento del servizio di linea e tantomeno ai poteri propri del "concedente la linea", ma si fonda esclusivamente su criteri d'ordine tecnico riguardanti la sicurezza dei trasporti.

La natura delle autorizzazioni e lo scopo per cui la norma impugnata le prevede, giustificano perciò la competenza di un organo dello Stato, alla stregua della giurisprudenza della Corte (sent. n. 58 del 1976) secondo cui la sicurezza degli impianti, dei veicoli e dei natanti, essendo connessa alla protezione dell'interesse generale dell'incolumità dei cittadini, esige uniformità di parametri di valutazione per tutto il territorio nazionale.

4. - La disposizione denunciata neppure può, relativamente all'autorizzazione prevista nella sua seconda parte, ritenersi irragionevole per contraddizione con la previsione dell'art. 87, comma 4, dello stesso d.P.R. n. 285 del 1992, come si sostiene dalla regione ricorrente.

Difatti, mentre l'autorizzazione richiesta dalla seconda parte dell'impugnato art. 82, comma 6, da rilasciarsi dall'ufficio della Direzione generale della M.C.T.C., riguarda la destinazione eccezionale e temporanea a servizio di linea degli automezzi adibiti a servizio di noleggio con conducente, e viceversa, quella invece contemplata dall'art. 87, comma 4, da rilasciarsi da parte del "concedente", è prevista solo per "l'utilizzo di veicoli destinati al servizio di linea per quello di noleggio da rimessa" (e non anche - come è per l'autorizzazione di cui all'art. 82, comma 6 - viceversa), dovendosi soltanto valutare che non sia "pregiudicata la regolarità del servizio" di linea.

La differenza e, quindi, la non contraddittorietà fra le due disposizioni è dunque evidente, poiché l'autorizzazione al mutamento eccezionale e temporaneo dell'uso, da rilasciarsi dal "concedente la linea" ai sensi dell'art. 87, comma 4, è prevista quando si intenda distogliere dal servizio un autoveicolo destinato ad una determinata linea (e non viceversa), perché solo in tal caso potrebbe essere "pregiudicata la regolarità del servizio". Dalla finalità della valutazione da compiersi per il rilascio di questa autorizzazione si desume perciò che essa riguarda le modalità di svolgimento dell'esercizio della linea di trasporto, ossia la sua gestione: nelle ipotesi di autoveicoli adibiti al servizio su linee di interesse regionale, essa non può essere rilasciata dallo Stato.

L'autorizzazione prevista dall'art. 82, comma 6, seconda parte, per il mutamento di destinazione da servizio di noleggio in servizio di linea e viceversa, proprio perché riguarda le due reciproche ipotesi, mostra di perseguire una finalità diversa da quella propria dell'autorizzazione da rilasciarsi dal "concedente", ossia non attiene alla gestione del servizio, il che giustifica che, per il suo rilascio, sia competente un organo dello Stato, stante la detta, preminente esigenza di uniformità dei criteri di sicurezza dei veicoli.

Che il legislatore fosse consapevole della duplicità delle autorizzazioni, quella statale (prevista dalla disposizione denunciata) e quella da rilasciarsi dal concedente (prevista dall'art.

87 cit.) è dimostrato altresì dalla previsione di due distinte sanzioni per chi non si munisca di ciascuna di dette autorizzazioni, e ciò conferma nella esclusione della denunciata contraddittorietà.

6. - Una volta chiarito che entrambe le autorizzazioni previste nella prima e nella seconda parte dell'art. 82, comma 6, del nuovo codice della strada, riguardano l'abilitazione dell'autoveicolo ad essere utilizzato per un certo "tipo" di trasporto, mentre quella prevista dall'art. 87, comma 4, di competenza del concedente (e quindi non dello Stato per le linee di interesse regionale), attiene alla gestione del servizio - avendo specifico riguardo alla linea cui l'autoveicolo è concretamente destinato - viene meno anche l'asserita incertezza circa la spettanza della tassa prevista dal d.P.R. 22 giugno 1991, n. 230, tariffa n. 46. Questa tariffa determina l'importo della tassa da pagarsi per il rilascio del permesso "per effettuare corse per trasporto viaggiatori fuori linea con autobus adibiti ai servizi pubblici, regolamente concessi od autorizzati, aventi interesse regionale". Orbene, a parte che detto d.P.R. riguarda esclusivamente la tariffa delle tasse sulle concessioni, autorizzazioni, permessi e simili, facenti capo alle regioni, va rilevato che, in particolare, la tariffa n. 46 si riferisce espressamente ai permessi per l'utilizzazione "fuori linea" degli autobus adibiti ai servizi pubblici, "regolarmente concessi o autorizzati, aventi interesse regionale", per cui è inimmaginabile che un provento che riguarda la gestione di linee "di interesse regionale" possa essere devoluto, per effetto della norma denunciata, allo Stato. Appare invece evidente che la tassa in parola riguarda il rilascio dell'autorizzazione da parte del concedente che, per le linee di interesse regionale, non può certo essere lo Stato, donde l'infondatezza anche della censura formulata in riferimento all'art. 119 della Costituzione.

PER QUESTI MOTIVI

LA CORTE COSTITUZIONALE

Dichiara non fondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 82, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 (Nuovo codice della strada), sollevata, in riferimento agli artt. 3, 117, 118 e 119 della Costituzione, dalla regione Liguria col ricorso indicato in epigrafe.

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta, il 18 dicembre 1992.

Il Presidente: CASAVOLA

Il redattore: CAIANIELLO

Il cancelliere: DI PAOLA

Depositata in cancelleria il 5 gennaio 1993.

Il direttore della cancelleria: DI PAOLA

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.