

CORTE COSTITUZIONALE

Sentenza **18/2009** (ECLI:IT:COST:2009:18)

Giudizio: **GIUDIZIO DI LEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE IN VIA PRINCIPALE**

Presidente: **FLICK** - Redattore: **TESAURO**

Udienza Pubblica del ; Decisione del **26/01/2009**

Deposito del **30/01/2009**; Pubblicazione in G. U. **04/02/2009**

Norme impugnate: Artt. 3, 4 e 9 della legge della Regione Lombardia 09/11/2007, n. 29.

Massime: **33136**

Atti decisi: **ric. 5/2008**

SENTENZA N. 18 ANNO 2009

LA CORTE COSTITUZIONALE

composta dai signori: Presidente: Giovanni Maria FLICK; Giudici: Francesco AMIRANTE, Ugo DE SIERVO, Paolo MADDALENA, Alfio FINOCCHIARO, Alfonso QUARANTA, Franco GALLO, Luigi MAZZELLA, Gaetano SILVESTRI, Sabino CASSESE, Maria Rita SAULLE, Giuseppe TESAURO, Paolo Maria NAPOLITANO, Giuseppe FRIGO, Alessandro CRISCUOLO,

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nel giudizio di 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), promosso con ricorso del Presidente del Consiglio dei ministri, notificato il 17 gennaio 2008, depositato in cancelleria il 22 gennaio 2008 ed iscritto al n. 5 del registro ricorsi 2008.

Visto l'atto di costituzione della Regione Lombardia;

udito nell'udienza pubblica del 2 dicembre 2008 il Giudice relatore Giuseppe Tesauro;

uditi l'avvocato dello Stato Pierluigi Di Palma per il Presidente del Consiglio dei ministri e l'avvocato Beniamino Caravita di Toritto per la Regione Lombardia.

1. - Con ricorso, notificato in data 17 gennaio 2008, depositato il successivo 22 gennaio, il Presidente del Consiglio dei ministri, rappresentato e difeso dall'Avvocatura generale dello Stato, ha promosso questione di legittimità costituzionale, in via principale, della legge della Regione Lombardia del 9 novembre 2007, n. 29 (Norme in materia di trasporto aereo, coordinamento aeroportuale e concessioni di gestione aeroportuali), ed in particolare degli artt. 3, 4 e 9.

1.1. - Il ricorrente premette che, con la legge n. 29 del 2007, la Regione Lombardia ha dettato norme che incidono sia sull'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti coordinati, sia sulle procedure di rilascio delle concessioni di gestione aeroportuale, in una prospettiva di coordinamento con le politiche nazionali e comunitarie, di valorizzazione delle potenzialità del territorio lombardo e dell'economia della Regione nonché di sostenibilità sociale ed ambientale. Essa, infatti, attribuisce alla Regione una serie di poteri e competenze sia in tema di coordinamento aeroportuale (poteri consultivi nei confronti del coordinatore in ordine a decisioni inerenti all'accesso ai nodi infrastrutturali ed incidenti, fra l'altro, sull'utilizzo della capacità aeroportuale: art. 2; poteri di concorso nella definizione dei parametri di coordinamento: art. 4; poteri di acquisizione periodica di informazioni dal coordinatore finalizzate a verificare che l'attività di coordinamento abbia rispettato i parametri, nonché poteri di promozione di accordi e intese con lo Stato al fine di garantire l'adeguato coinvolgimento regionale nelle funzioni di controllo e vigilanza dell'attività del coordinatore: art. 5; potere di segnalazione alla Commissione Europea di eventuali violazioni delle disposizioni comunitarie di cui sia venuta a conoscenza e di informazione delle competenti autorità nazionali in caso di violazione dei parametri integrativi o delle regole della concorrenza: art. 6; competenze in tema di cooperazione fra sistemi aeroportuali: art. 7; poteri in materia di ripartizione del traffico aereo: art. 8); sia in ordine al rilascio delle concessioni di gestioni aeroportuali (prevedendo che la Regione emana proprie direttive relative alle nuove convenzioni sottoscritte fra gestore aeroportuale ed Ente Nazionale Aviazione Civile - ENAC e che tali direttive costituiscono linee guida vincolanti per le convenzioni tra gestore aeroportuale ed ENAC: art. 9; che la stessa Regione «esprime, ai competenti organi statali, il proprio parere sul rilascio definitivo della concessione, verificata la rispondenza del piano di sviluppo aeroportuale promosso dal gestore», «con gli obiettivi del territorio regionale»: art. 10; e che «la Giunta regionale avvia la procedura per l'adozione delle direttive relative alle convenzioni tra gestore aeroportuale ed ENAC, di cui all'articolo 10, comma 3, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge»: art. 11).

Secondo il Presidente del Consiglio dei ministri, l'ambito di operatività della citata legge regionale sarebbe costituito da tutti gli aeroporti situati nel territorio regionale lombardo, uniformemente considerati e disciplinati in funzione della loro qualificazione come «nodi essenziali di una rete strategica per la mobilità, per il governo del territorio lombardo e per l'economia intera della regione».

Essa, pertanto, recherebbe una serie di disposizioni che eccederebbero i limiti in cui può essere legittimamente esercitata la potestà legislativa regionale concorrente in materia di aeroporti, ponendosi in contrasto, oltre che con i vincoli derivanti dall'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) e 793/2004/CE (Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento n. 95/93/CEE del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità) finalizzati a garantire lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti, a tutela della concorrenza - anche con i principi e le regole costituzionalmente riservate alla competenza dello Stato, contenuti nel decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96 (Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della L. 9 novembre 2004, n. 265), e nel decreto legislativo

4 ottobre 2007, n. 172 (Disciplina sanzionatoria in materia di assegnazione di bande orarie negli aeroporti italiani relativamente alle norme comuni stabilite dal regolamento CE n. 793/2004 che modifica il regolamento CEE n. 95/93 in materia di assegnazione di bande orarie negli aeroporti comunitari), in una prospettiva sottesa alla unitaria valutazione e tutela di interessi di rilievo nazionale che trascendono la mera dimensione regionale

1.2. - Il ricorrente censura, in modo particolare, l'art. 3 della legge regionale n. 29 del 2007, nella parte in cui prevede che la Regione nomini una propria rappresentanza nel comitato di coordinamento degli aeroporti e nella parte in cui determina un rafforzamento della posizione del rappresentante regionale (commi 3 e 4). Tale norma violerebbe il disposto dell'art. 5, comma 1, del suindicato regolamento comunitario n. 95/93/CE che, tra i soggetti ammessi a partecipare a tale strumento consultivo, non inserisce rappresentanti del governo regionale o locale, e, nella parte in cui determina un rafforzamento della posizione del rappresentante regionale (commi 3 e 4), contrasterebbe con il predetto regolamento che, invece, non prevede nella composizione del comitato di coordinamento la prevalenza di alcuni membri rispetto ad altri.

Viene, altresì, impugnato l'art. 4 della medesima legge regionale sotto svariati profili. In particolare, il ricorrente sostiene che detta norma, nella parte in cui (comma 2) attribuisce alla Regione - in riferimento all'obbligo di garantire il perseguimento anche degli interessi regionali in sede di fissazione dei criteri di assegnazione delle bande orarie - il compito di concorrere a definire i parametri di coordinamento, contrasterebbe con l'art. 6 del regolamento 793/2004/CEE che, invece, attribuisce tale ruolo allo Stato membro, e con l'art. 3 del d.lgs. n. 172 del 2007 che istituisce un organismo nazionale, l'ENAC, chiamato a fissare i parametri di coordinamento, in quanto responsabile dell'applicazione del citato regolamento. Il predetto articolo violerebbe altresì il principio generale posto dal legislatore statale all'art. 3 del d.lgs. n. 172 del 2007, nella parte in cui (comma 2, lettera e) attribuisce alla Regione il compito di prevedere sanzioni a carico del vettore, compito viceversa assegnato dalla normativa statale all'ENAC. Esso, infine, contrasterebbe con l'art. 4, comma 5, del regolamento comunitario n. 793/2004, che definisce il coordinatore come unico responsabile dell'assegnazione delle bande orarie allo scopo di garantirne la neutralità e l'indipendenza, nella parte in cui (comma 4) prescrive che, in caso di mancato rispetto dei parametri definiti dagli organi regionali, la Regione possa diffidare il coordinatore e possa proporre la revoca, in difformità peraltro anche con l'art. 8, comma 5, del predetto regolamento, che stabilisce che il coordinatore può tener conto anche delle direttrici locali purché non ostino all'indipendenza del coordinatore stesso, siano conformi alla normativa comunitaria e siano finalizzate ad un utilizzo più efficiente della capacità dell'aeroporto.

Per le ragioni suddette, la disposizione in esame violerebbe anche l'art. 117, secondo comma, lettera h), della Costituzione, che attribuisce allo Stato la competenza legislativa in materia di sicurezza, dal momento che la determinazione della banda oraria non può essere condizionata da interessi locali, ma concerne la sicurezza, l'efficienza e la regolamentazione tecnica del trasporto aereo di stretta competenza dell'ENAC.

Il Presidente del Consiglio dei ministri impugna, infine, l'art. 9 della legge regionale n. 29 del 2007, nella parte in cui, disciplinando le concessioni di gestione aeroportuale, si porrebbe in contrasto con l'art. 704 del codice della navigazione, in quanto prescrive che la Regione emani proprie direttive relative alle nuove convenzioni sottoscritte fra gestore aeroportuale ed ENAC (comma 3) e che tali direttive costituiscono linee guida vincolanti per le convenzioni tra gestore aeroportuale ed ENAC (comma 4), laddove, invece, il citato art. 704 del codice della navigazione attribuisce al Ministero dei trasporti la competenza a rilasciare il titolo concessorio della gestione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale e 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 di concessione.

In conclusione, il ricorrente osserva che l'intero impianto della legge regionale n. 29 del 2007 «appare strutturato in funzione dell'esercizio da parte della Regione Lombardia di poteri che l'ordinamento statale riserva unitariamente all'autorità centrale (Ministero dei Trasporti ed ENAC), quando non risultino resi omogenei al livello europeo attraverso il regolamento comunitario» e chiede, pertanto, di valutare se debba essere dichiarata l'illegittimità costituzionale dell'intera legge regionale n. 29 del 2007.

2. - Con memoria depositata in data 11 febbraio 2008, si è costituita in giudizio la Regione Lombardia, chiedendo che la Corte dichiari inammissibile ed infondato il ricorso, «previo, se del caso, rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia della Comunità europea ex art. 234 TCE relativamente al regolamento comunitario 93/95/CEE».

La resistente premette che la legge impugnata dal Governo, dettando norme in materia di «trasporto aereo, coordinamento aeroportuale e concessioni di gestioni aeroportuali», è riconducibile alla materia «porti ed aeroporti civili» che la legge costituzionale n. 3 del 2001 ha espressamente attribuito alla competenza legislativa concorrente di Stato e Regioni, in linea con la considerazione che gli aeroporti costituiscono un'infrastruttura strategica per lo sviluppo economico della Regione e per il suo inserimento nel sistema dei trasporti, per lo sviluppo del turismo ed in generale per l'accessibilità del territorio. Considerato che il nuovo testo dell'art. 117 della Costituzione ha notevolmente ampliato gli spazi di autonomia regionale, estendendo la competenza legislativa delle regioni in ordine a materie che assumono una spiccata rilevanza non solo sul piano nazionale, ma anche su quello comunitario ed internazionale, la Regione osserva che la dimensione ormai sovranazionale del sistema del trasporto e, in particolare, di quello aeroportuale, mette in evidenza la necessità, da un lato, di una legislazione statale di principio e, dall'altro, soprattutto del rispetto dei principi di sussidiarietà e leale collaborazione fra i diversi livelli di governo, imponendo la partecipazione della medesima Regione.

In questa prospettiva sarebbero - ad avviso della Regione - tutte infondate le censure sollevate nei confronti delle disposizioni della legge regionale n. 29 del 2007 specificamente impugunate.

Infatti, l'art. 3 della predetta legge regionale non sarebbe affatto in contrasto con l'art. 5 del regolamento 95/93/CEE, dal momento che anche quest'ultimo stabilirebbe che il coinvolgimento regionale è uno strumento indispensabile per l'efficienza nella gestione aeroportuale.

Quanto alle censure sollevate nei confronti dell'art. 4, esse sarebbero tutte da rigettare, dal momento che il richiamo alla materia della sicurezza di cui alla lettera h) del secondo comma dell'art. 117 della Costituzione, sarebbe, oltre che generico, inconferente, mentre non sarebbe possibile ravvisare alcun contrasto né con le norme del regolamento comunitario (artt. 4 e 6), né con l'art. 3 del d.lgs. n. 172 del 2007. Infine, anche il preteso contrasto dell'art. 9 con l'art. 704, comma 1, del codice della navigazione in tema di rilascio delle concessioni di gestione aeroportuale dovrebbe ritenersi escluso, considerato che - con la predetta norma - la Regione, lungi dal sostituire le competenze degli organi statali con poteri regionali, si sarebbe limitata ad integrare ed orientare la disciplina statale verso il rispetto della competenza legislativa concorrente prevista dalla Costituzione.

3. - All'udienza pubblica il Presidente del Consiglio dei ministri ha insistito per l'accoglimento del ricorso, sottolineando che le norme della legge regionale in esame, nel disciplinare l'assegnazione delle bande orarie nonché il rilascio delle concessioni di gestione aeroportuale, intervengono illegittimamente in materie che appartengono alla competenza statale esclusiva.

La Regione ha insistito per l'accoglimento delle conclusioni formulate nelle difese scritte.

1. - 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), e in particolare degli artt. 3, 4 e 9, sull'assunto che esse, incidendo sia sull'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti coordinati, sia sulle procedure di rilascio delle concessioni di gestione aeroportuale, complessivamente eccederebbero i limiti della competenza legislativa regionale, ponendosi in contrasto «con i principi e le regole costituzionalmente riservate alla competenza dello Stato», contenute nel decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96 (Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della L. 9 novembre 2004, n. 265), e nel decreto legislativo 4 ottobre 2007, n. 172 (Disciplina sanzionatoria in materia di assegnazione di bande orarie negli aeroporti italiani relativamente alle norme comuni stabilite dal regolamento CE n. 793/2004 che modifica il regolamento CEE n. 95/93 in materia di assegnazione di bande orarie negli aeroporti comunitari), competenza che si fonda sull'esigenza di unitaria valutazione e tutela di interessi di rilievo nazionale, che trascendono la mera dimensione regionale e che ineriscono alla sicurezza del traffico aereo nonché alla tutela della concorrenza.

Le medesime disposizioni sarebbero, inoltre, anche in contrasto con i vincoli derivanti dall'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) e 793/2004/CE (Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento n. 95/93/CEE del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità), finalizzate peraltro a garantire lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti, nel rispetto della concorrenza.

Il ricorrente deduce che l'intera legge reca disposizioni che - incidendo in materia di coordinamento aeroportuale (Titolo II), di cooperazione fra sistemi aeroportuali (Titolo III), nonché in tema di procedure di concessioni di gestioni aeroportuali (Titolo IV) - «eccedono i limiti in cui può essere legittimamente esercitata la potestà legislativa regionale, ponendosi in difformità e in contrasto - oltre che con i vincoli derivanti in materia dall'ordinamento comunitario - con i principi e le regole costituzionalmente riservate alla competenza dello Stato».

In questa prospettiva, sarebbe censurabile, in modo particolare, l'art. 3 della citata legge regionale, nelle parti in cui dispone che la Regione nomina un proprio rappresentante nel comitato di coordinamento degli aeroporti (comma 1); determina un rafforzamento della posizione del rappresentante regionale in seno al predetto comitato, prevedendo l'obbligo di motivazione da parte del coordinatore che si discosti dal parere obbligatorio del rappresentante regionale reso su decisioni del predetto comitato che incidano direttamente su interessi regionali e stabilendo che, qualora le predette decisioni siano difforme dagli interessi rappresentati dalla Regione, quest'ultima possa sottoporre direttamente al coordinatore le proprie determinazioni (commi 3 e 4).

La norma contrasterebbe anche con l'art. 5 del regolamento 95/93/CEE, il quale, tra i soggetti ammessi a partecipare a tale strumento consultivo, non indica i rappresentanti del governo regionale o locale, «al fine di evitare la proliferazione di normative locali, che si oppongono al gioco della libera concorrenza», e non prevede, in relazione alla composizione del comitato di coordinamento, la prevalenza di alcuni membri rispetto ad altri.

L'art. 4 della medesima legge regionale sarebbe costituzionalmente illegittimo nella parte in cui riconosce alla Regione la possibilità di concorrere a definire una serie di parametri di coordinamento nell'assegnazione delle bande orarie (comma 1), secondo precisi criteri direttamente individuati dalla medesima norma (comma 2), prevedendo altresì che la Regione

possa diffidare il coordinatore ove quest'ultimo non rispetti i parametri indicati, assegnando un termine entro il quale provvedere alla corretta applicazione degli stessi, e possa anche - ove la situazione di inadempienza permanga - segnalare il fatto al Governo, proponendo la revoca del coordinatore stesso (comma 4).

Tale norma contrasterebbe con l'art. 3 del d.lgs. n. 172 del 2007, il quale istituisce un organismo nazionale, l'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile), responsabile dell'applicazione del regolamento comunitario 793/2004/CE, competente a fissare i parametri di coordinamento e a prevedere sanzioni a carico del vettore inadempiente. Inoltre, essa sarebbe, comunque, lesiva della competenza esclusiva dello Stato in materia di sicurezza, dal momento che la determinazione della banda oraria non può essere condizionata da interessi locali, concernendo la sicurezza, l'efficienza e la regolamentazione tecnica del trasporto aereo di stretta competenza dell'ENAC. Il predetto art. 4 contrasterebbe altresì con l'art. 6 del regolamento 793/2004/CEE, che attribuisce allo Stato membro il compito di definire i parametri per l'assegnazione delle bande orarie e con l'art. 4, comma 5, del medesimo regolamento, che definisce il coordinatore come unico responsabile dell'assegnazione delle bande orarie allo scopo di garantirne la neutralità e l'indipendenza.

Analoghe censure sono proposte nei confronti dell'art. 9, impugnato nella parte in cui, disciplinando le concessioni di gestione aeroportuale, si porrebbe in contrasto con l'art. 704 del codice della navigazione. Mentre, infatti, la citata disposizione regionale prescrive che la Regione emani proprie direttive relative alle nuove convenzioni sottoscritte fra gestore aeroportuale ed ENAC (comma 3), che tali direttive costituiscano linee guida vincolanti per le convenzioni tra gestore aeroportuale ed ENAC (comma 4), il citato art. 704 del codice della navigazione attribuisce al Ministero dei trasporti la competenza a rilasciare il titolo concessorio della gestione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale e 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 di concessione.

In conclusione, il ricorrente ritiene che l'intero impianto della legge regionale n. 29 del 2007 sia finalizzato a consentire l'esercizio, da parte della Regione, di poteri riservati unitariamente all'autorità centrale (Ministero dei Trasporti ed ENAC) in ragione del rilievo nazionale, ove non sovranazionale, degli interessi ad essi sottesi e chiede pertanto che sia dichiarata l'illegittimità costituzionale dell'intera legge regionale in esame.

2. - In linea con quanto già affermato da questa Corte (sentenza n. 368 del 2008), devono essere esaminate prioritariamente le censure dirette a contestare il potere della Regione di emanare le norme impugnate, in base alle regole che disciplinano il riparto interno delle competenze, avendo esse carattere preliminare, sotto il profilo logico-giuridico, rispetto a quelle che ineriscono all'osservanza dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario.

2.1. - Le predette questioni sono fondate.

Gli artt. 3, 4 e 9 della legge della Regione Lombardia n. 29 del 2007 attribuiscono alla Regione una serie di competenze e poteri in ordine ad ambiti inerenti all'assegnazione delle bande orarie (mediante la previsione di peculiari modalità, assistite da procedure rinforzate, di concorso regionale alla definizione dei parametri di coordinamento, sulla cui base il coordinatore procede all'assegnazione delle predette bande, e di specifici strumenti di controllo del rispetto dei medesimi: artt. 3 e 4); nonché al rilascio delle concessioni di gestione degli aeroporti "coordinati", presenti nel territorio regionale ma non destinati ai voli di mero cabotaggio regionale (con la previsione della partecipazione della Regione alla procedura di rilascio delle predette concessioni realizzata mediante l'elaborazione di proprie direttive relative alle nuove convenzioni sottoscritte fra gestore aeroportuale ed ENAC, che costituiscono linee guida vincolanti per le medesime convenzioni: art. 9).

Le citate disposizioni sono, peraltro, strettamente ed inscindibilmente connesse con tutti gli altri articoli della legge regionale n. 29 del 2007. Infatti, alcuni di essi espressamente rinviando alle norme fatte oggetto di specifiche censure (artt. 5 e 6). Le altre disposizioni non specificamente impugnate della medesima legge, pur non contenendo un richiamo espresso agli artt. 3, 4 e 9, o ne presuppongono in ogni caso l'applicazione (artt. 2, 10 ed 11), o ne disciplinano potenziali sviluppi applicativi (artt. 7 ed 8), o sono volte a determinare l'ambito di operatività e la data di entrata in vigore della legge regionale in esame (artt. 1 e 12).

Per valutare le censure sollevate nei confronti della legge regionale, relativamente alla pretesa violazione delle norme costituzionali inerenti al riparto delle competenze legislative, occorre preliminarmente identificare la materia alla quale esse sono riconducibili, alla luce dell'oggetto delle medesime e delle finalità perseguite dagli interventi legislativi nel cui ambito esse si collocano, anche al fine di individuare correttamente gli interessi tutelati (sentenza n. 165 del 2007).

Tale materia è stata oggetto di numerosi interventi normativi.

Il legislatore comunitario, dapprima con il regolamento n. 95/93/CEE del Consiglio, poi con il regolamento n. 793/2004/CE, ha introdotto norme comuni per l'assegnazione delle bande orarie, inerenti al permesso di utilizzare l'intera gamma di infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo ad una data e in un orario specifici, assegnati da un coordinatore al fine dell'atterraggio e del decollo degli aeromobili. L'assegnazione riguarda gli aeroporti comunitari cosiddetti coordinati, contraddistinti da un elevato traffico aereo e da serie carenze di capacità, nei quali è necessario, quindi, che ai vettori sia assegnata una banda oraria da parte di un coordinatore, sulla base dei fattori tecnici, operativi e ambientali che incidono sulle prestazioni dell'infrastruttura aeroportuale e dei suoi vari sottosistemi (i parametri di coordinamento). Dalla stessa formulazione testuale dei predetti regolamenti comunitari si desume che la disciplina da essi recata è essenzialmente volta al fine di garantire l'accesso al mercato di tutti i vettori secondo regole trasparenti, imparziali e non discriminatorie, di promuovere un'effettiva apertura delle rotte nazionali alla concorrenza a beneficio dell'utenza e di garantire fondamentali esigenze di sicurezza del traffico aereo, in una prospettiva unitaria già a livello comunitario.

In attuazione della richiamata normativa comunitaria, il legislatore statale ha provveduto a modificare la parte aeronautica del codice della navigazione, in specie con il d.lgs. n. 96 del 2005 (successivamente modificato dal d.lgs. n. 151 del 2006, entrambi adottati previo parere della Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano). Si è stabilito, fra l'altro, che «la partenza e l'approdo di aeromobili negli aeroporti coordinati, come definiti dalla normativa comunitaria, sono subordinati all'assegnazione della corrispondente banda oraria ad opera del soggetto allo scopo designato. L'assegnazione delle bande orarie, negli aeroporti coordinati, avviene in conformità delle norme comunitarie e dei relativi provvedimenti attuativi [...]» (art. 807 cod. nav.).

Con il successivo d.lgs. n. 172 del 2007, il legislatore statale delegato ha ulteriormente adeguato la normativa interna alla normativa comunitaria, in particolare sanzionatoria, ed ha attribuito all'ENAC – già titolare delle funzioni di controllo e regolazione dell'intero sistema aeroportuale, in base alla legge 9 novembre 2004, n. 265 (Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 8 settembre 2004, n. 237, recante interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile. Delega al Governo per l'emanazione di disposizioni correttive ed integrative del codice della navigazione), a fini di garanzia di adeguati livelli di sicurezza e di efficienza del traffico aereo negli aeroporti della Comunità – il ruolo di responsabile dell'applicazione delle norme comunitarie e dell'irrogazione delle sanzioni amministrative ivi previste.

Dall'esame della normativa comunitaria e di quella interna di attuazione emerge che la

disciplina dell'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti coordinati risponde, da un lato, ad esigenze di sicurezza del traffico aereo, e, dall'altro, ad esigenze di tutela della concorrenza, le quali corrispondono ad ambiti di competenza esclusiva dello Stato (art. 117, comma secondo, lettere e) ed h), Cost).

La legge regionale impugnata nel presente giudizio, pur riguardando sotto un profilo limitato ed in modo indiretto gli aeroporti, non può essere ricondotta alla materia «porti e aeroporti civili», di competenza regionale concorrente. Tale materia – come questa Corte ha già affermato (sentenza n. 51 del 2008) – riguarda le infrastrutture e la loro collocazione sul territorio regionale, mentre la normativa impugnata attiene all'organizzazione ed all'uso dello spazio aereo, peraltro in una prospettiva di coordinamento fra più sistemi aeroportuali. La distribuzione delle bande orarie richiede, infatti, almeno una corrispondenza tra i due aeroporti del volo, quello di partenza e quello di arrivo, oltre che il coordinamento dei voli nello spazio aereo considerato.

Le norme in esame, pertanto, incidono direttamente ed immediatamente sulla disciplina di settori (l'assegnazione delle bande orarie, il rilascio delle concessioni aeroportuali) che sono stati oggetto dei richiamati interventi del legislatore comunitario, e poi del legislatore statale, riconducibili alle materie sopra indicate, attribuite alla competenza esclusiva dello Stato.

Restano assorbiti gli ulteriori profili.

PER QUESTI MOTIVI

LA CORTE COSTITUZIONALE

dichiara l'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).

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta, il 26 gennaio 2009.

F.to:

Giovanni Maria FLICK, Presidente

Giuseppe TESAURO, Redattore

Giuseppe DI PAOLA, Cancelliere

Depositata in Cancelleria il 30 gennaio 2009.

Il Direttore della Cancelleria

F.to: DI PAOLA

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.